



Primo Piano:

- **Riforma dei Porti** (Il Sole 24 Ore, La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Venezia:

"...Vtp, utile a 3,1 milioni: la maggioranza a Veneto Sviluppo..."

(The Medi Telegraph)

"...Accordi per porti a aree di Marghera e Tianjin..."

(Ferpress, La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Genova tra decrescita e rendite di posizione..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Rimorchio a rischio caos..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Presidente Autorità Portuale spunta il nome di Melley..."

(Il Secolo XIX)

"...Per La Spezia un piano da 40 milioni..." (Il Sole 24 Ore)

Livorno:

"...Nogarini, nasce "autostrada del mare" Livorno-Fujairah..."

(Ansa, Il Tirreno)

"...Un seminario sulla pesa certificata..." (La Gazzetta Marittima)

"...Grandi Molini riprenderà l'attività..." (La Gazzetta Marittima)

"...Alp, scontro fra Agenzia e Unicobas..." (Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Al via l'evento conclusivo dei 150 anni del Corpo delle Capitanerie..."

(Civonline)

Napoli:

"...Gli operatori: subito il Presidente del porto..." (Il Mattino)

Gioia Tauro:

"...Gioia Tauro punta a bacino e riparazioni..." (La Gazzetta Marittima)

"...Oggi il sit-in dei portuali licenziati..." (Gazzetta del Sud)

Olbia:

"...Boom passeggeri nel nord Sardegna, + 24% primi 6 mesi..." (Ansa)

"...Il porto dei piccoli è sbarcato in Sardegna..." (La Gazzetta Marittima)



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Cagliari:

"...Accordo Grendi-indiana Electrosteel..."

(Ansa, The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX, L'Unione Sarda)

Messina:

"...Portuali ex Garibaldi è intesa: 9 al lavoro..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Firmato accordo tra Palermo e Los Angeles..." (Ansa, Agi, Giornale di Sicilia, Giornale L'Ora, Libero.it, Quotidiano di Sicilia)

"...Porto di Gela: vertice a Palermo..." (Quotidiano di Sicilia)

Focus:

- **Fs rilancia sulle linee nei porti** (Il Sole 24 Ore)

Riforma, vicino il via libera al testo definitivo

Si conclude l'iter della riforma della governance dei porti (che riduce da 24 a 15 il numero delle port Authority italiane, trasformandole in Autorità di sistema portuale) voluta dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Oggi le commissioni bilancio di Camera e Senato daranno (a meno di colpi di scena improbabili) il via libera al provvedimento. La scorsa settimana era arrivato l'ok, con diverse indicazioni da seguire, dalle commissioni Lavori pubblici e comunicazioni (Senato) e Trasporti (Camera). Ora il Mit dovrà mettere a punto il testo definitivo, tenendo conto dei pareri e delle indicazioni espresse dalla Conferenza Stato-Regioni, dal Consiglio di Stato e dalle commissioni.

Si tratta però di un lavoro piuttosto rapido perché il ministero ha lavorato ha stretto contatto con i diversi soggetti coinvolti e ha già cominciato a modificare il documento. Il testo definitivo della norma potrebbe, quindi, essere portato in consiglio dei ministri, per l'ok finale, già il 22 luglio, oppure la settimana successiva il 29. Poi dovrà essere pubblicato in Gazzetta. Difficile pensare, a questo punto, che i decreti di nomina dei presidenti delle Authority, in gran parte commissariate, potranno aversi prima di settembre.

Il ministro potrà invece, per i porti su cui c'è accordo, nominare come nuovi commissari i futuri presidenti. Intanto si profila già l'ossatura della riforma così come sarà modificata. Secondo rumors, rispetto al testo precedente, dovrebbe esserci una più puntuale articolazione relativa ai piani regolatori portuali, con l'indicazione di tempi massimi per l'espressione dei pareri e la possibilità di intro-

durare varianti a stralcio. Saranno inoltre introdotti i piani regolatori di sistema.

Dovrebbe essere presente la norma, voluta da Liguria e Campania, che apre alla possibilità di mantenere in vita fino a un massimo di tre anni le attuali port Authority (previa richiesta motivata che può anche non essere accolta in toto dal Governo). Dietro indicazione del consiglio di Stato, il previsto tavolo di coordinamento nazionale dei porti diventerà conferenza nazionale della portualità, presie-

LO SCENARIO

Le Autorità portuali saranno ridotte da 24 a 15. operazione trasparenza per i Piani regolatori, nasce la Conferenza nazionale

duta dal ministro, il quale designerà un esperto per la parte tecnica. Vi parteciperanno i 15 presidenti delle Adsp e potrebbero esservi anche un rappresentante delle Regioni e uno dei Comuni. Potrà prevedersi, inoltre, che il cluster marittimo sia invitato a sedere al tavolo, in occasione della discussione di temi che lo riguardano.

Saranno, poi, articolati in modo più definito i tavoli di partenariato regionali (che sostituiscono, ma con ruolo solo consultivo, i comitati portuali). Ci sarebbe infine l'intenzione di ridurre la possibilità di partecipazione societaria delle Adsp ai soli ambiti dell'intermodalità e della logistica e l'idea di salvaguardare, per i dipendenti delle Adsp, un contratto di lavoro privatistico.

R.d.f.

Parere favorevole alla “Riforma” dalla 8ª commissione del Senato

Tra le osservazioni, si chiede di riconoscere il ruolo delle Regioni, di allargare alcuni “sistemi” comprendendo porti minori che erano stati esclusi e di valutare l’allargamento ai sindaci dei comuni non sede di A.P.

ROMA – L’Ottava commissione del Senato ha dato parere favorevole al testo della riforma portuale, con una lunga introduzione sulla necessità di rendere più veloci le procedure in relazione al piano della logistica, basandosi anche sulle reti TEN-T europee.

Il parere favorevole è accompagnato da una serie di “raccomandazioni” che ci sembra utile riportare qui sotto in modo integrale.

1) all’articolo 1, comma 1, capoverso Art. 1, comma 1, è aggiunto in fine il seguente periodo: “Sono in ogni caso fatte salve le competenze delle Regioni a statuto speciale, ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione.”;

2) all’articolo 4, comma 1, lettera h), dopo le parole: “al comma 8” sono inserite le seguenti: “Le parole da: “Le disposizioni” fino a: “statuti.” sono soppresse;”;

3) all’articolo 5, comma 1, capoverso Art. 6, comma 12, le parole: “, ivi comprese l’assunzione di partecipazioni in iniziative pubbliche” sono sostituite dalle seguenti: “essa può inoltre assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell’articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.”;

4) all’articolo 5, comma 1, capoverso Art. 6, il comma 8 è soppresso;

5) all’articolo 6, comma 1, capoverso Art. 6-bis:

– al comma 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente: “c) funzioni delegate dal Comitato di gestione, di coordinamento delle operazioni in porto, di rilascio delle concessioni fino a durata di quattro anni anche determinando i rispettivi canoni, nonché i compiti relativi alle opere minori di manutenzione ordinaria in ambito di interventi ed edilizia portuale, sulla base delle disposizioni di legge e delle determinazioni al riguardo adottate dai competenti organi dell’AdSP;”;

– dopo il comma 1, è aggiunto in fine il seguente: “1-bis) Presso ciascun porto dell’AdSP ubicato presso un comune capoluogo di provincia non già sede di Autorità portuale, l’AdSP può istituire un ufficio amministrativo decentrato, che svolge le funzioni stabilite dal Comitato di gestione. All’ufficio è preposto il Segretario generale o un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le AdSP o le soppresse Autorità, con qualifica di quadro o dirigente. L’ufficio amministrativo decentrato può anche non essere equiparato all’ufficio territoriale portuale di cui al comma 1 del presente articolo. Su deliberazione del Comitato di gestione, l’AdSP può istituire uffici amministrativi decentrati anche presso altri porti della sua circoscrizione non già sede di Autorità portuale.”;

6) all’articolo 7, comma 1, capoverso Art. 7, comma 1, la lettera c) è soppressa;

7) all’articolo 8, comma 1, capoverso Art. 8:

- segue

- al comma 1, primo periodo, sono aggiunte in fine le seguenti parole: “, ferma restando l’applicazione della disciplina generale di cui alla legge 24 gennaio 1978, n. 14”;

- al comma 3, lettera q), le parole: “sentito il Comitato di gestione” sono sostituite dalle seguenti: “informando, nella prima riunione utile, il Comitato di gestione”;

8) all’articolo 9, comma 1, capoverso Art. 9:

- al comma 1, le parole da: “prevale” fino a: “componenti” sono sostituite dalle seguenti: “prevale in caso di parità dei voti espressi”;

- dopo il comma 1 è inserito il seguente: “1-bis. Alle sedute del Comitato partecipa anche un rappresentante per ciascun porto incluso nell’AdSP e ubicato in un comune capoluogo di provincia non già sede di Autorità portuale. Il rappresentante è designato dal sindaco e ha diritto di voto limitatamente alle materie di competenza del porto rappresentato.”;

9) all’articolo 10, comma 1:

- le lettere a) e b) sono soppresse;

- la lettera c) è sostituita dalla seguente: “c)

il comma 2 è sostituito dal seguente: “2. Il segretario generale è nominato dal Comitato di gestione, su proposta del presidente dell’AdSP, scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale e qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla presente legge nonché nelle materie amministrativo-contabili.”;

- alla lettera e), il n. 1) è soppresso e al n. 2), le parole: “autorità di sistema portuale e degli uffici territoriali portuali” sono sostituite dalle seguenti: “autorità di sistema portuale e sovrintende e coordina le attività degli uffici territoriali portuali di cui all’art 6-bis della presente legge”;

10) conseguentemente, l’articolo 10, comma 2, è soppresso;

11) all’articolo 12, comma 1, il capoverso Art. 11-ter è sostituito dal seguente: “Art. 11-ter (Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP) – 1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituita la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP, con il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando altresì la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole AdSP. La Conferenza è presieduta dal Ministro ed è composta dai Presidenti delle AdSP e da due rappresentanti della Conferenza Unificata. Il Ministro può avvalersi, altresì, di una segreteria tecnica, coordinata da un esperto nominato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, avente comprovata esperienza e qualificazione professionali nei settori dell’economia dei trasporti e portuale. Gli emolumenti dell’esperto di cui al periodo precedente, determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto della disciplina sui limiti retributivi di cui all’articolo 23-ter del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011, sono a carico dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell’ambito delle risorse di cui all’autorizzazione di spesa di cui all’articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 relativa alla struttura tecnica di missione. La struttura della rappresentanza unitaria delle AdSP collabora con la Conferenza nello svolgimento dei compiti ad essa affidati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

2. Alle riunioni della Conferenza sono invitati i rappresentanti delle associazioni datoriali e sindacali delle categorie operanti nel settore marittimoportuale comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, individuate secondo la specifica competenza in ordine alle materie di volta in volta all’ordine del giorno.”;

- segue

12) all'articolo 14, comma 1, lettera a), le parole da: "e infine sono aggiunti" fino alla fine della lettera sono soppresse;

e con le seguenti osservazioni:

1) relativamente all'articolo 3 della legge n. 84 del 1994, valuti il Governo l'opportunità di riformulare la disposizione, al fine di aggiornare i riferimenti normativi ivi contenuti e concernenti le funzioni del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera alle modifiche intervenute in questi anni, espungendo il rinvio a fonti normative ormai abrogate da leggi sopravvenute;

2) con riferimento all'articolo 4 dello schema in esame, che modifica l'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, in relazione alle nuove procedure previste per l'approvazione dei piani regolatori portuali, si esorta con forza il Governo ad adottare tutte le misure necessarie a semplificare l'iter amministrativo, limitando il numero dei soggetti coinvolti nella procedura decisionale e fissando tempi certi e definiti per la conclusione dell'iter medesimo. A tal fine, valuti il Governo la possibilità di assumere come criterio ai fini dell'approvazione dei suddetti piani regolatori portuali e delle relative varianti l'assenza di contrasto con i piani regolatori generali;

3) con riferimento all'Allegato A dello schema in esame, richiamato dall'articolo 5, comma 2, capoverso Art. 6, comma 2, si raccomanda di integrare l'elenco con le circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale, inserendo al n. "3) AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE" anche i porti di Capraia e di Cavo e al n. "7) AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA" anche il porto di Foxi- Sarroch, in quanto scali già ricompresi in Autorità portuali preesistenti;

4) con riferimento al medesimo elenco di cui all'allegato A e alla procedura di revisione e accorpamento delle Autorità di sistema portuale prevista dall'articolo 6, comma 15, della legge n. 84 del 1994, come modificato dallo schema in esame, valuti il Governo la possibilità, d'intesa con le Regioni interessate e sulla base della valutazione dei dati commerciali e logistici, di procedere, entro tre anni dall'entrata in vigore del provvedimento in esame, all'accorpamento, in un unico ente per ciascuna Regione o anche tra più Regioni, delle Autorità di sistema portuale che, in virtù delle strette interazioni logistiche già esistenti, possono trarre reciproci benefici da tale integrazione. Tra le suddette Autorità si segnalano in particolare quelle della Puglia e della Sicilia;

5) sempre in relazione all'elenco di cui all'allegato A e alla possibilità di modificare i limiti territoriali delle Autorità di sistema portuale introdotta dal provvedimento in esame nell'articolo 6, comma 16, della legge n. 84, si segnala al Governo l'opportunità di promuovere, d'intesa con le Regioni interessate, l'inserimento nelle nuove Autorità anche dei seguenti scali, classificati come porti della rete transeuropea globale (comprehensive) di trasporto TEN-T (Regolamento (UE) n. 1315/2013): Carloforte, Gela, La Maddalena, Monfalcone, Palau, Porto Levante e Siracusa;

6) con riferimento alla riformulazione dell'articolo 6, comma 5, della legge n. 84 del 1994, relativa al regime giuridico delle Autorità di sistema portuale:

– al fine di sviluppare ulteriormente l'autonomia delle Autorità e la loro capacità nel perseguire gli obiettivi strategici definiti dal Tavolo (o meglio dalla Conferenza) nazionale di coordinamento, si auspica l'attuazione di un progressivo processo di conferimento alle stesse Autorità di sistema portuale di elementi di autonomia fiscale e finanziaria;

