



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (La Gazzetta Marittima, La Nazione, Il Tirreno, La Sicilia, Giornale di Sicilia)

Dai Porti:

Trieste:

"...Concessione di 30 anni a Siderurgica Triestina..."

(L'Informatore Navale)

"...Port of opportunities for Italian-Iranian business relations..." (L'Informatore Navale)

Genova:

"...Ansaldo Energia, firmato l'accordo..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Italia Oggi)

"...Jolly, il sopravvissuto in aula..." (Il Tirreno)

La Spezia:

"...Via i container dalla Paita o adotteremo provvedimenti..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Paduletta e gli appetiti sulle aree..."

(La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

"...Fortezza Vecchia: concessione rinnovata..."

(LA Gazzetta Marittima)

"...Ok al porto turistico ..." (Il Tirreno)

"...Interporto, valzer di candidati..." (La Nazione)

Notizie da altri porti stranieri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Informare

Lloyd's List

La riforma e i nodi da sciogliere

Da Vladimiro Mannocci, già ai vertici dell'Ancip e oggi della segreteria di Rifondazione Comunista Livorno, riceviamo questa analisi sulla bozza della riforma portuale, che si aggiunge alle crescenti perplessità espresse anche da alcune delle regioni (Campania per prima ma non solo) sui temi principali del testo.

LIVORNO Finalmente è uscito il testo ufficiale dello schema di Decreto Legge di modifica alla L. 84/94. Dopo tanti documenti apocrifi possiamo ora discutere davanti all'ufficialità dell'Atto di Governo. Il pronunciamento di illegittimità costituzionale dell'art. 29 del c.d. decreto sblocca l'Italia da parte della Consulta, lascia presupporre che prima di essere emanato il DL in questione, si debba convocare la conferenza Stato Regioni per un'adozione in linea con la Costituzione. Una volta espresso il parere dalla Conferenza il decreto potrà essere emanato. A quel punto la palla passerà al Parlamento che entro 60 giorni dovrà convertirlo in Legge con o senza modifiche. Nessuna pregiudiziale ideologica alla riduzione delle Autorità, alla necessità di superare quei colli di bottiglia dati sia da infrastrutture inadeguate e farraginose procedure burocratiche. Ma queste sono solo buone intenzioni, ma come dice un vecchio proverbio: di buone intenzioni sono lastricate le strade dell'Inferno. Se dobbiamo fare delle valutazioni politiche rileviamo l'assenza di organicità rispetto ad un tema molto complesso ed articolato come quello di riordinare il sistema portuale nella sua interezza. Questo moncone di legge riguarda infatti solo la governance dei porti. Contradittoria natura del nuovo Ente Il primo elemento di forte cambiamento sta nella riduzione e trasformazione delle Autorità Portuali, che diventano Autorità di Sistema Portuale. Anche nel nuovo testo l'ASP è classificato come ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, in altri passaggi, questo status sembra essere messo in discussione. Infatti si passa da un modello di amministrazione partecipata al più tradizionale modello di Ente Pubblico. Il ministero non solo vigila sul nuovo Ente, ma assume anche funzioni di indirizzo. Al costituendo tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP vengono, fra l'altro, attribuiti poteri in ordine a scelte di pianificazione urbanistica, in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo nonché le strategie di marketing e promozione dei mercati internazionali del sistema portuale nazionale. Questo nuovo organismo non è altro che l'attuale Assemblée di Assoporti, fra l'altro è presieduto da una persona nominata con decreto del presidente del