– si raccomanda di mantenere, come previsto dal testo vigente della legge n. 84 del 1994, la non applicabilità alle Autorità di sistema portuale della legge n. 70 del 1975 e di limitare l'applicabilità del decreto legislativo n. 165 del 2001 alle sole disposizioni espressamente richiamate nella stessa legge n. 84, e ai principi e obiettivi di buon andamento, imparzialità, trasparenza ed economicità. Di conseguenza, all'articolo 5, comma 1, capoverso Art. 6, il secondo periodo del comma 5 dovrebbe essere sostituito dal seguente: "Ad essa non si applicano le disposizioni della legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni. Il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, si applica limitatamente alle disposizioni espressamente richiamate nella presente legge, e ai principi e obiettivi di buon andamento, imparzialità, trasparenza ed economicità.";

- segue

- ai fini di una più efficace attuazione delle finalità di cui al comma 4, lettera f), del medesimo articolo 6 della legge n. 84, in materia di integrazione tra gli scali portuali e i retroporti, gli interporti, le piattaforme intermodali e logistiche, funzionali allo sviluppo della portualità, si raccomanda di prevedere la possibilità per le AdSP di individuare, entro un anno dal loro insediamento, le aree che, pur esterne ai territori regionali in cui sono collocati i porti ricompresi nella medesima Autorità, sono ritenute funzionali allo sviluppo delle attività portuali. Su tali aree, previa intesa con le Regioni competenti, si dovrebbero applicare le medesime disposizioni di cui all'articolo 5 in materia di piani regolatori portuali;

7) con riferimento alle modifiche apportate al comma 6 dello stesso articolo 6 della legge n. 84, appare opportuno ribadire che il personale dirigenziale e non dirigenziale delle nuove Autorità di sistema portuale deve essere assunto mediante procedure selettive, secondo principi di adeguata pubblicità, imparzialità, oggettività e trasparenza;

8) per quanto concerne le modifiche inserite nel comma 11 dello stesso articolo 6 della legge n. 84, si raccomanda al Governo di specificare che l'esercizio delle funzioni attribuite alle Autorità di sistema portuale di cui al precedente comma 4, lettere b) e c), deve essere affidato esclusivamente mediante procedura ad evidenza pubblica, ai sensi del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

9) in relazione all'articolo 6 dello schema, che istituisce gli uffici portuali territoriali, nel ribadire l'esigenza che le Autorità di sistema portuale possano istituire uffici amministrativi decentrati (eventualmente, ma non necessariamente, di livello equiparato agli uffici portuali territoriali) in tutti i porti facenti parte dell'ambito territoriale di competenza, al fine di assicurare un presidio amministrativo e un contatto diretto con gli operatori portuali, si raccomanda una particolare attenzione alla situazione specifica dello scalo di Porto Torres che, in ragione della sua notevole rilevanza commerciale e dell'elevato volume di traffici, richiede l'indispensabile presenza di una struttura periferica dell'Autorità portuale di sistema, per gestire in maniera adeguata tutti gli aspetti amministrativi e operativi ed evitare così perdite di efficienza e competitività dello scalo;

10) si segnala l'esigenza di rispetto delle deliberazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 8, comma 3, lettera n), della legge n. 84 del 1994, come riformulato dall'articolo 8 dello schema di decreto in esame, ricordando le funzioni affidate all'Autorità dall'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 (norma che dovrebbe essere richiamata anche nelle premesse dello schema in esame), per quanto attiene alla garanzia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali;

11) all'articolo 10 dello schema, appare opportuno prevedere, tra le modifiche apportate all'articolo 10 della legge n. 84 del 1994, da un lato un percorso di convergenza che porti in tempi rapidi all'armonizzazione delle previsioni e dei contenuti delle contrattazioni di II livello dei lavoratori dipendenti dell'Autorità di sistema portuale che subentra a due o più Autorità portuali, dall'altro la definizione dei criteri generali di riferimento della medesima contrattazione di II livello e per la selezione e l'avanzamento professionale del personale dipendente, attraverso l'intesa tra l'associazione rappresentativa delle AdSP e le organizzazioni sindacali dei lavoratori interessati, da sottoporre all'approvazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

12) all'articolo 12, comma 1, nel nuovo articolo 11-bis della legge n. 84 che istituisce il Tavolo di partenariato della risorsa mare (che, come già detto, deve essere ridenominato "Organismo di partenariato della risorsa mare"), si sottolinea l'opportunità di individuare con precisione (tenendo conto anche delle categorie attualmente rappresentate nei Comitati portuali delle Autorità portuali), l'elenco dei componenti del Tavolo, le cui modalità di designazione e di funzionamento devono essere stabilite con un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

- segue

Il Tavolo deve avere funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, che esercita mediante pareri non vincolanti. I pareri dovrebbero riguardare: l'adozione del piano regolatore di sistema portuale; l'adozione del piano operativo triennale; la determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale nonché la tematica relativa all'organizzazione del lavoro in porto; in tal caso la composizione del tavolo deve essere integrata dal rappresentati dei lavoratori delle AdSP; il progetto di bilancio preventivo e consuntivo; la composizione degli accordi contrattuali relativi al personale dell'Autorità (articolo 9, comma 5, lettera I), dello schema).

Infine, laddove in una unica AdSP siano confluiti o confluiscano più porti centrali (core) delle reti TEN-T, già sedi di Autorità portuali, presso ognuno di essi dovrebbe essere istituito un analogo Tavolo del cluster marittimo, sulla base di un regolamento stabilito dall'AdSP, di concerto con il Tavolo di partenariato della risorsa mare;

13) in relazione alla concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, di cui all'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, si raccomanda che il relativo affidamento avvenga sempre ed esclusivamente mediante procedure di gara ad evidenza pubblica, in conformità alla disciplina prevista in materia dall'Unione europea.

Vtp, utile a 3,1 milioni: la maggioranza a Veneto Sviluppo

Venezia - La società che dal 1997 gestisce il Porto Passeggeri di Venezia ha chiuso il bilancio di esercizio 2015-2016 con un fattura-



Venezia - **Venezia Terminal Passeggeri, società che dal 1997 gestisce il Porto Passeggeri di Venezia ha chiuso il bilancio di esercizio 2015-2016, conclusosi il 31/05/2016, con un fatturato di 33,37 milioni, in crescita dell'1,7% rispetto al precedente anno fiscale, un Ebitda pari a 9,7 milioni (+18%) e un utile netto pari a 3,16 milioni (+23,49%).** A comunicarlo l'azienda stessa, che domani cambierà azionista di riferimento: sarà infatti perfezionata la transazione che vedrà il passaggio di quote nella scatola che controlla Vtp dal Porto di Venezia alla finanziaria regionale Veneto Sviluppo. Nel 2016 Venezia Terminal Passeggeri ha effettuato investimenti per 1,6 milioni, tra cui il completamento del sistema di copertura per la consegna dei bagagli e una nuova area di sosta che hanno permesso di mantenere quel livello di fidelizzazione legato alla qualità del servizio erogato necessario a contrastare il potenziale calo di traffico.

Tali risultati sono stati raggiunti con un adeguamento delle tariffe motivato dal completamento dell'infrastrutturazione della Marittima e dall'ampliamento dei servizi offerti, nonché con un'azione di efficientamento in vari settori e un contenimento dei costi. **Tutto ciò malgrado la perdita di 40.000 crocieristi rispetto all'esercizio dell'anno precedente, che salgono a oltre 160.000 crocieristi persi dall'esercizio chiuso al 31/05/2013, dopo l'introduzione dei limiti di navigazione e la autolimitazione del tonnello a 96.000 tonnellate praticata dalle compagnie.**

- segue

«Tale situazione ha generato un maggior numero di toccate salite di 37 unità da parte di navi di minor tonnellaggio che hanno comportato per Vtp un notevole sforzo organizzativo, con revisione delle procedure operative e un potenziamento sia delle infrastrutture, che dell'operatività delle banchine», spiega il presidente Sandro Trevisanato.

«Il Porto Crociere di Venezia ha quindi registrato una sostanziale tenuta, ma la situazione dovrebbe essere risolta a livello governativo al più presto, perché vietando l'accesso alla maggior parte delle nuove navi, Venezia rischierebbe di ospitare quelle meno recenti e tecnologicamente meno avanzate con una progressiva marginalizzazione del terminal lagunare, baricentro dei traffici adriatici, generando ripercussioni sull'intera crocieristica italiana e su tutto l'indotto occupazionale ed economico ad essa collegato. Se le normative non cambieranno rapidamente, il proseguire del declino appare inevitabile con pregiudizio di un intero comparto che in termini economici di spesa di passeggeri, equipaggi e navi vale oltre 450 milioni di euro annui».

Along the Silk Roads: accordi per porti e aree di Marghera e Tianjin. Costa sostiene porto offshore

(FERPRESS) – Venezia, 12 LUG – Nel corso della Conferenza internazionale “Along the Silk Roads” organizzata da Fondazione per la Collaborazione tra i Popoli, Autorità Portuale di Venezia e Nankai University (Center for the Silk Road Studies), sono stati siglati due importanti “Memorandum of Understanding” tra i porti chiave per lo sviluppo della nuova Via della Seta – Venezia e Tianjin – e tra le due aree industriali e logistiche di Porto Marghera e Binhai New Area.

Accordi che concretizzano la visione identificata nelle linee guida della “Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road” redatta dalla Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme e dai Ministri degli Esteri e del Commercio della Repubblica Popolare Cinese che intendono investire congiuntamente sulla costruzione di una rotta marittima integrata, sicura ed efficiente messa in opera dalle città portuali – e dai rispettivi Stati – poste lungo la Rotta della Seta.

Alla presenza del Ministro degli Esteri Paolo Gentiloni, il Sindaco di Venezia Luigi Brugnaro ha firmato l'accordo di cooperazione con Shan Zefeng (Vice Governatore di Tianjin Binhai) per lo sviluppo congiunto di progetti nei settori dell'economia, scienza e tecnologia ma anche cultura e turismo.



Le due aree “gemelle”, Porto Marghera e Tianjin Binhai New Area hanno molti aspetti in comune, la cooperazione mira infatti a promuovere ed incoraggiare lo sviluppo e gli investimenti delle imprese dei due Paesi diventando veri e propri partner.

L'adeguamento infrastrutturale consentirà di aumentare la competitività nella logistica sulla relazione tra UE e Cina sfruttando pienamente il fatto che la rotta dalla Cina via Venezia è quella che consente di ridurre al minimo i tempi e i costi di movimentazione marittima e terrestre dall'origine alla destinazione delle merci, rendendo così la via marittima della seta la via più efficiente per gli scambi commerciali tra i due continenti.

Per questo, lo sviluppo congiunto dei porti, sia infrastrutturale sia operativo, anche attraverso l'assistenza reciproca all'impiego di innovazioni tecnologiche ed organizzative, sono gli obiettivi al centro del secondo accordo siglato dal Presidente dell'Autorità Portuale Veneziana, Paolo Costa, e da Lu Wei del Porto di Tianjin, il più grande porto del nord della Cina che prevede di movimentare 20milioni di container entro il 2017.

Se, come prevede lo Shanghai International Shipping Institute, nel 2030 il traffico merci movimentato dai porti cinesi raddoppierà salendo a oltre 25 miliardi di tonnellate, con un traffico dei container sarà pari a 505 milioni di TEU, saranno almeno 40 i milioni di TEU che si muoveranno lungo la via della seta marittima da e per l'Europa.



Da oggi i due scali lavoreranno insieme per rafforzare via mare il legame tra Oriente e Occidente grazie allo scambio di informazioni, piani e progetti innovativi utili per rinsaldare la rotta di Marco Polo. In questo contesto, lo scalo lagunare, già individuato quale terminale occidentale della Via della Seta, assieme agli altri porti dell'Alto Adriatico (Ravenna, Trieste, Capodistria e Fiume), ricopre infatti un ruolo strategico per ragioni storiche, economiche e per le potenzialità di collegamento che dall'Alto Adriatico si irradiano verso il cuore dell'Europa manifatturiera che negli ultimi 15 anni si sta spostando sempre più da ovest ad est.

- segue

Entrambi gli scali – ha dichiarato il Presidente dell'Autorità Portuale Paolo Costa – giocheranno un ruolo cruciale nell'intermediazione di sempre maggiori flussi di traffico tra Europa e Asia che percorreranno la nuova Via della Seta. Venezia si sta attrezzando per poter giocare un ruolo di spicco sulla rotta Cina-UE puntando su una valorizzazione dei suoi asset: grandi spazi a terra a Marghera e una ritrovata accessibilità nautica grazie al sistema portuale offshore-onshore. Potremo così contribuire sul lato ovest e, assieme a Trieste sul lato est dell'Adriatico, a diventare uno dei pochi sistemi portuali italiani capaci di trattare in modo efficiente e sostenibile i grandi carichi trasportati dalle grandi navi portacontainer provenienti dalla Cina.

Il successo del Porto di Venezia ha radici profonde, a noi spetta il compito di ri-attezzare il porto e Marghera per essere in grado di cogliere le sfide e le opportunità che il commercio mondiale ci offre, oggi come nel passato”.

Poi, parlando con i giornalisti a margini dell'evento, Costa ha ribadito la sua convinzione che il porto offshore a largo della costa veneta sia l'unica strada percorribile per garantire che Venezia, ma anche l'Italia intera, possano rimanere competitive sul piano del traffico merci intercontinentale.

“Il traffico merci in transito per il porto di Venezia – ha aggiunto il presidente dell'AP, è aumentato costantemente dal 2007 a oggi ma per continuare ad esser competitivi occorre necessariamente costruire il porto offshore”.

Per quanto riguarda la costruzione di un terminal crociere a porto Marghera, Costa la vede come “una soluzione aggiuntiva che servirebbe a portare navi più grandi a Marghera mantenendo il terminal attuale in Marittima”.

In gara il punto franco a Marghera

Ricevute due istanze di concessione pluriennale al vaglio dell'Autorità Portuale

VENEZIA – Dopo una prima fase di start up, il punto franco di Porto Marghera, posizionato tra la fine di via dell'Azoto, lo scalo ferroviario ed il varco di accesso al Porto, è pronto per ulteriori sviluppi. L'attuale concessione scadrà il 18 di agosto e sono già state ricevute due istanze, da parte di Autamarocchi e di Sidersped (attuale gestore), per l'assegnazione e la gestione dell'area. Le due istanze saranno vagliate dall'Autorità Portuale assieme ad altre che potranno pervenire entro il prossimo 20 luglio.

La concessione verrà assegnata per almeno 5 anni e ricadrà sulla società che meglio saprà sfruttare e far fruttare il beneficio di essere uno dei porti italiani a godere di un'area a regime doganale "speciale". La riattivazione del Punto Franco è un privilegio che l'Unione Europea riconosce in Italia solo a Venezia, oltre che a Trieste, e un asset sul quale è necessario puntare in un momento nel quale l'economia italiana e del Nord Est è fortemente «sbilanciata» su traffici extracomunitari e, in particolare, su quelli relativi alla sponda sud del Mediterraneo, dal Marocco alla Turchia.