- segue

Consiglio su proposta del ministro dei trasporti e delle infrastrutture, avente comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. A questo nuovo organismo sono affidati compiti che istituzionalmente dovrebbero essere svolti dalla Direzione Generale del MIT, situazione questa che rischia di generare non pochi problemi che condurrebbero in tutt'altra direzione rispetto alla semplificazione necessaria. Distanti dal modello europeo Questo disposto combinato non ha alcun riferimento con i modelli europei, sia del Northern Range che del Southern Range. Nei primi le Autorità Portuali, sono in prevalenza emanazioni dei Comuni delle Città Stato ed hanno poteri molto più incisivi rispetto alle vecchie Autorità Portuali e tanto più adesso delle AdSP. Nel modello Spagnolo, con le sue 28 Autorità Portuali, abbiamo l'ente Puerto del Estado, che individua le strategie generali e in questo contesto decide le priorità di allocazione delle risorse finanziarie pubbliche. Facciamo fatica a pensare che il Puerto del Estado spagnolo possa svolgere scelte di pianificazione dei porti sede di Autorità Portuali nelle materie sopracitate che rimangono saldamente di pertinenza a livello portuale. Infine manca un elemento essenziale presente in tutta la portualità europea, esclusa l'Italia: L'autonomia finanziaria delle AdSP. Quindi si passa da un sistema puntiforme, come quello attualmente in vigore, ad uno iper centralista e neo dirigista come quello che si delinea nello schema di DL. Ad esempio non è comprensibile con quali strumenti si realizza l'obiettivo più volte enunciato dal Governo: di costituire un'Autorità di distretto logistico che possa intervenire non solo in termini sistemici fra le varie realtà portuali, ma soprattutto non sono chiari i sistemi di relazione attiva con i territori e le loro infrastrutture che dovrebbero costituire il distretto logistico. Un esempio, nel sistema livornese faranno parte del nuovo organismo che sostituisce il Comitato Portuale, cioè il Comitato di Gestione: il presidente dell'AdSP, nominato dal ministro in accordo con il presidente della Regione) da un componente designato dalla Regione Toscana, un componente designato dal sindaco di Livorno, uno designato dal sindaco di Piombino e un rappresentante dell'Autorità Marittima che può votare solo nelle materie di sua competenza. Rimarranno fuori i comuni di Rio Marina, Portoferraio, Capraia e Collesalvetti. Un dato non coerente con il forte dimensionamento territoriale che costituirà questo nuovo Ente e tanto più con l'obiettivo di realizzare distretti logistici collegati con il territorio. A questo va aggiunta la fumosa formulazione del comma 12 dell'art. 6 che pur riconfermando il divieto per le AdSP di svolgere né direttamente, né indirettamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse connesse, non prevede in modo chiaro che le AdSP possano costituire, ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie rispetto ai compiti istituzionali delle Autorità medesime ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità della logistica e delle reti trasportistiche. Infatti viene usata una formula fumosa: Con le modalità e le procedure di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, l'AdSP può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche, ivi compresa l'assunzione di partecipazioni in iniziative pubbliche. A questo proposito è calzante l'esempio della partecipazione dell'Interporto Amerigo Vespucci da parte dell'Autorità Portuale, che potrebbe trovare degli ostacoli. Partecipazione Da La Spezia, i rappresentanti degli imprenditori hanno espresso la propria contrarietà all'azzeramento delle rappresentanze sociali che saranno relegati nel fantomatico e ridondante tavolo di partenariato della risorsa del mare nel quale ci sarà di tutto e di più. Per questo motivo difficile da gestire e sicuramente improduttivo. Lo stesso vale per l'altro organismo consultivo il tavolo del Cluster Marittimo, costituibile là dove l'AdSP dovesse essere formata più porti core di interesse europeo. Forse era meglio mantenere le Commissioni Consultive, magari modificate, ma sempre in condizione di poter fare una sintesi rispetto alle problematiche aperte. Ci sarebbero altre criticità da analizzare ma ci vorrebbe troppo spazio. Possiamo di certo anticipare con questa impostazione si concentreranno le decisioni in capo a pochi soggetti, si rafforzerà il concetto di casta e di ceto politico nella sua versione negativa. Tutto questo è un terreno fertile per l'acuirsi di conflitti sociali che fino ad oggi avevano trovato un loro compensazione in un assetto partecipativo. Esiste però una negativa coerenza con la visione autoritaria di questo Governo espressa sia nelle c.d. riforme costituzionali, nella legge elettorale ecc. ecc. Vediamo quale sarà il contributo del Parlamento per migliorare il testo del D.L! Vladimiro Mannocci

Decreto Madia sui porti: si apre il tiro al bersaglio

Un primo confronto lunedì prossimo a Livorno con i parlamentari, il presidente di Assoport e il direttore generale del MIT - L'iter in vista dell'estate



Marianna Madia

ROMA - Se qualcuno pensava, con indubbia ingenuità, che la riforma dei porti potesse partire così come è stata approvata dal consiglio dei ministri, farà presto a ricredersi. Perché è vero che la riforma contiene molti elementi condivisibili. Ma ci sono anche altrettanti punti che stanno già innescando accese discussioni: se non addirittura (si veda il governatore della Campania, in strana abbinata politica con quello della Liguria) dichiarazioni di guerra. L'intervento qui a fianco di Vladimiro Mannocci, già esponente di spicco dell'associazione nazionale delle compagnie portuali, può essere un segnale. Della riforma si comincia dunque a parlare in chiave analitica e non solo per messaggi cifrati. Tra gli appuntamenti, il più vicino in termini temporali è quello di lunedì prossimo 22 febbraio a Livorno, in Fortezza Vecchia, indetto dall'Autorità portuale nell'ambito delle iniziative del "Port Center" alle 15,30. Il tema è l'analisi del decreto Madia, con un parterre di primissimo piano: nell'ordine del programma il presidente di Assiterminal Marco Conforti, il senatore Marco Filippi dell'8ª commissione Lavori Pubblici, l'onorevole Marco Tullo della IX commissione trasporti della Camera, il presidente di Assoport Pasqualino Monti, il direttore generale del MIT Enrico Maria Pujia, il professore emerito Pier Paolo Puliafito e l'avvocato marittimista Maurizio Maresca. Coordinerà il segretario generale dell'Autorità portuale livornese Massimo Provinciali. In attesa del passaggio in conferenza Stato-Regioni e dei pronunciamenti del Consiglio di Stato e delle commissioni parlamentari, il dibattito parte dunque dai porti. Ed è logico chiedersi quante e quali delle osservazioni che stanno cominciando a piovere da vari pulpiti potranno trovare spazio negli emendamenti - o proposte di emendamenti - che certo accompagneranno l'iter della riforma. Una cosa è certa: non sarà un iter semplice e nemmeno veloce. Tanto che tornano a galla le indiscrezioni su una notevole divergenza di idee tra il testo approvato dal consiglio dei ministri su elaborazione Madia/Delrio e il testo assai più tranchant che si dice avrebbe voluto il premier Marco Renzi. E che forse, bocciato dalla porta, potrebbe rientrare dalla finestra con qualche atto d'imperio specie d'estate, quando l'attenzione alla politica si allenta (e ovviamente in base anche ai risultati delle elezioni amministrative).

A.F.

L'INCONTRO DOMANI SEMINARIO CON GLI ADDETTI AI LAVORI

La riforma dei porti, rumors sugli effetti Tecnici e politici domani a confronto

LA RIFORMA portuale, questa sconosciuta. O meglio: la riforma portuale sulla quale tutti ufficialmente sono «quasi» d'accordo, salvo poi fare il tiro al bersaglio quando l'ufficialità non c'è e si può tirare il sasso e nascondere la mano. In questa realtà va dato atto di [redacted] e Massimo Provinciali di aver avuto il coraggio di organizzare, per domani pomeriggio in Fortezza Vecchia, uno dei primi workshop ufficiali sul tema. Sia

FACCIA A FACCIA

Gallanti alle prese
col presidente Forcieri:
[redacted] a confronto

pure con qualche defezione (non ci sarà il presidente di Assoportu Pasqualino Monti, impegnato a Roma, ma al suo posto interverranno il vicepresidente Lorenzo Forcieri e il segretario generale Paolo Ferrandino) è prevista la presenza del direttore generale per la navigazione del ministero di Delrio, il dottor Enrico Maria Pujia, ed anche quella dell'avvocato marittimista Maurizio Maresca, uno dei "consiglieri" in chia-



IL PRESIDENTE
[redacted]

ve di logistica marittima del premier Matteo Renzi. Prevista anche la partecipazione del sindaco Filippo Nogarin, che di recente ha dichiarato di aver parlato dei temi della riforma con il ministro Delrio: e quindi potrebbe portare qualche elemento di approfondimento importante, dopo le dichiarazioni possibiliste nel recente incontro con il governatore Enrico Rossi sulla piattaforma Europa. L'incontro potrebbe riservare sor-

prese, con Lorenzo Forcieri, presidente [redacted] di La Spezia, che con [redacted] di Gallanti ha avuto un duro scontro anche giudiziario (finito con la vittoria di Forcieri sui temi legati alle crociere e alla legittimità dell'operato degli spezzini). Forcieri da parte sua non sembra intenzionato a venire con le armi in pugno: già da tempo ha dichiarato di aver proposto a Gallanti una specie di patto di non aggressione tra i due porti, specialmente sul piano delle crociere; un patto che, in tempi di prossima privatizzazione sua della Porto 2000 che della analoga società delle crociere di La Spezia, potrebbe anche avere un qualche seguito.

NEL WORKSHOP di domani comunque, gli argomenti dovrebbero risultare nettamente divisi. Da una parte le relazioni tecnico-istituzionali per spiegare i vari punti chiave della riforma (Pujia, Maresca) dall'altra le considerazioni politico-operative del mondo delle Autorità portuali (Forcieri, Conforti di Assoterminal, Gallanti o Provinciali, il senatore Filippi).

A.F.

Porti, ai raggi x la riforma nel seminario in Fortezza

LIVORNO

Domani [redacted] torna nella Fortezza Vecchia, a pochi giorni di distanza dal conclave organizzato per presentare ufficialmente il maxi-bando per la realizzazione della Darsena Europa. Questo nuovo appuntamento - stavolta nella sala Canaviglia, a partire dalle 15.30 - rientra nel cartellone di eventi promossi dal Livorno Port Center: si tratta di un seminario dedicato al decreto di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", presentato dal ministro Marianna Madia, in applicazione della delega conferita dal disegno di legge sulla riforma della pubblica amministrazione approvato la scorsa estate. «In attesa del passaggio in Conferenza delle Regioni, in Consiglio di Stato e presso le commissioni competenti delle due Camere, per un parere non vincolante, - viene sottolineato da Palazzo Rusciani, sede dell'istituzione portuale - la riforma, che andrà a modificare numerosi articoli della legge 84/94, sarà al centro di un ampio dibattito».

Al tavolo saranno presenti: il presidente dell'Associazione dei terminalisti portuali Italiani (Assiterminal), Marco Conforti; il senatore Marco Filippi, della Commissione di Palazzo Madama settore lavori pubblici; il deputato Mario Tullio, esponente della commissione trasporti; il presidente di Assoport, Pasqualino Monti; il direttore generale del ministero Enrico Maria Pujis, il prof emerito dell'ateneo di Genova Pier Paolo Puliafito e l'avvocato marittimista Maurizio Maresca, considerato uno degli esperti di rango nell'entourage di Palazzo Chigi. Coordina i lavori il segretario generale [redacted] Massimo Provinciali.

L'APPELLO DELLA CGIL

«Autorità portuale di Augusta basta polemiche è ora di agire»

Autorità portuale di Augusta, non cessa l'eco delle polemiche dei giorni scorsi. Quando era stata persino messa in discussione la sede della Port Authority nella città megarese.

Una realtà, insomma, che rischia di rallentare il decollo di un'attività che, tramite le energie del territorio, ma non solo, non può che apportare benefici ad Augusta e al territorio circostante.

Sull'argomento tornano adesso la Cgil di Augusta e la Filt Cgil provinciale, auspicando la definizione di un percorso fatto di una logica di integrazione tra i porti di Augusta e Catania.

Nessuna contrapposizione tra le due città. Ma solo la volontà, semmai, di agire in sinergia.