■ PILOTINA BLOG

GENOVA TRA DECRESCITA E RENDITE DI POSIZIONE

Se la politica a Genova è quasi sempre l'arte delle manovre al ribasso, il matrimonio fra decrescita e rendite di posizione si consuma tra passaggi di assoluto virtuosismo. Gli esempi di degenerazione si rincorrono ogni giorno. Al terminal di Voltri-Prà gestito da Psa di Singapore s'inventano alchimie d'ogni sorta pur di non installare quei 600 metri di nuovi binari che consentirebbero maggiore produttività e, forse, un primo timido aggancio al Gottardo. Binari da record, quelli di Voltri: i tempi di questa operazione, se mai sarà conclusa, saranno superiori a quelli della costruzione in Svizzera del tunnel più lungo del mondo, che già sta sottraendo traffici e ricchezza a Genova e al sistema ligure. In compenso riaffiorano attaccchi populistici al primo approdo container del Me-

diterraneo e al nuovo piano regolatore portuale. Intanto i vertici dell'aeroporto lanciano una singolare campagna promozionale, aumentando le gabelle sulla merce in transito al Cristoforo Colombo. Non bisogna lamentarsi, raccomandava Renzi ai giovani imprenditori riuniti a Santa Margherita. Infatti. Tra il silenzio generale delle parti sociali, i partiti sono appagati dai contenuti della legge del ministro Delrio, che non riforma niente ma esalta i compromessi tra le seconde file della politica che controlla i territori e avrà parecchio da spartirsi in termini di nomine e poltrone. In questo scenario non sorprende più l'incapacità o la scarsa propensione del governo a fornire risposte di cambiamento nel segno dei traffici, del lavoro e delle alleanze con le multinazionali del mare e della

logistica. Tutto si esaurisce negli interessi personali o di gruppo. Campioni assoluti, del resto, sono i leader delle categorie dello shipping: non si contrappongono al governo, non indicano percorsi di crescita ma fanno volare pubblicamente gli stracci, come nel caso di Confitarma. Si tratta ora di stabilire chi, tra i guastatori professionisti, assesterà il colpo mortale alla prima industria ligure: il nuovo centrodestra, i profeti di Grillo o il nuovo centrosinistra? C'è un filo comune che attraversa l'affascinante potere di creazione nella distruzione. Certo, in questo contesto, tra le disuguaglianze e i dilemmi irrisolti, la sinistra ha capovolto la propria identità. Si è trasformata nella miglior garanzia dello status quo: perché quella maggioranza ha sposato in pieno il modello economico che fomenta le contraddizioni e rallenta lo sviluppo, quindi da soluzione è diventata essa stessa parte del problema; e quella identitaria, rinchiusa nel velleitarismo, si è ridotta a fenomeno di politicismo fine a se stesso.

La Spezia, rimorchio a rischio caos

Genova - Sindacato sulle barricate. Scognamillo (Fit-Cisl): «In porto situazione insostenibile». La società che gestisce il servizio è sotto organico del 30%. Lavoratori in agitazione.



Genova - **Rimorchiatori fermi in banchina e personale insufficiente. Servizi a rischio, spesso lenti, lavoratori in stato di agitazione.** La situazione di crisi riguarda il porto della Spezia, e nello specifico, la società **Rimorchiatori Riuniti Spezzini (Rrs)**, che attualmente risulta essere sotto organico del 30%, visto che dei 42 lavoratori previsti dal contratto integrativo scaduto ormai quattro anni fa, oggi sono operativi solamente 30 dipendenti assunti a tempo indeterminato. Il personale della Rrs, controllata dalla Scafi-Società di navigazione di Napoli, **così come la Con.Tug di Gioia Tauro e la Carmelo Noli di Savona**, ha dichiarato lo stato di agitazione e sospeso lo straordinario.

«In porto - spiega **Mauro Scognamillo**, segretario aggiunto Fit-Cisl Liguria e responsabile marittimi - c'è una situazione che non è più sostenibile, visto che l'azienda, nonostante numerosi incontri, continua ad avere un atteggiamento molto rigido. La nostra preoccupazione è che questa situazione di stallo continui a creare problemi al servizio di rimorchio ma soprattutto ai lavoratori, che essendo in numero inferiore rispetto al previsto, stanno chiaramente vivendo una fase di forte difficoltà». **Attualmente, in porto alla Spezia, ci sono sei rimorchiatori.** Dalle sei del mattino alle cinque del pomeriggio sono previsti quattro mezzi operativi, che si riducono a due negli altri orari. Ma i turni, denuncia il sindacato, spesso non sono coperti per via della carenza di personale. «Il clima è comprensibilmente teso - aggiunge **Davide Traverso**, responsabile servizi portuali Fit-Cisl Liguria - visto che questi lavoratori stanno operando nell'incertezza. Quello che chiediamo all'azienda è che vengano effettuate le dodici assunzioni che servono per portare alla normalità l'organico della Rimorchiatori Riuniti Spezzini».

- segue

Fino a questo momento, tra il sindacato ed i vertici della società, ci sono stati diversi incontri, al termine dei quali però, non si è mai trovata una soluzione. «Temiamo che in futuro - chiude Scognamillo - possano esserci problemi anche a Savona. Non solo, se il servizio non dovesse tornare alla normalità, **potrebbero farsi avanti nuovi soggetti, magari società straniere in cerca di business:** questo potrebbe avere un effetto dirompente sull'occupazione nel settore del rimorchio, non solo in Liguria ma in tutta Italia».

SINDACATO SULLE BARRICATE. SCOGNAMILLO (FIT-CISL): «IN PORTO SITUAZIONE INSOSTENIBILE»

La Spezia, rimorchio a rischio caos

La società che gestisce il servizio è sotto organico del 30%. Lavoratori in agitazione

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Rimorchiatori fermi in banchina e personale insufficiente. Servizi a rischio, spesso lenti, lavoratori in stato di agitazione.

La situazione di crisi riguarda il porto della Spezia, e nello specifico, la società Rimorchiatori Riuniti Spezzini (Rrs), che attualmente risulta essere sotto organico del 30%, visto che dei 42 lavoratori previsti dal contratto integrativo scaduto ormai quattro anni fa, oggi sono operativi solamente 30 dipendenti assunti a tempo indeterminato. Il personale della Rrs, controllata dalla Scafi-Società di navigazione di Napoli, così come la Con.Tug di Gioia Tauro e la Carmelo Noli di Savona, ha dichiarato lo stato di agitazione e sospeso lo straordinario. «In porto - spiega Mauro Scognamillo, segretario aggiunto Fit-

Cisl Liguria e responsabile marittimi - c'è una situazione che non è più sostenibile, visto che l'azienda, nonostante numerosi incontri, continua ad avere un atteggiamento molto rigido. La nostra preoccupazione è che questa situazione di stallo continui a creare problemi al servizio di rimorchio ma soprattutto ai lavoratori, che essendo in numero inferiore rispetto al previsto, stanno chiaramente vivendo una fase di forte difficoltà». Attualmente, in porto alla Spezia, ci sono sei rimorchiatori. Dalle sei del mattino alle cinque del pomeriggio sono previsti quattro mezzi operativi, che si riducono a due negli altri orari. Mai turni, denuncia il sindacato, spesso non sono coperti per via della carenza di personale. «Il clima è comprensibilmente teso - aggiunge Davide Traverso, responsabile servizi portuali Fit-Cisl Li-

guria - visto che questi lavoratori stanno operando nell'incertezza. Quello che chiediamo all'azienda è che vengano effettuate le dodici assunzioni che servono per portare alla normalità l'organico della Rimorchiatori Riuniti Spezzini».

Fino a questo momento, tra il sindacato ed i vertici della società, ci sono stati diversi incontri, al termine dei quali però, non si è mai trovata una soluzione. «Temiamo che in futuro - chiude Scognamillo - possano esserci problemi anche a Savona. Non solo, se il servizio non dovesse tornare alla normalità, potrebbero farsi avanti nuovi soggetti, magari società straniere in cerca di business: questo potrebbe avere un effetto dirompente sull'occupazione nel settore del rimorchio, non solo in Liguria ma in tutta Italia».

www.themediatelegraph.it

© 2014 NO ALL'USO DI DIRITTI RISERVATI



Rimorchiatori ormeggiati in porto alla Spezia

Presidente Autorità portuale spunta il nome di Melley

In ribasso le quote di Messineo (Carrara): Santini: no comment

PRESIDENTI delle nuove Autorità di sistema portuale, il tempo stringe.

Venerdì 22 luglio dovrebbe arrivare la decisione del Consiglio dei ministri, dopo il passaggio del decreto di riforma nelle Commissioni Bilancio di Camera e Senato.

Con l'entrata in vigore del decreto decadranno automaticamente gli attuali presidenti, i comitati portuali, i collegi dei revisori e si interromperanno i contratti (a termine di quattro anni) dei segretari generali. Dopo di che, in attesa della ratifica delle nomine dei presidenti da parte delle commissioni Trasporti di Camera e Senato, (parere obbligatorio ma non vincolante, il loro), verranno nominati i commissari traghettiatori, presumibilmente fino a settembre.

Dove l'accordo tra governo e Regione è già stato trovato, il commissario sarà in pratica il presidente in pectore.

A Genova, l'intesa tra il ministro di Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, e il presidente della Regione, Giovanni Toti, è già stato raggiunto. Presidente dei porti di Genova e Savona sarà l'attuale segretario generale della Regione, Paolo Signorini. Segretario

generale potrebbe essere Davide Santini, che ricopre tale carica a Spezia, mail diretto interessato -che molti operatori portuali sponsorizzano per il dopo Forcieri in via del Molo- si trincerava dietro un laconico no comment. Nell'ambiente viene esclusa la riconferma di Forcieri (che domani sarà a Ginevra per incontrare l'armatore, Gianluigi Aponte) mentre, negli ultimi giorni, si vocifera sempre più insistentemente sull'entrata in campo del presidente della Fondazione Carispezia, Matteo Melley, che cesserà il suo mandato nel 2019.

In ribasso sembrerebbero le quotazioni del presidente dell'Autorità portuale di Marina di Carrara, Francesco Messineo, indicato, invece, come il prossimo, possibile, segretario generale. La Comunità portuale vedrebbe di buon occhio Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini e dirigente nazionale di FedesPedi e Confepira. Avendo raggiunto il proprio obiettivo per il porto di Genova, Toti non si metterebbe certamente di traverso su un candidato gradito al centrosinistra a Spezia. Il fatto è che, allo stato attuale, il Partito democratico non è in grado di proporre alcun nome per cui è ragionevole pensare che il nuovo presidente venga fuori da accordi trasversali alla politica. Ormai, comunque è solo questione di giorni per avere la risposta.

Per La Spezia un piano da 40 milioni

LIGURIA



Marco Morino

«I Banchieri in porto. Lo scalo marittimo di La Spezia investe 40 milioni per il rifacimento del fascio binari all'interno dell'area commerciale e promuovere l'integrazione intermodale nave-treno. L'obiettivo ultimo, spiega il presidente dell'Autorità portuale Lorenzo Forcieri, è disporre di infrastrutture ferroviarie in grado di agevo-

lare il trasferimento via ferrovia del 50% del traffico container previsto con l'assetto finale del piano regolatore portuale (circa un milione di teu/anno su un totale di container in import/export di due milioni). Attualmente il porto del-

LA CURA DEL FERRO

L'obiettivo finale della struttura ligure è elevare dal 35 al 50% la quota di container spediti attraverso la modalità ferroviaria

La Spezia registra un traffico container pari a un milione e 300 mila teu e circa il 35% viene trasferito via ferro (10% la media nazionale) con punte di impegno ferroviario di circa 160 treni la settimana. «Con il potenziamento degli impianti ferroviari in porto - dice Forcieri - potremo allestire treni da 650 metri, mentre oggi siamo fermi a 400. Così sarà più facile avvicinare e raggiungere l'obiettivo del 50% delle merci trasportate via ferro». La Spezia, spiega Forcieri, «ha puntato su un uso intensivo della ferrovia. Abbiamo lavo-

rato coerentemente per questo obiettivo, dimostrando che ciò poteva essere possibile e vincente anche in un Paese che per anni ha disinvestito dal cargo. La ferrovia è fondamentale se vogliamo recuperare traffici rispetto ai porti del nord Europa, rilanciando il ruolo dei nostri porti come gateway del sistema logistico che comprende il nord Italia e l'area centro-meridionale dell'Europa». Va sottolineato che La Spezia è stato di recente inserito tra i core port del corridoio Scandinavia-Mediterraneo delle reti Tnt-t.

Per migliorare la gestione dei servizi ferroviari nel porto di La Spezia, su impulso dell'Autorità portuale è stata promossa la creazione di una Spa mista pubblico-privato a gestione duale (40% terminalisti, 40% operatori ferroviari e 20% Autorità portuale) per la gestione appunto delle tre stazioni presenti sul territorio: stazione marittima (all'interno del porto), stazione Migliarina (nelle vicinanze) e stazione di santo Stefano di Magra (a 7 chilometri circa dalle banchine). «Grazie a questa società - osserva Forcieri - è stato possibile uniformare tariffe e manovre. Un bel passo avanti sulla strada dell'efficienza».