Massimiliano Arena, segretario generale della Cgil di Augusta, e Vera Uccello, segretario della Filt-Cgil Siracusa, non hanno dubbi:

«Non può tardare l'impegno comune per rendere il porto di Augusta una vera opportunità di sviluppo». Così la Cgil regionale e provinciale assieme alla Filt, terranno, nelle prossime settimane, un convegno, proprio ad Augusta, con le parti interessate, per approfondire il tema e avanzare proposte per lo sviluppo della Sicilia orientale. Arena e Uccello chiedono ai deputati nazionali di

intervenire nelle giuste sedi perché Augusta rientri nei piani di interesse nazionale del governo. Al presidente della Regione e ai suoi assessori chiedono inoltre di impegnarsi per sviluppare sinergie tra politica e territorio.

IL PARERE. Presa di posizione di Arena e Uccello, Cgil

«Augusta è pronta per assumersi il ruolo della Governance portuale»

"Augusta è più che pronta per svolgere il compito della Governance. Basta con le polemiche e adesso tutti al lavoro per mettere insieme le energie costruttive che la politica miope ha sempre represso". Lo sostengono Massimiliano Arena e Vera Uccello, rispettivamente segretario della Cgil Augusta e della Filt-Cgil di Siracusa a proposito della nuova Autorità di sistema che vede accorpati i porti di Augusta e Catania e su cui nelle prossime settimane organizzeranno un convegno.

"Non può tardare l'impegno comune -dicono-, finalizzato alla creazione di un gruppo di esperti, tecnici del settore, operatori portuali, armatori, società pubbliche e private già presenti nell'area, amministrazioni locale e regionale, associazioni di categoria e organizzazioni sindacali che, con il coordinamento dell'Autorità portuale di Augusta definiscano una rete di competenze e professionalità, impegnino risorse economiche, per porre fine ad un pasticcio istituzionale e rendere il porto di Augusta una vera opportunità di sviluppo". I due chiedono al Governatore della Regione e a tutti i suoi assessori di impegnarsi per sviluppare sinergie tra politica e territorio.

Comitato Portuale: Concessione di 30 anni a Siderurgica Triestina. Parte agenzia lavoro temporaneo in porto

Trieste, 19 febbraio 2016 - Sono stati affrontati ieri mattina durante il Comitato portuale, alcune tematiche di assoluto rilievo per lo sviluppo del porto e dell'economia triestina: **concessione trentennale alla Siderurgica Triestina e mandato al commissario D'agostino all'esecuzione degli adempimenti per la costituzione dell'agenzia di lavoro temporaneo**. Ampio spazio di discussione per i risultati della recente missione in Iran dello scalo giuliano, che stanno già dando buoni frutti con l'organizzazione di un convegno che si svolgerà la prossima settimana a Trieste, con ospite il Vice Ministro alle Finanze della Repubblica Islamica dell'Iran. (v allegato)

Approvata all'unanimità la delibera per la concessione demaniale marittima di 30 anni alla Siderurgica Triestina. L'atto consente alla Società di svolgere su una superficie di 325.502 mq attività di produzione siderurgica primaria; import-export di rinfuse solide e prodotti siderurgici; laminazioni di prodotti siderurgici piani, previo recupero ambientale e valorizzazione e riqualificazione dell'area.

"Premesso che la tutela dell'ambiente e delle persone è la nostra priorità - ha affermato il commissario D'Agostino - la Ferriera nella sua conversione alle attività logistiche, sta portando molto traffico al porto, sia in entrata dal punto di vista marittimo sia in uscita dal punto di vista ferroviario. Nel 2015 Siderurgica Triestina ha movimentato più di 700 treni, con previsione di raddoppio per l'anno corrente. Questo approccio è in linea con le nostre attività di sviluppo che prevedono maggior integrazione con le attività industriali all'interno dello scalo". "L'industria italiana - ha concluso D'Agostino - "deve tornare sul mare dove ci sono una serie di fattori competitivi finora poco considerati che possono portare non solo nuovi traffici, ma soprattutto sviluppo e occupazione. Queste linee però devono essere compatibili con la situazione ambientale della città e del porto. All'interno della concessione abbiamo messo tutta una serie di indicazioni su questi punti. Vigileremo con rigore. Il benessere dei triestini è primario".

Presentata al Comitato anche la nuova Agenzia per il lavoro, che prevede una razionalizzazione ed una stabilizzazione della fornitura del lavoro temporaneo in porto.

"Il tema del gigantismo navale - ha illustrato il Segretario generale Sommariva - sta

- segue

dando luogo ad esigenze di riorganizzazione del lavoro che necessitano di un organico più ampio per il soggetto deputato alla fornitura di lavoro temporaneo, secondo le modalità definite dall' art. 17 della legge 84/94 . Uno scalo come il nostro non può prescindere dal fatto che esista una grande variabilità nella richiesta di manodopera professionalizzata. La costituzione dell'Agenzia è in linea con le modalità di sviluppo della gestione del lavoro nei porti del Nord Europa”.

Del tutto innovative e sperimentali le sue modalità di costituzione. Per i primi 12 mesi, l'APT avrà la maggioranza assoluta dell'Agenzia per esplicita richiesta del Ministero dei Trasporti (a maggiore garanzia degli impegni assunti in termini di consistenza dell'organico ed in particolare dell'equilibrio fra giornate lavorate e quelle di mancato avviamento). A conclusione del primo anno, lo schema di governance prevede che la partecipazione finanziaria dell'APT venga ritirata e il capitale sociale ripartito in parti uguali tra tutti i soci. Si costituirà a quel punto un Comitato di Sorveglianza, presieduto dall' Autorità Portuale con speciali poteri d'indirizzo.