Porti: Nogarín, nasce 'autostrada del mare' Livorno-Fujairah

Rotta su nuovo terminal in Emirati, ingenti investimenti



(ANSA) - LIVORNO, 12 LUG - Nasce l'"autostrada del mare" Livorno-Fujairah, negli Emirati Arabi, infrastruttura immateriale che poggia su ingenti investimenti già attivati, parallelamente, nei due porti: a Livorno, per il nuovo progetto Darsena Europa; a Fujairah, per un grande terminal accanto alla 'free-zone' già esistente e in un'area più sicura, nel sud della penisola emiratina, fuori dal Golfo Persico. Il collegamento con Fujairah prende spinta dalle crescenti relazioni fra la città toscana e l'emirato. "Il Comune di Livorno - spiega l'iniziativa il sindaco Filippo Nogarín - promuove la costituzione di un ponte commerciale, un'autostrada del mare che colleghi il nostro porto con l'Emirato di Fujairah. E' un'opportunità unica per lo sviluppo non solo del nostro porto, che speriamo possa diventare hub strategico per i traffici commerciali sull'asse oriente-occidente, ma anche per le imprese del territorio livornese". "La free-zone di Fujairah - aggiunge Nogarín - sta investendo ingenti capitali sul porto e intende avvalersi del know how delle numerose aziende livornesi che stanno portando avanti importanti progetti in termini di sostenibilità ambientale. Non possiamo farci scappare l'occasione di dare una dimensione internazionale alla nostra economia". Il 22 luglio prossimo ci sarà un incontro a Livorno tra intermediari dell'Emirato e imprese interessate ad affacciarsi su questo mercato. "L'idea - spiega l'avvocato Michele Sanfilippo, membro del Club Giuristi dell'Ambiente, e che ha elaborato analisi specifiche - nasce dagli studi sulle nuove tratte marittime e sulle interconnessioni fra la rete delle Autostrade del Mare, come disegnate nel contesto europeo, e le vie del mare che si stanno profilando sia nella penisola arabica che nell'Asia meridionale. "Abbiamo coinvolto Livorno - dice ancora l'avvocato Sanfilippo - perché è una delle realtà più dinamiche e sensibile al tema di autostrade del mare". Su Fujairah gli Emirati Arabi stanno concentrando la loro logistica. Tra gli obiettivi, intercettare il traffico mercantile sulla rotta asiatica da Manila (Filippine) ma anche usare il nuovo porto e la free-zone per attirare investimenti in un paese che dipende molto meno dalle sue riserve di petrolio rispetto al passato e che sta attuando un processo di forte diversificazione economica. "Da noi cercano know how e sono rimasti affascinati dalla ricerca applicata alla logistica che facciamo al polo universitario di Livorno", spiega l'assessore Francesca Martini, che segue direttamente l'iniziativa. "C'è - aggiunge - anche grande interesse per le nostre pmi". Logistica, efficientamento energetico, edilizia portuale, tecnologie, efficienza dei sistemi doganali, turismo sono tra le competenze 'spendibili' dalle imprese italiane nel grande porto di Fujairah. (ANSA).

Alleanza con gli Emirati Nogarin punta su Fujairah

L'assessore Martini: guardano con interesse alle nostre piccole imprese e alla ricerca intrecciata con la logistica al polo universitario di Villa Letizia

LIVORNO

Chiamarla "autostrada del mare" non sarà forse tecnicamente azzeccato ma rende l'idea di un collegamento marittimo fra due realtà che intendono collaborare. Soprattutto sul fronte delle grandi infrastrutture tecnologico-immateriali: da Palazzo Civico si aprono le porte a Fujairah (Emirati Arabi), puntando «su ingenti investimenti già attivati, parallelamente, nei due porti: a Livorno, per il nuovo progetto Darsena Europa; a Fujairah, per un grande terminal accanto alla "free-zone" già esistente e in un'area più sicura, nel sud della penisola emiratina, fuori dal Golfo Persico». Appuntamento il 22 luglio per un faccia a faccia a Livorno fra intermediari emiratini e imprese interessate.

«Il Comune di Livorno» spiega l'iniziativa il sindaco Filippo Nogarin «promuove la costituzione di un ponte commerciale, un'autostrada del mare che colleghi il nostro porto con l'Emirato di Fujairah». Nogarin la giudica «un'opportunità unica per lo sviluppo non solo del nostro



Il sindaco Nogarin e, a destra, l'assessore Martini

porto, che speriamo possa diventare hub strategico per i traffici commerciali sull'asse oriente-occidente, ma anche per le imprese del territorio livornese». Occhi puntati sulla "free-zone" di Fujairah che «sta investendo ingenti capitali sul porto e intende avvalersi del know how

delle tante aziende livornesi che stanno portando avanti importanti progetti in termini di sostenibilità ambientale».

L'avvocato Michele Sanfilippo, membro del Club Giuristi dell'Ambiente, spiega che l'idea «nasce dagli studi sulle nuove tratte marittime e sulle intercon-

essioni fra la rete delle "autostrade del mare", come disegnate nel contesto europeo, e le vie del mare che si stanno profilando sia nella penisola arabica che nell'Asia meridionale». Il coinvolgimento di Livorno? «È una delle realtà più dinamiche e sensibile al tema di autostrade del mare».

Da Palazzo Civico presentando l'iniziativa si sottolinea che «su Fujairah gli Emirati Arabi stanno concentrando la loro logistica»; si punta a «intercettare il traffico mercantile sulla rotta asiatica da Manila (Filippine) ma anche usare il nuovo porto e la free-zone per attirare investimenti in un paese che dipende molto meno dalle sue riserve di petrolio rispetto al passato».

L'assessore Martini insiste sul fatto che la delegazione di Fujairah cerca know how: positiva è la valutazione - afferma - della ricerca applicata alla logistica che facciamo al polo universitario di Livorno». Per Martini è una opportunità per le nostre piccole e medie imprese: si è lavorato molto sul fronte delle infrastrutture, ora bisogna puntare sull'internazionalizzazione.

Un seminario sulla pesa certificata

LIVORNO – Procedure di pesa certificata: partita la procedura imposta dalla Solas, i porti italiani si sono attrezzati, ma non mancano ancora gli elementi da chiarire nei tre mesi di rodaggio previsti.

Così per iniziativa dell'Autorità portuale livornese, delle associazioni di categoria Asamar e Spedimar, dell'autotrasporto merci e dei terminal, oltre che il determinante apporto della Capitaneria, è stato programmato per venerdì prossimo 15 luglio in Camera di Commercio, un seminario formativo sul tema. Curato dal centro di formazione dell'Authority diretto da Antonella Querci, il seminario ha il seguente programma.

Ore 9.45 – Dettagli normativi e procedurali sull'emendamento Solas con focus sul decreto italiano 447/2016 – a cura di Capitaneria di Porto.
Ore 10.15 – L'emendamento Solas e le compagnie di navigazione – a cura di Asamar, G. Parziale, N. Nencioni.

Ore 10.45 – Soluzioni a supporto dell'operatività: il coinvolgimento del PCS – M. Apollonio.

ore 11.00 – Come cambia l'operatività dei terminal contenitori nel porto di Livorno: dettagli ed informazioni – P. Bazzali (Terminal Darsena Toscana), A. Grifoni (Terminal Lorenzini).

Ore 11.30 – Ruolo e responsabilità dello spedizioniere nell'attuazione dell'emendamento Solas – a cura di Spedimar.
Ore 12.00 – Il punto di vista dell'autotrasportatore – F. Venturi, F. Falcinelli, L. Galletti.

Spazio per eventuali domande e risposte.

Grandi Molini Italiani riprenderà l'attività

Alla base degli impegni anche la necessità di rifare la banchina con due anni di lavori

LIVORNO – Sperando che non si stia vendendo la pelle dell'orso prima di averlo preso, dal Comune è arrivato un messaggio positivo sulla ripresa dell'attività del complesso Grandi Molini, ubicato sul canale industriale. "Finalmente dopo mesi di incertezza sembra essersi accesa una luce di speranza nella vicenda della Grandi Molini Italiani" ha dichiarato l'assessore al Lavoro del Comune di Livorno, Francesca Martini, al termine dell'incontro che si è tenuto presso la sede della presidenza della Regione per fare il punto sullo stato di avanzamento della procedura di concordato fallimentare in continuità, ammessa il 20 maggio scorso.

L'incontro ha visto la partecipazione di Gianfranco Simoncini, consigliere delegato del governatore regionale Enrico Rossi, dell'Autorità portuale di Livorno, del Comune, delle organizzazioni sindacali e dei rappresentanti dell'azienda. Si è concluso con la firma di un accordo che consentirà alla Grandi Molini Italiani – dice una nota del Comune – di riprendere l'attività dello stabilimento di Livorno, seppur non a pieno regime, già a partire dal dicembre prossimo. Le sigle sindacali, in rappresentanza dei 48 lavoratori attualmente in cassa integrazione, hanno chiesto a Grandi Molini Italiani di rispettare questa scadenza visto che dal prossimo anno scadranno gli ammortizzatori sociali. Grandi Molini, dal canto suo, ha vincolato la ripresa della propria attività di produzione di farina all'avvio dei lavori di rifacimento della banchina ed escavo dei fondali che, secondo l'accordo siglato nel 2015, l'Autorità portuale avrebbe già dovuto incominciare.

L'Authority si è detta pronta ad aprire un bando per l'assegnazione dei lavori entro luglio e ha chiarito che l'intervento sulla banchina costerà circa 5 milioni di euro e durerà due anni. In questo lasso di tempo Grandi Molini utilizzerà il trasporto su gomma e rotaia per l'approvvigionamento dello stabilimento. L'accordo – ha commentato l'assessore Martini – segna una tappa positiva verso la ripresa dell'attività. Ora però i tempi sono strettissimi: il 7 dicembre scade la cassa straordinaria e per quella data lo stabilimento dovrà essere in funzione per garantire la continuità occupazionale ai lavoratori. L'ostacolo principale, a questo punto, è determinato dall'incertezza sui tempi necessari ad avere le autorizzazioni regionali e ministeriali". Ancora una volta dunque impegni delle imprese e promesse delle autorità del porto sono in mano alla burocrazia pubblica. Sperando in bene.

Alp, scontro fra Agenzia e Unicobas

Mazza: trattati come schiavi. Becce: amplieremo l'organico quando ci saranno basi più solide

DI LIVORNO

«Lavoratori del porto trattati come schiavi». Non usa davvero parole soft Mazza (Unicobas) nella commissione sulla vertenza Alp, l'ex Agelp, unico soggetto autorizzato a fornire manodopera in porto durante i picchi di lavoro. Ma i vertici dell'Agenzia ribattono: «Stiamo procedendo come concordato, uno sciopero è irresponsabile». Anche Fil-Cgil contraria al part-time, mentre l'assessora Martini vuole aprire il porto ai disoccupati della città.

I sindacati chiedono l'assunzione immediata dei 26 precari. «Il cda di Alp rema contro, c'è un conflitto di interessi», sostiene Galatolo (Cib-Unicobas). Provinciali però, numero due

dente pro-tempore di Alp, non ci sta. «Ha investito 3 milioni, cercando una deroga accordata dal ministero, pronti a fare un passo indietro quando l'agenzia non si reggerà più sulle finanze pubbliche». Gli dà man forte l'amministratore delegato Becce: «Da 7 mesi stiamo toccando un equilibrio economico mai raggiunto prima, amplieremo l'organico quando ci saranno basi più solide». Tradotto: fino a pochi mesi fa l'Alp rischiava il patotrac, se ora finalmente va meglio possiamo tutt'al più arrivare a cercare di arrivare all'organico autorizzato, non a sfondarne i limiti. Cioè: cercare di sistemare 16 precari.

Mazza tuttavia non si fida: «Abbiamo visto com'è andata a finire con Agelp, intanto queste persone sono da 12 anni nell'in-

terinale». Poi alza il tiro: «In Darsena Toscana si fanno anche tre turni di fila. Prima di dire no alle assunzioni ci dia i numeri reali del turni». Provinciali prova allora a sedare gli umori, ma non trova «nessuna motivazione a sostegno di uno stato di agitazione che non ha un precedente neanche nei peggiori momenti di crisi», mentre per Becce lo sciopero «è un salvataggio fondato su questioni che non sono di competenza dell'Agenzia». Cerca di mediare De Filicala (Pd), che ne approfitta per spronare la giunta. «In porto ci sono ripresa e spazio per assunzioni. La città merita di conoscere questi cambiamenti, serve una sinergia tra Comune, e aziende private». La soluzione al precariato Alp per Angella (Fil-Cgil) è presto fatta:

«Intanto stabilizzi tutti full-time a tempo indeterminato, quando sarà pronta Alp assumerà in blocco». Per Martelli (Pdl), «è il momento di dare certezze al mondo del lavoro, e di aprire il porto a nuovi modelli imprenditoriali». Di apertura parla anche Bruciati (B1): «Serve monitoraggio altrimenti questa ed altre questioni rimarranno impene- trabili ai non addetti». Sulla scia l'assessora Martini: «Regione e sindacati hanno approvato i lavori di pubblica utilità ignorando i miei appelli. Gli ex-lavoratori provenienti da altre realtà di crisi potevano essere riqualificati con la formazione in porto». Provinciali conclude: «Per aprire il porto servirebbe un patto d'onore con le aziende, novità sul monitoraggio potrebbero arrivare dalla riforma delle

Matteo Scardigli



L'ad Alp Becce (Marzi/Pentafoto)

IL NOSTRO PORTO

GLI IMPEGNI

LA QUERCI RICORDA IL PROTOCOLLO FIRMATO DALLA DUE AUTORITÀ PORTUALI DI LIVORNO E PIOMBINO DAVANTI AL GOVERNO E ALLA REGIONE IN VISTA DELLE NUOVE COMPETENZE DETTATE DALLA RIFORMA

Lettera al vetriolo della Querci «In [redacted] ora ci sono i fortini»

La denuncia della dirigente: «Solo spezzettamento delle funzioni»

- LIVORNO -

LA LETTERA, firmata dalla dottoressa Antonella Querci della direzione sviluppo [redacted]

è indirizzata al sindaco interno ma è già a conoscenza di tutto l'apparato. Ed è una pesante accusa di ridimensionamento del proprio comparto. «Ieri pomeriggio alle 17 - ha scritto la Querci - ho ricevuto dal segretario generale dell'Autorità la nuova proposta di pianta organica. Non certo una "ridistribuzione" di alcune delle funzioni che erano di Parola come mette Provinciali "per iscritto". Infatti la direzione che era di Parola (demani e lavoro portuale e patrimonio) resta sotto il segretario - sottolinea la nota - anzi, viene ridotta di rango ad una semplice struttura di Staff dello stesso Provinciali (voci di corridoio annunciano la contrattazione già fatta da parte della Rsa interna per gli ad personam a Manzi e Lami). Viene costituita una nuova direzione che si chiama "Strumenti di programmazione e sistema informativo portuale". Questa nuova direzione si alimenta, oltre alla pianificazione che già svolge Claudio Vanni, con le funzioni di Programmazione Economica e Pst, svolte da Francescalberto De Bari. Dunque - scrive con amarezza la Querci - un sostanziale ridimensionamento della direzione Sviluppo e un ulteriore "spezzettamento" e segmentazione di funzioni attribuite diciamo "a caso" per carità di patria in danno al coordinamento all'efficacia ed alla coesione dell'azione amministrativa. Si tratta di una vera e propria riorganizzazione che, come il



LO SCONTRO Massimo Provinciali segretario [redacted] e la dirigente Antonella Querci

TENSIONE

Crescono le voci di un pesante scontro interno a palazzo Rosciano

segretario stesso dice con una evidente *audacia non piena*, compete a chi subentrerà nella governance del nuovo ente dopo la riforma. «Mi sembra non opportuno - commenta la dirigente - lasciare che si facciano scelte organizzative e si precostituiscano posizioni che assomiglino a fortini, in grado di impedire l'attuazione del quadro

dato alla portualità italiana dalla riforma. Dieci mesi fa, davanti al Ministro Delrio ed al presidente della Regione Rossi, con la sottoscrizione di un protocollo ufficiale le Autorità di Livorno e Piombino si sono impegnate a favorire soluzioni organizzative e programmazione tenendo conto della nuova dimensione dell'Autorità di Sistema Portuale. Lascio a voi ogni valutazione in merito».

UNA LETTERA che non sembra avere precedenti a palazzo Rosciano e che conferma le crescenti voci su uno scontro interno tra la Querci e il vertice [redacted]

ma anche il disagio per altre situazioni non risolte, come la troncata copertura della direzione tecnica che fu dell'ingegner Campana (il designato ingegner Pribaz non ha sciolto le riserve in quanto riterrebbe lo staff numericamente inadeguato) e i dubbi sulla copertura della direzione ambiente quando tra pochi mesi andrà in pensione l'ingegner Giovanni Motta. Non mancano veleni nemmeno sul ripetuto rinvio della gara per la Porto 2000 e per la gestione attuale della società, con un ininterrotto al sovaccarico (di impegni) segretario generale.

A.F.

Al via l'evento conclusivo dei 150 anni del Corpo delle Capitanerie



CIVITAVECCHIA - Nella suggestiva cornice del Forte Michelangelo mercoledì 13 luglio alle ore 19.45, al via i festeggiamenti per l'evento conclusivo del 150° anniversario dall'istituzione del Corpo delle Capitanerie di porto. La solenne cerimonia sarà celebrata dall'Arcivescovo Ordinario Militare per l'Italia, S.E. Rev.ma Mons. Santo Marciànò, e dal Vescovo di Civitavecchia-Tarquinia, S.E. Rev.ma Mons. Luigi Marrucci. La Fortezza Bramantesca, come si ricorderà, aveva ospitato, il 20 luglio 2015, l'evento nazionale di apertura. Una cerimonia che conclude un lungo percorso durato un anno che, tra le numerose iniziative promosse dalle Capitanerie di porto, ha visto intitolare al Corpo vie, piazze, moli, rotatorie e promontori su tutto il territorio nazionale e che, nell'ambito della Regione Lazio, coinvolgendo le amministrazioni comunali di Gaeta, Anzio, Fiumicino, Ponza, Minturno, Montalto di Castro, Santa Marinella, San Felice Circeo, Pomezia, Ladispoli e, naturalmente, Civitavecchia.

L'evento sarà aperto a tutta la cittadinanza, che potrà affluire al Forte Michelangelo a partire dalle 19.15 e vedrà, tra gli altri, la partecipazione del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Ammiraglio Ispettore Vincenzo Melone e la presenza delle principali autorità civili, militari e religiose della Regione. Prima della solenne cerimonia dell'Ammaina Bandiera, con cui calerà idealmente il sipario sui primi 150 anni di storia del Corpo, è inoltre previsto un momento musicale di rara intensità, con il Tenore Marco Manovelli ed il Soprano Roberta Manovelli, accompagnati al pianoforte dal

L' Authority, il caso

Gli operatori: «Subito il presidente del Porto»

La Consulta indica Annunziata ma chiede al governo soprattutto di accelerare la nomina

«Una figura che abbia un alto profilo per competenza, esperienza, capacità manageriali». Andrea Annunziata. Il nome del presidente dell' Autorità Portuale di Salerno nel comunicato ufficiale della Consulta delle Associazioni degli Operatori Portuali non compare. Sono molti però, a ritenere, che sia lui l' uomo giusto per tirar fuori dalle secche il porto di Napoli. E la conferma si ottiene parlando singolarmente con alcuni dei circa quindici partecipanti alla riunione indetta dall' Unione Industriali e da Concommercio Napoli: c' è chi sostiene il nome non sia stato inserito perché non alcuni non erano stati coinvolti subito nell' iniziativa da Fedarlinea che - come si ricorderà - ha inviato un documento firmato da 56 aziende portuali al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, proprio per proporre la nomina di Annunziata a presidente dell' Autorità portuale del basso Tirreno per gli importati risultati ottenuti nella gestione del porto di Salerno. Nessun nome, anche se tra i partecipanti c' erano anche alcuni firmatari del documento Fedarlinea, come l' armatore Salvatore Lauro, che il nome di Annunziata lo hanno fatto eccome. Nel comunicato conclusivo, invece, viene ribadita la volontà che ci vuole un presidente per il porto di Napoli e ci vuole subito.

«È necessario - è scritto nel comunicato - procedere con urgenza alla nomina del presidente dell' Autorità Portuale», e, poi subito dopo, è necessario portare in porto la riforma della legge 84/94 e, quindi «il ripristino della governance ordinaria». Secondo l' Associazione degli Operatori Portuali sono queste le condizioni di base da cui bisogna partire per attuare interventi indifferibili per rilanciare lo scalo e l' intero sistema portuale campano. Gli operatori che aderiscono alla Consulta affondano contro i continui rinvii della nomina di un presidente.

«Si è perso troppo tempo: 40 mesi di commissariamento e quattro commissari hanno fatto già perdere grandi opportunità malgrado non siano mancati impegno e professionalità».

Ma quali sono per gli industriali della Consulta le azioni da porre in essere subito oltre alla nomina del presidente? Innanzitutto gli escavi. «Il dragaggio dei fondali del porto napoletano e l' avvio della nuova darsena di levante sono i presupposti - sottolineano gli operatori della Consulta - per la crescita dei traffici commerciali. Se non realizzati nel breve termine, l' intero sistema portuale sarà condannato al

- segue

declino perché le moderne navi di grande stazza orienteranno altrove le rotte». Un capitolo, questo che già ha fatto segnare numerose rinunce al porto di Napoli. Gli armatori chiedono fondali sufficienti e accosti immediati. Le navi devono poter caricare e scaricare i contenitori in tempi brevissimi; ogni ora di sosta in un porto aggrava enormemente i costi di gestione dei traffici marittimi. E poi è necessario puntare in maniera immediata sull'elettificazione delle banchine per ridurre drasticamente i livelli di inquinamento prodotto dalle navi in sosta.

Gli industriali hanno anche discusso degli altri due temi caldi posti all'attenzione generale nelle ultime settimane. In particolare la riqualificazione del Beverello per il quale De Luca ha chiesto l'intervento di un'archistar perché non ritiene valido il progetto messo a punto dall'Autorità Portuale.

Sono di parere opposto gli industriali che, invece, ritengono idoneo il progetto della Port Authority perché «valorizzerebbe ad ovest la parte monumentale integrando lo scalo con la città a vantaggio dei flussi turistici». Un parere questo che non collima neanche con gli ultimi rilievi della Soprintendenza. E, infine, gli industriali chiedono di rivedere e completare «anche superando le opzioni datate» il piano regolatore portuale ritenendo comunque di dover procedere con le opere compatibili «con la necessaria assegnazione da parte della Regione delle risorse per il Grande Progetto da inserire nella programmazione europea 2014-2020».

Gioia Tauro punta a bacino e riparazioni

Ipotizzato un "polo" di manutenzione navale di grande interesse anche per le compagnie di navigazione

ROMA – Mentre le commissioni di Camera e Senato stanno chiudendo con i pareri sulla riforma portuale, è in corso tra i porti una vera e propria gara per "mettere il cappello" su lavori che, per ciascuno dei porti proponenti, hanno una obiettiva importanza nei programmi futuri. E' il caso di Napoli, dove i bacini continuano ad essere in contenzioso. E' il caso di Livorno, dove la gara per la gestione del "sistema" dei due bacini di carenaggio (tra i quali anche quello di 350 metri) è ferma in attesa del rigalleggiamento del "Mediterraneo" affondato l'anno scorso. E' il caso di chi un bacino è andato a compraselo all'estero, in Francia o a Malta, disperando sui tempi lunghi della burocrazia italiana.

A Gioia Tauro invece si spera che i tempi possano essere brevi. "Chiari vantaggi economici e sociali, con una conseguente e importante ricaduta occupazionale per lo scalo": sono queste le conclusioni evidenziate nello studio di fattibilità del bacino di carenaggio da realizzare nel porto di Gioia Tauro, dopo che l'Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha approvato la variazione al Piano operativo triennale delle opere 2016-2018.

Si tratta di un'operazione pienamente condivisa dalla Regione Calabria – dice una nota dell'Authority – che, in sinergia con l'Autorità portuale, ha messo in campo specifiche misure finanziarie al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese, primo hub di transshipment italiano. Stessa sinergia è stata manifestata da Msc, attraverso una missiva indirizzata al commissario straordinario Andrea Agostinelli, nella quale ha specificato "la propria disponibilità ad effettuare i lavori di manutenzione a Gioia Tauro, confermando, altresì, la propria volontà a partecipare ad un eventuale bando di gara per la gestione diretta, o indiretta tramite società terza, dell'attività di manutenzione ordinaria e di riparazione straordinaria delle navi".

Si aggiungono, quindi, ulteriori e importanti tasselli che tracciano il percorso che condurrà alla creazione del polo di manutenzione navale nel porto calabrese. Tra questi, anche, l'analisi positiva dello studio di fattibilità che, dopo aver messo a confronto i punti di forza e quelli di debolezza dell'infrastruttura portuale, ha evidenziato le opportunità derivanti da questo investimento, inserendo il porto di Gioia Tauro in un contesto internazionale di mercato per poterlo, così, confrontare con le altre realtà esistenti. L'obiettivo è quello di cogliere le reali condizioni di sviluppo di Gioia Tauro, all'interno di un più strategico quadro di competitività futura. Nello specifico, lo Studio analizza la domanda potenziale per stimare il numero di navi che potrebbero scegliere Gioia Tauro per le proprie operazioni di carenaggio. Si tratta di un numero interessante considerato che, nel 2021 a Gioia Tauro, potrebbero richiedere attività di manutenzione ben 546 portacontainer, di cui 241 con una capacità nominale superiore ai 6mila teu. A fronte, poi, di un'offerta potenziale, calcolata in 730 giornate lavorative annue (365 in bacino e 365 sulla banchina di accosto), la domanda potenziale supererà l'offerta. Da questo quadro di partenza, necessario a definire il valore specifico di Gioia Tauro e del suo bacino, è stata quindi analizzata la relazione con gli altri porti competitor, già attrezzati di polo di manutenzione all'interno del circuito del Mediterraneo. Si tratta dei porti di Tuzla (Istanbul/Turchia), Izmir (Turchia) e Malta. Rispetto a Tuzla, il porto di Gioia Tauro è risultato più competitivo con un vantaggio economico pari a circa 228 mila dollari per navi da 15mila teus. Anche rispetto a Izmir, Gioia Tauro risulta più vantaggioso per un valore che oscilla tra i 35 mila dollari, per navi di circa 9.600 Teu, e 50 mila dollari per portacontainer di 15.300 teu. Diverso è, invece, il rapporto con Malta che risulta più competitivo rispetto allo scalo calabrese. Nello specifico, nel confronto con i porti turchi, Gioia Tauro risulta più baricentrica sulla rotta Suez-Gibilterra e questo comporta minori costi, sia di carburante che di altri costi operativi.

- segue

Il confronto con Malta, invece, denota una minore competitività del porto calabrese, comunque inferiore, in termini assoluti, rispetto al vantaggio che Gioia Tauro ha nei confronti di Tuzla e Izmir. Rispetto al porto di Malta, Gioia Tauro presenta una serie di svantaggi (di tipo economico) ma presenta anche un indubbio vantaggio: essere un porto hub, dove si potrebbe fare non solo transhipment. Altro elemento importante, chiamato a generare conclusioni positive intorno alla validità dell'investimento, è l'analisi economico-sociale che ne ha evidenziato una buona convenienza. A tale proposito, il valore attuale netto economico, che misura la creazione di ricchezza complessiva del progetto, è risultato essere pari a 117 milioni di euro, con un tasso di rendimento economico del 16,48%. Per quanto riguarda, invece, le ricadute in termini occupazionali le conseguenze sono risultate decisamente positive. Nello specifico, rispetto all'occupazione diretta, quindi quella riferibile agli addetti della struttura di carenaggio, sono state ipotizzate 271 unità a regime, di cui 260 tra operai e tecnici, impiegati nelle officine di supporto e a bordo nave, e 11 addetti negli uffici amministrativi. A questa si aggiunge l'occupazione indiretta stimata intorno a 99 addetti. Considerando, altresì, l'occupazione creata dagli investimenti, che saranno realizzati in ambito portuale, lo sviluppo occupazionale potenziale generabile dal progetto assume valori particolarmente rilevanti, che riporta lo sviluppo occupazionale, tra diretti e indiretti, a 370 unità. Con lo sguardo, invece, all'investimento finanziario e ai relativi tempi di realizzazione, le previsioni del Piano operativo triennale indicano, in una prima fase, la realizzazione del prolungamento nord della banchina di ponente (tratto G) e l'acquisto del bacino di careggio galleggiante, e, infine, la costruzione di un'invasatura interna dove sistemare il bacino in modo definitivo. La previsione di spesa, calcolata in tre anni e quindi ad operazione conclusa, indica un investimento complessivo pari a 75 milioni di euro spalmati nel triennio 2016-2018.

Gioia Tauro

Oggi il sit-in dei portuali licenziati che chiedono il reintegro

I lavoratori delle imprese portuali si riuniranno oggi, a partire dalle 9, in un sit-in pacifico davanti la sede dell' Authority. La protesta è un atto dovuto a seguito dei licenziamenti del 2014 da parte delle società Universal Services srl, Sea Work Service srl e International Shipping srl, quasi tutti (8 su 11 in attesa dell' appello) già dichiarati illegittimi secondo la legge For nero per violazione dei criteri di scelta con il riconoscimento del risarcimento.

I lavoratori hanno opposto queste ordinanze insistendo per il reintegro, ma si registrano rinvii lunghi e fissazioni di udienze per il prosieguo dei giudizi anche nel 2017.

«Pertanto - scrivono - atteso che tutte le società hanno proceduto al ricorso di ammortizzatori sociali in forma tipica ed atipica solo pochi mesi dopo aver adottato le risoluzioni dei rapporti di lavoro, non vogliamo pensare che tali comportamenti siano legittimati anche dalle Istituzioni e, soprattutto, non capiamo come l' Autorità portuale che concede le autorizzazioni, possa avallare comportamenti atti a vessare i lavoratori per intimidirli e sfruttarli».