L'avviso per recepire le manifestazioni di interesse da parte delle imprese che secondo la legge potevano avere titolo di partecipare alla costituzione dell'Agenzia, ha dato risultati lusinghieri. Le adesioni sono state 16 e rappresentano la totalità delle imprese autorizzate e dei terminalisti. Il capitale sociale è stato individuato in 150 mila euro. “Una quota bassa per favorire la partecipazione delle piccole imprese presenti nel porto” ha concluso Sommariva.

Concessione trentennale anche per la società che gestisce il Marina San Giusto. L'Autorità Portuale ha riconosciuto, gli investimenti effettuati dalla società concessionaria per riparare i danni causati dal fortunale del 2011, che aveva distrutto le opere di difesa a mare. I lavori sono stati eseguiti per un importo di 4 milioni di euro. E' stata invece scorporata dalla concessione la palazzina servizi per la quale l'Agenzia del Demanio attende l'incameramento ai beni dello stato per l'anno 2024. Con tale soluzione è stato contemperato il riconoscimento dell'investimento privato e la tutela della proprietà statale dei beni demaniali.

TRIESTE: Port of opportunities for Italian-Iranian business relations

Trieste, 19 febbraio 2016 - Per il 24 Febbraio prossimo dalle ore 9.00-18.00 presso l' Hotel Savoia Excelsior Palace di Trieste:

PROGRAMMA

Ore 9.00 Considerazioni introduttive

- Debora Serracchiani - Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia
- Roberto Cosolini - Sindaco di Trieste
- Zeno D'Agostino - Commissario Straordinario Autorità Portuale di Trieste
- Antonio Paoletti - Presidente della Camera di Commercio di Trieste
- Mohammad Khazaee - Vice Ministro delle Finanze della Rep. Islamica dell'Iran e Presidente di

OIETAI

Ore 09.45 Interventi

- Italia-Iran: sfide ed opportunità per le imprese
- Fulvio Degrassi - Degrassi & Partners
- Soudeh Heydari Nasab - CEO di Kerman Tablo Corp.
- Confirming house per le imprese
- Anco Marzio Lenardon - Presidente ETC Italy Spa

Ore 11.30 Tavola rotonda

Partecipanti:

Zeno D'Agostino (Commissario Straordinario Autorità Portuale di Trieste), Dr. Mohammad

Khazaee (Vice Ministro delle Finanze della Rep. Islamica dell'Iran e Presidente OIETAI

-

Organizzazione per investimenti, Economia e Assistenza Tecnica dell'Iran), Mr. Alireza Ansari

(Ministero del Turismo Iraniano), Mrs. Soudeh Heydari Nasab (CEO Kerman Tablo Corp.),

Gabriele Martignago (Direttore ICE sede di Teheran in collegamento Skype), Mario Bruni

(Direttore SACE Spa sede di Venezia)

Moderatore: Alessandro Claut

Ore 12.45 Conclusioni

- Ali Mansour - CEO MDS international

Ore 15.15-18.00 B2B meetings

Su prenotazione nei seguenti settori di attività:

- oil and gas
- logistic & transportation
- tourism & trade

Per informazioni: info@mdsinternational.it oppure 3349932546

Il Secolo XIX

GENOVA, VIA LIBERA ALLA FABBRICA DI TURBINE

Ansaldo Energia, firmato l' accordo per le aree Ilva

«Lavoro anche per gli operai delle acciaierie»

GENOVA. Il primo passo, anzi la prima firma, c'è stata ieri.

Entro una settimana, aveva detto Zampini sette giorni fa, e così è stato.

Ilva e Ansaldo Energia hanno siglato l'accordo quadro per la cessione dei 12 mila metri all'interno dello stabilimento di Cornigliano che permetteranno all'azienda genovese di assemblare e spedire via mare le nuove turbine. «Entro fine mese ci sarà il closing dell'operazione ed entro due anni tutto dovrà essere operativo». Ansaldo ha già la tabella di marcia per quello sbocco a mare che chiederà 16 anni. I tempi sono dettati anche dallo sviluppo della nuova turbina che diventerà così made in Genova. All'azienda guidata da Zampini è stata ceduta, per una cifra vicina al milione di euro, una porzione degli attuali parcheggi dei dipendenti all'interno dello stabilimento, mentre la banchina sul Polcevera è stata concessa «in autonomia funzionale a Ilva dall'Autorità portuale di Genova». Da quel molo dovrebbero partire le turbine, dieci al massimo in un anno, se le condizioni del mercato saranno particolarmente favorevoli. In un primo tempo saranno le chiatte a

trasportare il pesante carico, poi se saranno superati i problemi del cono aereo - l'aeroporto è molto vicino - si potrà pensare ad installare delle grue ad accogliere le navi. Ilva fornirà la manodopera specializzata per le attività di carico e scarico, ma l'azienda genovese ritiene «ragionevole» prevedere nuovi assunzioni dirette in vista del programma di sviluppo. Due nuovi raccordi stradali saranno realizzati per collegare adeguatamente la nuova area: la strada interna di raccordo tra il capannone di assemblaggio e la banchina è a carico di Ansaldo, mentre il Comune di Genova ha già impostato il lavoro per la strada esterna che collegherà la strada a mare di Cornigliano con l'ingresso del nuovo sito produttivo: «Entro tre mesi sarà realizzata - assicura il vicesindaco Stefano Bernini - il percorso è già avviato e a breve cominceranno i lavori».

Ora partiranno anche i rilievi della verifica geologica e ambientale del terreno per capire se c'è inquinamento nell'area individuata. Già lunedì avverranno i primi carotaggi si scaverà sino a otto metri di profondità. Ansaldo però è fiduciosa che non ci saranno troppe sorprese sotto quel parcheggio, così da poter rispettare un'altra volta la tabella di marcia.



Culmv-ministero, sì al confronto

Genova - Accolta la proposta del commissario del porto di Genova, l'ammiraglio Pettorino, per mettere in sicurezza il bilancio dei camalli. Benvenuti: «Noi siamo pronti, ma sarebbe giusto

Genova - **I portuali di Genova aprono al confronto con il ministero dei Trasporti sul possibile accesso ai benefici del decreto "salva-compagnie", proposto dall'ammiraglio Giovanni Pettorino:** «Per noi, è il massimo che il commissario del porto può fare, in base ai poteri di cui dispone - spiega il console della Compagnia Unica, **Antonio Benvenuti** -. Non mi illudo che il confronto col ministero, che penso sarà fatto a Roma, potrà risolvere la situazione, ma in caso di una risposta negativa, sapremo perché a Livorno si può fare una determinata cosa, e a Genova invece no».

A fine dicembre la Culmv ha presentato un'istanza all'Autorità portuale per ottenere un contributo di 828 mila euro, che insieme all'aumento tariffario deliberato lo scorso aprile dovrebbe permettere ai camalli genovesi di chiudere in pareggio il bilancio 2015, anno in cui la Compagnia non ha in effetti chiesto i benefici del salva-compagnie. **Un meccanismo inserito nel comma 15 bis dell'articolo 17 della legge 84/94 sui porti**, che prevede un contributo pari al 15% delle tasse portuali a fronte di una riduzione degli organici pari al 5%, se ci sono ovviamente i parametri per accertare una crisi della compagnia portuale interessata al provvedimento).

Il contributo richiesto dalla Culmv a dicembre si basa su un'interpretazione del "15 bis", fornita dal ministero su sollecitazione dell'Authority di Livorno, in base alla quale il finanziamento può essere spalmabile nel corso di più anni.

- segue

Non avendo la Compagnia Unica fruito del totale dei soldi a disposizione nel 2014, Benvenuti ha chiesto di poter accedere alla parte rimanente, per una cifra di 828 mila euro. **«È vero - spiega il console - la lettera è stata mandata in Autorità portuale alla fine di dicembre, quando il bilancio era già chiuso, ma io avevo già segnalato il problema a Palazzo San Giorgio almeno da ottobre.** Poi il cambio di guida, la riforma... insomma, nessuno nega siano stati mesi complessi. Spero in un via libera a una variazione di bilancio. A mio parere al tavolo dovrebbero partecipare anche i terminalisti: noi forniamo metà della forza lavoro dell'intero porto, e il contributo richiesto riguarda proprio la formazione di questi lavoratori».

turbine

Ilva-Ansaldo Accordo su Genova

Ilva in amministrazione straordinaria e Ansaldo energia hanno firmato un accordo quadro per la cessione, in via esclusiva ad Ansaldo energia, dell'esercizio di acquisto del diritto di superficie sulle aree Ilva esterne allo stabilimento di Cornigliano. La superficie è suddivisa in un'area attualmente adibita a parcheggio per il personale Ilva dello stabilimento e un'area concessa in autonomia funzionale a Ilva dall'autorità portuale di Genova.

L'intesa, hanno sottolineato i promotori, favorisce lo sviluppo dell'area industriale e consente ad Ansaldo energia di mantenere nel capoluogo ligure il piano di investimenti, costruendo il capannone per l'assemblaggio delle turbine a gas prodotte nello stabilimento di Genova Campi. Attraverso un contratto di servizio, inoltre, Ilva fornirà manodopera specializzata per le attività di carico e scarico che Ansaldo energia eseguirà lungo la banchina e dalla quale spedirà, via mare, le turbine. È inoltre prevista la realizzazione, a cura di Ansaldo energia, di due raccordi stradali. Nei prossimi giorni Ansaldo energia avvierà i sopralluoghi e le attività di verifica ambientale.



Jolly, il sopravvissuto in aula: «Qui per i miei amici»

Genova - In cinque imputati per la manovra della nave che abbattè la Torre Piloti di Genova e uccise nove persone. Prima udienza (con rinvio) sulla strage del Molo Giano. I parenti delle vittime: «Nessuno pagherà...».

Genova - **Lo choc di quel momento che, ancora, non riesce a superare. Il dolore, fisico e morale, che non gli dà tregua ogni volta in cui muove un passo.** E poi c'è una domanda, che lo tormenta tutti i giorni: «Perché io mi sono salvato e loro no? Perché devo vivere?». Sono passati quasi tre anni dalla notte del crollo della Torre piloti di Genova e Gabriele Russo, 35 anni, che era appena montato di guardia quando il pavimento gli è crollato sotto i piedi e si è ritrovato in acqua, sotto una trave, aggrappato al pensiero della moglie e del figlio di 7 mesi, ha ancora gli occhi scavati dalle notti insonni. «Quando li chiudo, rivedo certe immagini che non mi fanno dormire e mi chiedo perché sono sopravvissuto a tutto questo, quando intanto non potrò mai tornare lo stesso di prima».