Il sit-in si protrarrà fino alla convocazione dei lavoratori da parte del commissario dell' Autorità portuale Andrea Agostinelli.

«Pur avendo, nella maggior parte dei provvedimenti di ordinanza sanciti dal giudice del Tribunale di Palmi avuto il riconoscimento di licenziamento illegittimo con risarcimento forte, i lavoratori sperano nella possibilità di non essere lasciati da soli al proprio destino - dichiara il segretario generale della Filt Cgil Piana, Domenico Laganà -. Abbiamo già espresso il nostro giudizio sui licenziamenti che hanno il sapore della ritorsione da parte dei datori di lavoro: infatti, pur potendo procedere ad attivare qualsivoglia ammortizzatore sociale per mantenere la piena occupazione, hanno preferito con mille scuse agire con sistemi che hanno scatenato un dramma senza precedenti. Siamo vicini ai lavoratori più deboli che rivendicano la giusta attenzione da parte delle Istituzioni».

Porti: boom passeggeri nel nord Sardegna, + 24% primi 6 mesi

Superato 1 milione, cresce anche numero navi in transito



(ANSA) - OLBIA, 12 LUG - I porti del Nord Sardegna superano il milione di passeggeri in sei mesi. Una crescita globale del 24 per cento riporta Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres agli anni d'oro, ai numeri record del 2009-2010. È il dato del primo semestre: più 24,06 per cento di crescita rispetto al 2015. Per l'esattezza sono un milione e 144.563 passeggeri in arrivo e partenza.

In dettaglio, il porto dell'Isola Bianca è passato da 1.995 a 2.563 movimenti nave (+ 128,47 % rispetto al 2015); crescita che interessa anche il numero passeggeri, che passa da 611.917 del periodo gennaio-giugno 2015, a 754.127 dello stesso periodo 2016, per un incremento del 23,24 per cento. In aumento del 30,4 per cento anche le auto e i camper al seguito che, da 201.342 del 2015 passano a 262.546 del 2016.

Si conferma in linea con quella di Olbia la crescita percentuale nel porto di Golfo Aranci. Con un incremento del numero delle corse navi, che passano da 427 a 473 (+10,77%), aumentano anche i passeggeri: da 116.568 del 2015 a 143.935 del 2016, pari al 23,48%. Salgono del 13,4 per cento i veicoli al seguito trasportati (da 38.613 a 44.943).

Stesso trend per lo scalo di Porto Torres, dove il numero delle navi in movimento sale del 33,8 per cento (760 del 2016 contro 568 dello stesso periodo gennaio-giugno 2015). Crescita che si riflette anche sul numero dei passeggeri in arrivo e partenza, che passano da 194.128 del 2015 a 246.501 dell'anno in corso, l'equivalente del 27 per cento. Quasi al 29 per cento in più anche le auto al seguito, che passano da 60.376 del 2015 a 77.802 del 2016.

Recupera, rispetto al primo trimestre, anche il tonnellaggio di merce trasportata su gommato, che passa da 2.851.283 tonnellate a 2.880.643 (+ 0,3%). "Il dato del primo semestre è la conferma alle nostre previsioni - spiega Pietro Preziosi, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna - Non ci resta che attendere il risultato dell'andamento di luglio per avere un quadro più chiaro ma sono certo che quello di agosto sarà un nuovo record per la portualità sarda". (ANSA).

Il "Porto dei piccoli" è sbarcato in Sardegna

Visite agli acquari, uscite con le vedette e molto divertimento per tutti



OLBIA – Per il secondo anno consecutivo si ripete la fantastica avventura dell'Associazione Il Porto dei piccoli in Sardegna. Gli operatori della ONLUS genovese sono sbarcati per coinvolgere tutti i bambini che vivono l'esperienza della malattia con attività e laboratori ispirati al mare e alla natura, per distrarli insieme alle loro famiglie dalla quotidianità della cura. Il viaggio del Porto dei piccoli iniziato giovedì 7 luglio con le pediatrie di Nuoro e Sassari, e venerdì 8 l'ospedale di Olbia è proseguito lunedì 11 con quello di Cagliari.

Per i piccoli degenti un mare di divertimento con laboratori ludico-pedagogici a tema, rappresentazioni teatrali, musiche, colori e tanto altro ancora, per partire insieme con la fantasia in un magico viaggio lontano dalla corsia d'ospedale.

Sabato 9 l'Associazione a Cala Gonone ha coinvolto tante persone con "La storia di una tartaruga per i bambini in ospedale", ed ha proseguito domenica 10 durante il secondo Open Day dell'acquario cittadino. Dopo gli Open Day proposti presso gli acquari di Genova, Livorno e Rimini, si presenta così anche in Sardegna una fantastica occasione per trascorrere insieme ai propri figli una giornata attraverso laboratori a tema marino (costruzioni, biologia marina, ecologia), spettacoli, trucca-bimbi e tanto altro ancora, con un pensiero al mondo del volontariato e alla solidarietà. Ultima tappa sull'isola l'11 luglio presso l'aeroporto Costa Smeralda, con un breve spettacolo ed un trucca-bimbi per salutare gli amici sardi con un grande "arrivederci"!

Il Porto dei piccoli ritorna per il secondo anno in Sardegna per far conoscere la propria Mission – distrarre dalla malattia i bambini e le loro famiglie con attività legate al mare – e far rete sul territorio per condividere tutta l'esperienza maturata in più di dieci anni di attività presso l'Istituto G. Gaslini di Genova e altre strutture pediatriche in Liguria, Toscana, Lombardia, Emilia e Piemonte. Obiettivo è riuscire a creare un nuovo polo dell'Associazione in Sardegna, per offrire a tutti i bimbi la magia e la serenità del proprio "mare". Grazie appunto al forte legame con il mare, la ONLUS collabora da anni attivamente con le Capitanerie di Porto – Guardia Costiera a livello nazionale e per questo in ogni porto toccato durante questo viaggio ha trovato la collaborazione ed il supporto dei diversi Comandi, con i quali sono in programma fantastiche uscite in mare per tutti i bimbi in cura, come già avviene in tutti i luoghi in cui il Porto dei piccoli è presente, perché non siano mai soli ad affrontare la malattia.

Porti: Cagliari un hub, accordo Grendi-indiana Electrosteel

Terminal porto Canale base strategica per logistica Mediterraneo



(ANSA) - CAGLIARI, 12 LUG - Un hub per l'intero Mediterraneo.

E' ciò che si appresta a diventare il Porto Canale di Cagliari grazie all'accordo di collaborazione siglato dalla multinazionale indiana Electrosteel, leader nel settore delle canalizzazioni e raccordi in ghisa sferoidale, e il gruppo logistico Grendi in partnership con l'azienda di trasporti e logistica Cam di Cagliari. L'accordo è stato presentato al terminal Grendi dall'a.d. Antonio Musso, Alfio Firpo (Elettrosteel), Giampaolo Amitrano (Cam), Leandro Ferrari (Cict) e Roberto Isidori, commissario Autorità portuale di Cagliari. Electrosteel, con una capacità produttiva di due milioni di tonnellate di acciaio, 900mila di tubazioni in ghisa sferoidale con tutti i rivestimenti idonei ad ogni tipo di territorio e affluente, 20mila tonnellate di raccordi, e forte delle numerose commesse in Sardegna per oltre 10mila tonnellate, presso Abbanoa e Consorzi di Bonifica, intende rafforzare la propria presenza in Europa. E fare di Cagliari la sua base strategica.

Da parte loro, i partner Cam e Grendi, grazie alla capillare presenza sul territorio e all'organizzazione che comprende mezzi stradali, terminal portuali e una linea di collegamento tra Cagliari e la penisola, sono in grado di garantire la movimentazione dei prodotti Electrosteel su tutto il territorio nazionale. "Si tratta di un'ottima opportunità di sviluppo per la realtà portuale cagliaritana - ha detto Musso - con questo accordo raggiungiamo l'obiettivo di invertire il trend della logistica e far sì che alcune commesse anche dirette in continente, passino da Cagliari e vengano trattate qui".

Leandro Ferrari, responsabile marketing di Cict, ha precisato che "il nostro nasce come terminal di trasporto, molto efficace perché le navi che fanno scalo restano poco tempo e l'imprenditoria oggi ha molto bisogno di abbattere i costi". "I container che arrivino al Porto Canale, il giorno dopo sono già vuoti, per questo e per la posizione strategica del terminal, la nostra scelta è ricaduta sulla Sardegna", ha confermato Alfio Firpo di Electrosteel. (ANSA).

Cagliari al centro dell'accordo tra Grendi e l'indiana Electrosteel

Cagliari - Un hub per l'intero Mediterraneo. È ciò che si appresta a diventare il porto sardo grazie all'accordo di collaborazione siglato dalla multinazionale, leader nel settore delle canalizzazioni e raccordi in ghisa sferoidale, e il gruppo logistico.

Cagliari - Un hub per l'intero Mediterraneo. **È ciò che si appresta a diventare il Porto Canale di Cagliari grazie all'accordo di collaborazione siglato dalla multinazionale indiana Electrosteel, leader nel settore delle canalizzazioni e raccordi in ghisa sferoidale, e il gruppo logistico Grendi in partnership con l'azienda di trasporti e logistica Cam di Cagliari.** L'accordo è stato presentato al terminal Grendi dall'a.d. Antonio Musso, Alfio Firpo (Elettrosteel), Giampaolo Amitrano (Cam), Leandro Ferrari (Cict) e Roberto Isidori, commissario Autorità portuale di Cagliari. Electrosteel, con una capacità produttiva di due milioni di tonnellate di acciaio, 900mila di tubazioni in ghisa sferoidale con tutti i rivestimenti idonei ad ogni tipo di territorio e affluente, 20mila tonnellate di raccordi, e forte delle numerose commesse in Sardegna per oltre 10mila tonnellate, presso Abbanoa e Consorzi di Bonifica, intende rafforzare la propria presenza in Europa. E fare di Cagliari la sua base strategica.

Da parte loro, i partner Cam e Grendi, grazie alla capillare presenza sul territorio e all'organizzazione che comprende mezzi stradali, terminal portuali e una linea di collegamento tra Cagliari e la penisola, sono in grado di garantire la movimentazione dei prodotti Electrosteel su tutto il territorio nazionale. **«Si tratta di un'ottima opportunità di sviluppo per la realtà portuale cagliaritana - ha detto Musso - con questo accordo raggiungiamo l'obiettivo di invertire il trend della logistica e far sì che alcune commesse anche dirette in continente, passino da Cagliari e vengano trattate qui».** Leandro Ferrari, responsabile marketing di Cict, ha precisato che «il nostro nasce come terminal di trasporto, molto efficace perché le navi che fanno scalo restano poco tempo e l'imprenditoria oggi ha molto bisogno di abbattere i costi». «I container che arrivano al Porto Canale, il giorno dopo sono già vuoti, per questo e per la posizione strategica del terminal, la nostra scelta è ricaduta sulla Sardegna», ha confermato Alfio Firpo di Electrosteel.

HUB PER L'INTERO MEDITERRANEO

Electrosteel sceglie Cagliari Siglato accordo con Grendi

Un hub per l'intero Mediterraneo. È ciò che si appresta a diventare il Porto Canale di Cagliari grazie all'accordo di collaborazione siglato dalla multinazionale indiana Electrosteel, leader nel settore delle canalizzazioni e raccordi in ghisa sferoidale, e il gruppo logistico Grendi in partnership con l'azienda di trasporti e logistica Cam di Cagliari. L'accordo è stato presentato al terminal Grendi dall'ad Antonio Musso, Alfio Firpo (Electrosteel), Giampaolo Amitrano (Cam), Leandro Ferrari (Cict) e Roberto Isidori, commissario Autorità portuale di Cagliari. Electrosteel intende rafforzare la propria presenza in Europa. E fare di Cagliari la sua base strategica. Da parte loro, i partner Cam e Grendi, grazie alla capillare presenza sul territorio e all'organizzazione che comprende mezzi stradali, terminal portuali e una linea di collegamento tra Cagliari e la penisola, sono in grado di garantire la movimentazione dei prodotti Electrosteel su tutto il territorio nazionale. «Si tratta di un'ottima opportunità di sviluppo per la realtà portuale cagliaritano - ha detto Musso - con questo accordo raggiungiamo l'obiettivo di invertire il trend della logistica e far sì che alcune commesse anche dirette in continente, passino da Cagliari e vengano trattate qui». Leandro Ferrari, responsabile marketing di Cict, ha precisato che «il nostro nasce come terminal di trasporto, molto efficace perché le navi che fanno scalo restano poco tempo e l'imprenditoria oggi ha molto bisogno di abbattere i costi». «I container che arrivano al Porto Canale, il giorno dopo sono già vuoti, per questo e per la posizione strategica del terminal, la nostra scelta è ricaduta sulla Sardegna», ha confermato Alfio Firpo di Electrosteel.

LOGISTICA

Grendi, accordo con Electrosteel a Cagliari

CAGLIARI. Un hub per l'intero Mediterraneo. È ciò che si appresta a diventare il Porto Canale di Cagliari grazie all'accordo di collaborazione, presentato nella giornata di ieri in Sardegna, siglato dalla multinazionale indiana Electrosteel, leader nel settore delle canalizzazioni e raccordi in ghisa sferoidale, e il gruppo logistico Grendi, in partnership con l'azienda di trasporti e logistica Cam di Cagliari. «Si tratta di un'ottima opportunità di sviluppo per la realtà portuale cagliaritana - ha detto l'ad di Grendi, Antonio Musso - visto che con questo accordo raggiungiamo l'obiettivo di invertire il trend della logistica e far sì che alcune commesse anche dirette in continente, passino da Cagliari e vengano trattate qui».

La scelta di Electrosteel Castings: «Prezzi concorrenziali, impianti rapidi ed efficienti»

Bandiera indiana sul Porto canale

Cagliari base strategica della multinazionale dei tubi d'acciaio

» Inversione di rotta. Il colosso indiano delle tubature Electrosteel Castings scommette sul Porto canale di Cagliari e lo trasforma in una base strategica per la distribuzione merci nell'intera area europea e mediterranea. Le banchine del capoluogo sono quindi pronte al salto di qualità: non solo a ricevere centinaia di container in arrivo dalle rotte transoceaniche, ma anche a smistarli in tutto il Vecchio continente a prezzi e tempi concorrenziali.