Russo è l'unico dei quattro marinai salvatisi nella tragedia del Molo Giano che, ieri, era presente in aula, all'apertura del processo sul massacro causato dalla nave Jolly Nero della compagnia Messina: 9 vittime nell'edificio abbattuto dal cargo in manovra, di cui 6 marinai e 3 civili, la notte del 7 maggio 2013. Russo si è costituito parte civile perché merita un risarcimento, per quel che ha vissuto e per come vive adesso, ma chiede soprattutto «rispetto per le vite che non ci sono più». «Mi aspetto che il processo si svolga nel rispetto della memoria di quelli che, diversamente da me, non si sono salvati». **Ha ripreso a lavorare da poco, ma in due anni di terapie, non ha ancora metabolizzato il rimorso di essere rimasto al mondo, mentre i suoi colleghi non ci sono più.** Perciò resta in disparte mentre la mamma di Giuseppe Tusa, Adele Chiello, la foto del figlio in divisa stretta al petto, urla con rabbia, fuori dall'aula, tutto il suo dolore. «È un processo farsa, mio figlio non me lo ridanno più, l'ho affidato allo Stato che me l'ha restituito in una cassetta di legno. Sono passati tre anni e ancora aspettiamo giustizia, soldi non ne vogliamo, chiediamo solo giustizia», ripete la donna.



«Via i container dalla Paita o adatteremo provvedimenti»

La Spezia - Guerra aperta tra il sindaco della Spezia, Federici, e l'Autorità portuale guidata da Forcieri. Il primo cittadino intima lo

La Spezia - «Avere i container su Calata Paita è intollerabile. Ho chiesto con una lettera di rimuoverli. Se non dovessero giungere risposte si prenderanno in considerazione tutti quei provvedimenti necessari per giungere a quanto auspichiamo». È quello che dice **Massimo Federici**, sindaco della Spezia, sulla richiesta inviata all'Autorità portuale, e per conoscenza alla Capitaneria di porto di rimozione dei container dalla Calata Paita.

Sindaco perché questa richiesta?

«Il Piano regolatore portuale non ammette questa tipologia di utilizzo per l'area prospiciente il viale Italia. Non è più possibile tollerare questa situazione».

Che tipo di prodotti sono ammessi?

«Merci varie e rinfuse. Di certo capisco che si tratti di tipologie che hanno meno appeal sul mercato ma bisogna anche considerare che siamo due passi dal centro città. Non possiamo vedere quel muro alzato con i container. È una situazione che ha stufato tutti».

Perché il Prp prevede quelle merci?

«Sono previste in via transitoria in attesa che un giorno quella zona possa essere utilizzata dalla città. C'è poco da fare sono due cose bene diverse i container e le merci varie che hanno, ripeto un impatto meno forte».

- segue

Di che tipo di azioni parla quando ventila provvedimenti che potrebbero essere presi nel caso di mancata risposta oppure di risposta negativa?

«Semplice si tratta dei controlli e delle verifiche del caso per questo la lettera con la richiesta è stata inviata anche alla Capitaneria di porto della Spezia. Ribadisco non è più tollerabile che si alzino muri di quindici metri e oltre in una zona che costituisce la porta d'arrivo delle crociere. Muri che feriscono l'immagine della città e ne ledono le prospettive visive e paesaggistiche nel suo centro urbano».

Il primo bacino è stato oggetto anche di recente di un ordine del giorno votato dalla maggioranza che va in questa direzione?

«Sì. Si tratta di una ulteriore azione volta a riconfigurare un primo bacino portuale coerente con le vocazioni presenti e future dell'area in termini urbani, sociali e turistici. Occorre inquadrare il problema sotto questa ottica. Attività di stoccaggio come ceneri e cemento se hanno avuto iter autorizzativi rispettosi sono più coerenti con con la propensione futura. Ricordiamo poi che anche il cemento ha problemi di tolleranza ambientale altrettanto importanti come le ceneri. Il primo bacino è il più prossimo alla città e al centro: è il simbolo della città e del mare».

La Gazzetta Marittima

Paduletta e gli appetiti sulle aree

Appaltati da Cilp importanti lavori sui capannoni – E parte anche l’impegno degli indonesiani di Musim Mas con la Masol



Paduletta invasa dalle auto allo sbarco.

LIVORNO – La piattaforma Europa è uno dei grandi progetti del porto labronico proiettato nel futuro. Ma fa parte della filosofia di un sistema marittimo del paese che è legata a scelte di grande respiro, non solo locali o nazionali, ma anche europee. E di filosofia, dicevano gli antichi, si può discettare: ma Primum vivere, deinde philosophari (Aristotile, Metafisica). Ovvero: il porto di Livorno non può aspettare le soluzioni della piattaforma Europa e deve vivere anche il presente, accelerando le scelte sulle problematiche più attuali. Rientra in queste scelte l’assetto delle aree di Paduletta e dell’ultimo modulo della sponda Est della darsena Toscana. In questi giorni il commissario dell’Authority Giuliano Gallanti ha avviato due iniziative la cui importanza è stata forse sottovalutata. L’una è il tavolo tra i tre terminalisti del ro/ro per un contratto d’area, cioè perché ciascuno consenta agli altri di utilizzare i propri accosti in caso fossero vuoti: iniziativa propeutica al ventilato (o sospirato) terminal unico dei ro/ro. L’altra è la definizione di quell’UFO che ormai da un paio d’anni almeno è l’insediamento degli indonesiani dell’olio di palma, proprio tra la sponda est della Darsena Toscana e la Paduletta. Poco più di un anno fa, sulla stampa livornese c’erano titoli che annunciavano l’imminente sbarco della Masol, locale braccio del colosso indonesiano Musim Mas, con il suo stabilimento di area. Poi, a metà 2015, la giunta regionale aveva dato il via alla terza linea del biodiesel sempre di Masol “con un investimento di 55 milioni di euro”. L’area, circa 10 mila metri quadri, è stata consegnata da un anno. Naturalmente ci si sono messi di mezzo i tempi del ministero dell’Ambiente, ma adesso sembra che si parta. Che c’entra con Paduletta? C’entra perché l’area, in affitto alla Cilp, è stata da tempo declassata a semplice piazzale per il traffico delle auto nuove, e i suoi capannoni sono andati in progressivo degrado. Finché la Cilp stessa ha deciso di investirvi due milioni di euro per rifare i capannoni, razionalizzare le aree e valorizzare il terminal. Anche la banchina è in fase di lavori di correzione su alcuni errori. E l’Authority ha consegnato in questi giorni il dragaggio dell’intera Darsena Toscana, compresi i fondali proprio sui quali si affaccia Paduletta. Un’area insomma vitale, sulla quale probabilmente dovremo tornare presto e spesso.