Condizioni talmente vantaggiose ad aver convinto la multinazionale asiatica (oggi la prima fornitrice in Sardegna di condutture idriche in ghisa e responsabile di un quarto del mercato italiano) ad appoggiarsi alle infrastrutture del porto industriale sardo con la collaborazione di due partner locali incaricati della logistica, il Gruppo Grendi e Cami.

«Abbiamo scelto Cagliari per efficienza delle attività portuali e i costi contenuti - ha confermato Alfo Firpo, responsabile per l'Italia dell'Electrosteel - aver deviato le rotte sull'Isola ci permetterà di risparmiare oltre il 50% delle spese di trasporto approfittando anche su operazioni di sbarco rapide e senza intoppi».

Gli indiani sono stati i primi, ma non saranno gli ultimi. Ne è certo Antonio Musso, amministratore de-



I tubi d'acciaio dell'Electrosteel Castings al Porto canale

legato di Grendi: «Vogliamo dare il via a un'inversione di tendenza che faccia del Porto canale un hub di partenza verso l'Europa - possiamo sfruttare vantaggi geografici, altissime professionalità e intercettare le rotte che dal Canale di Suez miscono lo stretto di Gibilterra. L'accordo con la Electrosteel ha ottime prospettive di sviluppo, ma deve essere anche l'apripista per lo smista-

mento di altri prodotti e la crescita dello scalo».

Nel mentre ci si può accontentare della multinazionale Indiana, forte di una capacità produttiva di 2 milioni di tonnellate di acciaio e 900 mila tonnellate di tubazioni in ghisa. Diecimila delle quali (valore 10 milioni di euro) sono state acquistate nell'Isola da Abbramo e dai Consorzi di Bonifica. Altre 40.000

andranno invece nel resto d'Italia. Una presenza importante nel nostro paese che ha convinto la società sulla convenienza dell'intesa. Le speranze sono le stesse degli ultimi decenni: portare a pieno regime una mastodontica opera che nel vent'anni di realizzazione ha sfiorato un costo di mille miliardi di lire.

«Siamo al 35% delle nostre capacità - dice Leandro Ferrar, responsabile del CRCT, l'azienda che gestisce il porto - continuiamo quindi un enorme margine di crescita e tutto l'interesse ad attirare nuovi attrachechi invertendo il trend della logistica. Abbiamo inoltre dimostrato di essere un terminal veloce in grado di sbarcare 26 container all'ora e garantire tempi di consegna veloci ed economici».

Un futuro roseo per lo scalo industriale anche su altri fronti. «Non c'è solo l'invidiabile posizione al centro del Mediterraneo a favorirci - ha sottolineato il comandante Roberto Isidori, commissario straordinario dell'Autorità portuale - le nostre banchine sono pronte ad accogliere anche le navi moderne, più voluminose e in cerca di fondali profondi. Certo, serviranno altri investimenti, ma Cagliari ha tutti i numeri per diventare un punto nevralgico del traffico marittimo internazionale».

Luca Mascia
RIPRESENTANTE REGIONALE

Vertenza risolta a Milazzo

Portuali ex Garibaldi È intesa: 9 al lavoro

Le maestranze in tutto sono 24, ma intanto è già un primo passo

Giunge finalmente a definizione la controversa vicenda della fornitura di manodopera all'interno del porto di Milazzo.

Nella giornata di ieri l'Autorità portuale ha sottoscritto l'accordo per l'affidamento del servizio quadriennale di fornitura portuale temporanea nel porto di Milazzo - ai sensi dell'art. 17 comma 2 della legge 84/94 - al "Gruppo portuale Milazzo". Si tratta della società cooperativa composta dagli ex lavoratori della Compagnia portuale "Garibaldi" presieduta da Pasquale Maisano, che da due anni ha cessato di svolgere attività nel porto.

Rispetto ad allora è stato - come ampiamente previsto - ridotto il numero delle maestranze che potranno prestare la loro attività per le operazioni commerciali. Il bando infatti era per nove lavoratori, due in più di quelli inizialmente previsti ottenuti dopo il vertice al ministero dei Trasporti, ma pur sempre limitato, considerato che le maestranze interessate sono 24. L'organico sarà dunque di 9 persone sulla base dei criteri stabiliti dal ministero nel luglio 2010 che, ad ogni biennio, potrà essere rideterminato in base all'effettivo ricorso al lavoro temporaneo registrato. Non è stato possibile accogliere neppure la proposta dei sindacati di prevedere quei 9 posti non

nominativi, al fine di ottenere la rotazione dei lavoratori. Tale ipotesi è stata ritenuta impraticabile poiché lo Stato sarebbe costretto a corrispondere denaro per il mancato avviamento al lavoro a coloro che sarebbero sottoposti alla rotazione. «Disco rosso anche all'ipotesi di un accorpamento dei porti di Messina e di Milazzo al fine di innalzare il numero dei lavoratori portuali temporanei. Le verifiche hanno infatti determinato che in tal modo, il totale dei lavoratori nel porto di Milazzo risulterebbe ancora inferiore. Anche perché - si rileva - la richiesta di lavoro è strettamente correlata all'attività della Duferdofin-Nucor».

In tutti i casi però notevole soddisfazione tra le maestranze che potranno riprendere la loro attività nell'auspicio che l'attività commerciale nello scalo mamertino cresca. I riscontri si potranno avere nei prossimi mesi

Porti: firmato l'accordo tra Palermo e Los Angeles

Intesa coinvolge anche le città per pianificazione urbana



(ANSA) - PALERMO, 12 LUG - Il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, e il segretario generale, Renato Coroneo hanno ricevuto il consigliere Joe Buscaino, alla guida di una delegazione proveniente da Los Angeles - formata da 11 membri e "scortata" da un centinaio di persone arrivate da Terrasini, Trappeto e Bagheria per festeggiarla - e firmato un accordo di partenariato tra lo scalo della città californiana e quello di Palermo con l'obiettivo di capitalizzare opportunità commerciali e turistiche a beneficio di entrambi gli "harbors". L'accordo, che coinvolge non solo i porti ma anche le rispettive città, è stato anche firmato da Anthony Pirozzi, commissario del porto di Los Angeles, dall'assessore comunale alla Pianificazione urbana e territoriale, mari e coste, rapporti funzionali con Autorità Portuali, Giuseppe Gini, in rappresentanza del sindaco Leoluca Orlando, e dal vice sindaco di Termini Imerese (lo scalo termitano è parte dell'Autorità portuale di Palermo), Vincenzo Ingrassia.

L'accordo prevede il potenziamento dei rapporti commerciali, la cooperazione economica e il turismo tra gli Stati Uniti d'America e l'Italia. E ancora: stabilisce di condividere best practices e competenze nella gestione dei porti e delle operazioni portuali, nella logistica dei containers, nei servizi per le navi da crociera e nelle soluzioni per il trasporto multimodale. Inoltre sottolinea l'avvio della comunicazione su investimenti, tecnologie innovative, politiche ambientali, e della promozione dello sviluppo commerciale. Una collaborazione a 360 °, in modo da soddisfare entrambe le parti e accrescere le competenze portuali a beneficio dell'economie regionali.

Buscaino, che con una visita a Palermo lo scorso settembre aveva avviato le procedure per l'accordo di oggi, ha donato una grande opera dell'artista Colette Miller che fa parte del "Global Angel Wings Project", creato nel 2012 "per ricordare all'umanità che noi siamo gli angeli di questa terra". Il presidente Cannatella ha ricambiato con le teste di moro e della fanciulla in ceramica di Caltagirone. (ANSA).

Porti: scambi e turismo, patto tra Palermo e Los Angeles

(AGI) - Palermo, 12 lug. - Potenziare i rapporti commerciali, la cooperazione economica e il turismo tra gli Stati Uniti d' America e la Sicilia. Queste le finalita' dell' accordo di partenariato, stretto tra la citta' e i porti di Palermo, Termini Imerese e Los Angeles, siglato oggi nel capoluogo siciliano dal presidente dell' Autorita' portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella e il consigliere del 15simo distretto della citta' di Los Angeles Joe Buscaino. L' intesa tra scalo della citta' californiana e quello palermitano nasce per capitalizzare opportunita' commerciali e turistiche a beneficio di entrambi gli "harbors", condividere best practices e competenze nella gestione dei porti e delle operazioni portuali, nella logistica dei containers, nei servizi per le navi da crociera e nelle soluzioni per il trasporto multimodale. Un' alleanza che getta le basi future per l' avvio della comunicazione su investimenti, tecnologie innovative, politiche ambientali e la promozione dello sviluppo commerciale. L' accordo, che coinvolge non solo i porti ma anche le rispettive citta', e' stato anche firmato da Anthony Pirozzi, commissario del porto di Los Angeles, e dal vice sindaco di Termini Imerese (lo scalo termitano e' parte dell' Autorita' portuale di Palermo), Vincenzo Ingrassia. "Ho accettato di buon grado questa collaborazione direttamente con i vertici del porto di Los Angeles -afferma Cannatella- per far si' che i nostri operatori possano aver una base di partenza nel caso si venissero a creare le condizioni per futuri sviluppi commerciali tra la Sicilia e il Nord America. Non dimentichiamo che il porto di Los Angeles e' il piu' vicino all' Asia e al Giappone. E poi La California e la Sicilia hanno parecchio in comune, uno scambio puo' avere benefici per entrambi e rappresentare un buon punto di partenza per costruire nuovi progetti ed elaborare nuove iniziative". "I miei genitori -spiega Buscaino- sono emigrati in America dalla Sicilia e per me questo accordo, che ho fortemente voluto, ha un sapore davvero speciale. Nel mio distretto, San Pedro, vivono circa 45 mila italiani, alcuni di loro continuano delle attivita' iniziate in Sicilia, lavorando al porto e sul molo. Per questa ragione mi preme sviluppare una collaborazione tra i nostri porti e rafforzare le relazioni tra Palermo e Los Angeles, dal punto di vista turistico, ma anche economico e culturale. Lavorare insieme rafforza le energie e riduce le debolezze, insieme si cresce. Siamo interessati a conoscere, per esempio, come Palermo abbia costruito il suo successo nel settore delle crociere. I nostri due porti possono imparare molto l' uno dall' altro".

l'accordo. L'intesa non riguarda solo il capoluogo ma anche Termini Imerese. Fra gli obiettivi potenziare la collaborazione su investimenti e tecnologie innovative

Commercio, alleanza col porto di Los Angeles

Automobili, metalli, vino, scarpe: sono i settori sui quali si vuole subito puntare per creare opportunità commerciali

Vincenzo Cannatella, presidente dell' Autorità portuale: «È l' inizio di una lunga e proficua collaborazione. Si profila una grande opportunità commerciale per i porti di Palermo e Termini Imerese».

«È l' inizio di una lunga e proficua collaborazione. Si profila una grande opportunità commerciale per i porti di Palermo e Termini Imerese».

Con queste parole Vincenzo Cannatella, presidente dell' Autorità portuale di Palermo, ha aperto ieri la cerimonia di firma dell' accordo denominato «Friendship Port Agreement» tra i due porti siciliani e quello statunitense di Los Angeles, sede dei più importanti scambi commerciali dell' oceano Pacifico. Condividere le competenze nella gestione del porto e delle attività portuali, la logistica dei containers, i servizi per le navi da crociera e le soluzioni per il trasporto multimodale. Potenziare la comunicazione e la collaborazione su investimenti, tecnologie innovative, politiche ambientali e promozione dello sviluppo commerciale. È con questo intento che ieri presso la sala del consiglio della sede dell' Autorità portuale del capoluogo siciliano, è stato firmato l' accordo tra Vincenzo

Cannatella, presidente dell' Autorità portuale di Palermo, Giuseppe Gini assessore comunale Mari e Coste, Vincenzo Ingrassia vicesindaco di Termini Imerese e Giuseppe Buscaino, consigliere comunale della città di Los Angeles.

L' accordo pone le basi per una collaborazione che potrebbe rappresentare il trampolino di lancio di molte altre attività che porterebbero le città di Palermo, Termini Imerese e Los Angeles a lavorare in sinergia. Un' amicizia che dura ormai da tanto tempo quella tra la Sicilia e gli Stati Uniti.

Sono quarantacinquemila infatti gli italo -americani che vivono nel distretto amministrato da Giuseppe Buscaino, anche lui di origini siciliane. «Tanti anni fa i miei genitori, i miei parenti e i miei amici sono partiti da questo porto e hanno raggiunto un Paese che non conoscevano - racconta Buscaino -. Con il loro lavoro hanno fatto crescere la città di Los Angeles ma non hanno mai dimenticato le loro origini e la loro cultura.

Ecco perché dobbiamo lavorare e crescere insieme». E a testimoniare l' affetto tra siciliani e americani,

- segue

l'entusiasmo del consigliere Buscaino nel riabbracciare i suoi familiari, presenti alla cerimonia, le lacrime nel riabbracciare i parenti dopo tanto tempo.

«C'è un grande rapporto di umanità tra italiani e americani -sottolinea infatti l'assessore Gini, presente in rappresentanza del Comune - e siamo felici di collaborare per un rilancio produttivo che può portare benefici ad entrambe le parti». Presenti alla cerimonia anche il vicesindaco di Termini Imerese, **Vincenzo Ingrassia**, e il sindaco di Terrasini, Giosuè Maniaci, che le parti intendono includere nell'accordo. Automobili, metalli, vino, scarpe: sono questi i settori sui quali i tre porti vogliono puntare in questa prima fase per creare opportunità commerciali e di investimento e favorire dunque lo sviluppo economico nelle rispettive regioni.

Firmato l' accordo tra le città e i porti di Palermo e Los Angeles

Il presidente dell' **Autorità portuale di Palermo**, **Vincenzo Cannatella**, e il segretario generale, **Renato Coroneo** hanno ricevuto il consigliere **Joe Buscaino**, alla guida di una delegazione proveniente da Los Angeles - formata da 11 membri e "scortata" da un centinaio di persone arrivate da Terrasini, Trappeto e Bagheria per festeggiarla - e firmato un accordo di partenariato tra lo scalo della città californiana e quello di **Palermo** con l' obiettivo di capitalizzare opportunità commerciali e turistiche a beneficio di entrambi gli "harbors". L' accordo, che coinvolge non solo i porti ma anche le rispettive città, è stato anche firmato da **Anthony Pirozzi**, commissario del porto di Los Angeles, dall' assessore comunale alla Pianificazione urbana e territoriale, mari e coste, rapporti funzionali con **Autorità Portuali**, **Giuseppe Gini**, in rappresentanza del sindaco **Leoluca Orlando**, e dal vice sindaco di **Termini Imerese** (lo scalo termitano è parte dell' **Autorità portuale di Palermo**), **Vincenzo Ingrassia**. L' accordo prevede il potenziamento dei rapporti commerciali, la cooperazione economica e il turismo tra gli Stati Uniti d' America e l' Italia. E ancora: stabilisce di condividere best practices e competenze nella gestione dei porti e delle operazioni portuali, nella logistica dei containers, nei servizi per le navi da crociera e nelle soluzioni per il trasporto multimodale. Inoltre sottolinea l' avvio della comunicazione su investimenti, tecnologie innovative, politiche ambientali, e della promozione dello sviluppo commerciale. Una collaborazione a 360°, in modo da soddisfare entrambe le parti e accrescere le competenze portuali a beneficio dell' economie regionali. Buscaino, che con una visita a **Palemo** lo scorso settembre aveva avviato le procedure per l' accordo di oggi, ha donato una grande opera dell' artista **Colette Miller** che fa parte del "Global Angel Wings Project", creato nel 2012 "per ricordare all' umanità che noi siamo gli angeli di questa terra". Il presidente **Cannatella** ha ricambiato con le teste di moro e della fanciulla in ceramica di Caltagirone. "I miei genitori - ha spiegato Buscaino - sono emigrati in America dalla Sicilia e per me questo accordo, che ho fortemente voluto, ha un sapore davvero speciale. Nel mio distretto, San Pedro, vivono circa 45 mila italiani, alcuni di loro continuano delle attività iniziate in Sicilia, lavorando al porto e sul molo. Per questa ragione mi preme sviluppare una collaborazione tra i nostri porti e rafforzare le relazioni tra **Palermo** e Los Angeles, dal punto di vista turistico, ma anche economico e culturale. Lavorare insieme rafforza le energie e riduce le debolezze, insieme si cresce. Siamo interessati a conoscere, per

esempio, come **Palermo** abbia costruito il suo successo nel settore delle crociere. I nostri due porti possono imparare molto l' uno dall' altro". **Cannatella**: "Questo accordo riveste un' importanza strategica per le opportunità che offre. La California e la Sicilia hanno parecchio in comune, uno scambio può avere benefici per entrambi e rappresentare un buon punto di partenza per costruire nuovi progetti ed elaborare nuove iniziative".

The screenshot shows the front page of the 'L'ORA' newspaper website. The main headline reads 'Firmato l' accordo tra le città e i porti di Palermo e Los Angeles'. Below the headline is a photograph of several men in suits, including Vincenzo Cannatella and Joe Buscaino, signing a document. To the right of the main article, there is a sidebar with various news snippets and a contact number '3315782464'. The website layout includes a navigation bar at the top and a search bar.

Porti: turismo e commercio, siglata intesa Palermo-Los Angeles (2)

(AdnKronos) - Buscaino, che con una visita a Palermo lo scorso settembre aveva avviato le procedure per l' accordo di oggi, ha donato una grande opera dell' artista Colette Miller che fa parte del 'Global Angel Wings Project', creato nel 2012 "per ricordare all' umanità che noi siamo gli angeli di questa terra". Il presidente Cannatella ha ricambiato con le teste di moro e della fanciulla in ceramica di Caltagirone. "I miei genitori - ha spiegato Buscaino - sono emigrati in America dalla Sicilia e per me questo accordo, che ho fortemente voluto, ha un sapore davvero speciale. Nel mio distretto, San Pedro, vivono circa 45mila italiani, alcuni di loro continuano delle attività iniziate in Sicilia, lavorando al porto e sul molo". "Siamo interessati a conoscere, per esempio, come Palermo abbia costruito il suo successo nel settore delle crociere - ha concluso -. I nostri due porti possono imparare molto l' uno dall' altro". Per Cannatella "Questo accordo riveste un' importanza strategica per le opportunità che offre. La California e la Sicilia hanno parecchio in comune, uno scambio può avere benefici per entrambi e rappresentare un buon punto di partenza per costruire nuovi progetti ed elaborare nuove iniziative".

È stato siglato ieri mattina un' accordo tra **Palermo**, Termini Imerese e Los Angeles

Porti, avviata nuova collaborazione

L' intesa permetterà di potenziare rapporti commerciali e attività turistiche

PALERMO - Potenziare e incrementare i rapporti commerciali, la cooperazione economica e il turismo tra gli Stati Uniti e l' Italia. Sono questi alcuni degli obiettivi dell' accordo che il porto di Los Angeles e l' **Autorità portuale** di Palermo e Termini Imerese hanno firmato ieri mattina.

Il presidente dell' **Autorità portuale** di Palermo, **Vincenzo Cannatella** e il segretario generale, Renato Coroneo hanno ricevuto il consigliere comunale della città di Los Angeles, Joe Buscaino, alla guida di una delegazione proveniente dagli Stati Uniti, formata da 11 membri.

L' intesa ha l' obiettivo di capitalizzare opportunità commerciali e turistiche a beneficio di entrambi gli "harbors".

L' accordo, oltre a prevedere il potenziamento dei rapporti commerciali, la cooperazione economica e il turismo tra gli Stati Uniti e l' Italia, promuove la condivisione di best practices e competenze nella gestione dei porti e delle operazioni **portuali**, nella logistica dei containers, nei servizi per le navi da crociera e nelle soluzioni per il trasporto multimodale.

Sono previsti, inoltre, l' avviamento della comunicazione su investimenti, tecnologie innovative, politiche ambientali, e la promozione dello sviluppo commerciale.

L' intesa tra le autorità **portuali**, che coinvolge non solo i porti ma anche le rispettive città.

L' accordo siglato ieri mattina porta le firme di Anthony Pirozzi, commissario del porto di Los Angeles, di Giuseppe Gini, assessore comunale alla Pianificazione urbana, giunto in rappresentanza del sindaco del capoluogo Leoluca Orlando, e dal vice sindaco di Termini Imerese **Vincenzo** Ingrassia.

Il presidente dell' Autorità portuale, Vincenzo Cannatella "Interessi di Palermo più importanti di quelli dei privati"

PALERMO - "Il porto di Palermo ha investito un milione di euro per il Piano regolatore, fermo per le procedure di Via -Vas. In questi giorni ho mandato una lettera all' Assessorato perche accelerino le procedure. La Regione segue un iter cronologico e tratta il piano regolatore del porto di Palermo come quello di una villetta di Castellammare, mentre gli interessi di Palermo sono molto più importanti di quelli di un privato". Lo ha detto il presidente dell' Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, a margine della firma dell' accordo con il porto di Los Angeles.

"Per una scelta politica - ha aggiunto Cannatella - si segue un ordine cronologico e le pratiche sono ferme". Inoltre, "tra i tanti problemi dei quali ha sofferto il porto di Palermo c' e quello legato alla realizzazione dell' anello ferroviario. A causa dei lavori sono state sottratte delle aree allo stoccaggio delle merci e dei semirimorchi. Secondo me, potrebbero essere più solleciti, perche opere del genere non si fanno con questi tempi".

Si è svolto, alla Presidenza della Regione Sicilia, un incontro sui finanziamenti per l'infrastruttura

Porto di Gela: vertice a Palermo

Previsti 5 mln e 800 mila euro. I lavori serviranno a evitare futuri insabbiamenti

GELA (CL) - Si è svolto, alla Presidenza della Regione Sicilia, un incontro sul finanziamento per il porto di Gela. Erano presenti, tra gli altri, il presidente della Regione Rosario Crocetta, i deputati Giuseppe Arancio e Giuseppe Federico, i rappresentanti Eni, sindaco e vice sindaco del Comune di Gela, il presidente del Consiglio comunale Alessandra Ascia, l'assessore Francesco Salnitro, i consiglieri comunali Sara Bonura, Virginia Farruggia, Vincenzo Cirignotta, Salvatore Scerra, Maria Pingo, i rappresentanti del Comitato e i membri del Gruppo lavoro del Porto di Gela.

Il progetto porto prevede un finanziamento di 5 mln e 800 mila euro, estrapolati dalle compensazioni Eni, che servirà per il dragaggio dello specchio di mare con fondali di quattro metri, molo di ponente di 150 metri. Si eviteranno così futuri insabbiamenti, grazie anche al posizionamento di due flangiflutti e a essenze vegetali che verranno piantate per fermare il trasporto della sabbia.

L'ingegnere Luigi Ciarrocchi, responsabile del protocollo, ha assicurato che girerà nei prossimi giorni un abbozzo di accordo alla Protezione civile e alla Regione, dopo il benessere si andrà alla firma definitiva. Il finanziamento verrà erogato alla Protezione civile che appalterà il bando.

Il vertice palermitano sugli oneri di compensazione per Gela conferma le direttrici d'azione reclamate dal territorio.

"Salute, sistema portuale, agricoltura e opere di urbanizzazione - ha detto il sindaco di Gela, Domenico Messinese- sono i 4 assi sui quali concentreremo gli investimenti per la città. Il presidente della Regione - ha continuato il primo cittadino - interpretando gli input del territorio, di cui si è fatta portavoce l'Amministrazione comunale, permetterà di procedere così a sbloccare, di comune accordo, gli oneri di compensazione a valere sul protocollo d'intesa Eni, per rendere immediatamente esecutive le azioni di intervento".

Attenzione è stata posta anche al ciclo integrato delle acque per uso agricolo, come previsto dall'accordo di programma quadro siglato tra Comune, Regione, ministero dell'Ambiente ed Eni. In quest'ultimo caso, favore hanno riscosso la riattivazione dell'impianto di trattamento delle acque reflue

- segue

depurate e affinate per usi agricoli e l' utilizzo delle eccedenze idriche, non più in uso alla raffineria, provenienti dall' invaso Ragoletto, di pertinenza della stessa raffineria.

Per la diga Disueri, di proprietà della Regione, il presidente Crocetta ha invece assicurato la copertura dal Patto per il Sud che interpreta la logica condivisa tra Amministrazione comunale e presidenza della Regione di recuperare disponibilità, avendo così più fiato sugli investimenti a valere sugli oneri di compensazione.

"Remando tutti dalla stessa parte, Amministrazione comunale, Regione ed Eni, lavorano senza fughe trasversali a carattere ideopolitico - ha dichiarato il vice sindaco di Gela, Si mone Siciliano -, potremmo attraversare finalmente la tempesta senza ulteriori danni per il territorio".

Hanno espresso grande soddisfazione anche i membri del Comitato Porto del golfo di Gela, tra cui il presidente Massimo Livoti , e il presidente dei Pescatori di Gela Davide Calabrese, che hanno partecipato alla riunione. Le condizioni del porto, infatti, hanno impedito finora il normale svolgimento delle attività agli operatori costretti a utilizzare la struttura di Licata.

Fs rilancia sulle linee nei porti

Rosol de Ferrade

Il gruppo Fs sta puntando con decisione a migliorare l'accessibilità ai porti italiani via ferrovia. Muovendosi sulle linee dei corridoi Ten-T, indicati dall'Ue, e in armonia con il Piano nazionale della portualità e della logistica, sta concentrando anche sugli interventi sull'ultimo miglio, per sviluppare l'intermodalità nave-ferrovia in alcuni dei più importanti scali italiani. A sottolinearlo è Aldo Isi, direttore investimenti di Rfi (Rete ferroviaria italiana). «È fondamentale», afferma Isi, «che i porti siano collegati in maniera efficiente alla rete ferroviaria. Sugli scali più importanti, cioè Genova (sul corridoio Reno-Alpi), La Spezia, Livorno e Taranto (corridoio Scandinavia-Mediterraneo) nonché Ravenna (corridoio Baltico-Adriatico) e Trieste (corridoio Baltico-Adriatico e Mediterraneo), si sta intervenendo sull'ultimo miglio di binari. Ovviamente si tratta di interventi coordinati con il ministero, nei quali si devono accor-

dare gli investimenti di Fs e delle Autorità portuali». Un caso emblematico, in questo senso, è La Spezia (si veda articolo sotto).

Su Genova gli investimenti sono destinati al porto storico (potenziamento e allungamento a 750 metri dei binari) e al porto di Voltri (incremento del fascio merci

LE VALUTAZIONI

Isi: «È fondamentale che i porti siano collegati in maniera efficiente alla rete ferroviaria, stiamo agendo in linea col Piano della logistica»

esistente e successivamente allungamento a 750 metri). Si tratta complessivamente di 25 milioni finanziati dall'aggiornamento 2015 del Contratto di programma 2012-2016 tra Mit e Rfi. Su Livorno nel nuovo terminal Darsena, l'intervento prevede la realizzazione di 3 binari per l'arrivo e partenza e di

un fascio di 3 binari tronchi lunghi circa 750 m che saranno serviti da gru trastainer. L'impegno è di circa 45 milioni: 10 a carico di Rfi e 33 della Regione Toscana.

A Taranto sono previsti due interventi sinergici: potenziamento della stazione di Cagnoli e di quella di Taranto, a servizio del terminal portuale. I binari arriveranno a 750 metri. L'investimento è di oltre 25 milioni. Sul versante Adriatico, a Ravenna, Rfi ha sviluppato, d'intesa con l'Autorità portuale e il Comune, una serie d'interventi per la stazione e per i collegamenti con le due sponde del canale Candiano. L'investimento è di 70 milioni, 10 dei quali finanziati dall'aggiornamento 2015 del Cdp 2012-2016. Infine, a Trieste è prevista la totale ristrutturazione della stazione Campo Marzio. I binari saranno allungati fino a 750 metri e saranno rivisitati i collegamenti con i moli. L'investimento stimato è di circa 50 milioni, sempre finanziato dall'aggiornamento 2015 del Cdp 2012-2016.

Sui corridoi, poi, prosegue Isi, «si sta intervenendo sia in termini di sagoma (larghezza e altezza, ndr), con l'obiettivo di poter trasportare i container high-cube (che lasciano spazio a un +15% di merce, ndr) o di caricare semirimorchi e utilizzare le autostrade viaggianti (per il trasporto di camion sui treni, ndr), sia in termini di modulo (lunghezza, ndr). Il che si traduce con binari più lunghi nelle stazioni di partenza». L'effetto dell'adeguamento della sagoma, chiarisce Isi, porterà a +1.800 chilometri di rete riclassificata per il trasporto di semirimorchi e autostrada viaggianti e +530 chilometri di rete classificata per il trasporto high-cube. Inoltre, con l'adeguamento del modulo, che consente di allestire treni da 650 e 750 metri (contro quelli da 400 e 500), l'incremento della capacità del treno sale «fino al +50%». Si prevedono +4 mila chilometri di rete adeguati al modulo 750 metri e +400 chilometri al 650 metri.