Il Tirreno

LA REPLICA

Piattaforma Europa ecco chi mette i soldi

■ Caro Tamburini, dato che non sono il Governatore della Toscana, ma che mi occupo di "mare" da decenni, provo a fare ordine su quanto hai espresso circa la "Piattaforma Europa e i soldi della Regione". a) "Il mutuo sarà contratto [redacted] di cui ratei, saranno sostenuti da finanziamento approvato dalla Regione e da finanziamento della stessa [redacted] b) "Articolo 34 - Interventi sul porto di Livorno 1. La Regione concorre finanziariamente alle opere necessarie alla realizzazione della darsena Europa nel porto di Livorno, attraverso l'erogazione

all'Ap di Livorno di contributi straordinari, per un importo massimo di 12,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2035, per il concorso al rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte della stessa Ap, previa stipula di specifico accordo di programma, sulla base delle fasi di realizzazione degli interventi. 2. Nell'accordo di programma di cui al comma 1 sono definite, fra l'altro, le modalità di assegnazione, erogazione e rendicontazione delle risorse e, in particolare, l'eventuale ridefinizione del contributo regionale a seguito di: a) aumento delle entrate proprie [redacted] di Livorno in conseguenza dell'entrata a regime de-

gli investimenti realizzati; b) abbattimento dei costi di realizzazione degli investimenti in sede di aggiudicazione dei relativi appalti. 3. Al fini del concorso regionale di cui al comma 1, è autorizzata una spesa fino a un massimo di euro 12.500.000,00 per ciascuno degli anni 2016 e 2017, cui si fa fronte con gli stanziamenti dell'UPB 312 "Innovazione e sviluppo della rete delle infrastrutture di trasporto - Spese correnti" del bilancio pluriennale a legislazione vigente 2015-2017, annualità 2016 e 2017. 4. Agli oneri per gli esercizi successivi, fino all'importo massimo di euro 12.500.000,00 annui a decorrere dall'anno 2018 e fino al 2035, si provvede con legge di bilancio". In parole povere: il mutuo per venti anni di 400 milioni sarà

stipulato da AP Livorno (oppure saranno stipulati sempre da AP due mutui da 200 milioni di euro). Le singole rate annuali, poi, saranno pagate sempre da AP Livorno per 12,5 milioni con i fondi di Regione Toscana; e per gli altri 12,5 milioni (o quello che verrà con la percentuale d'interessi applicati al mutuo) direttamente con le risorse dell'AP. A questo punto, personalmente, non ti posso tranquillizzare su come l'AdSP possa sopportare un onere di 12,5 milioni/anno, oltre le spese per l'ordinaria manutenzione (immagino con avanzi di cassa e/o canoni concessori), ma sicuramente avremo modo di saperlo da qui al momento in cui conosceremo il promoter che vincerà la gara.

Angelo Roma

Fortezza Vecchia a Livorno: concessione rinnovata all'AP

Il contratto è stato firmato da Demanio e Camera di Commercio - L'Authority si impegna a recuperare la Galleria Nord, inagibile dal dopoguerra



LIVORNO - L'Autorità Portuale gestirà la Fortezza Vecchia per altri quattro anni. Scadrà infatti il 29 febbraio del 2020 il nuovo atto di concessione siglato dall'Agenzia del Demanio e dalla Camera di Commercio, entrambe proprietarie del complesso mediceo. Il contratto è stato firmato dal responsabile dei servizi territoriali dell'Agenzia del Demanio, Michele Baronti; dal presidente della Camera di Commercio, Sergio Costalli, e dal commissario della Port Authority, Giuliano Gallanti. Presenti all'evento anche il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali, il responsabile per il Demanio della direzione generale Toscana Umbria, Giuseppe Pisciotta, e l'architetto Riccardo Lorenzi, in rappresentanza della Soprintendenza per il Patrimonio Storico, Artistico ed Etnoantropologico e per i Beni Architettonici e del Paesaggio di Livorno-Pisa. La concessione è figlia di un protocollo di intesa stipulato il 18 aprile del 2013 tra l'ente camerale, il Comune di Livorno, il Demanio e l'Autorità Portuale, il cui principale obiettivo era quello di rimettere in funzione la fortificazione. Poi, a luglio del 2013, è arrivata la firma del primo contratto di concessione, rinnovato per una seconda volta a giugno 2014. «È un provvedimento importante e un segnale di fiducia nei confronti dell'APL - ha commentato Provinciali dopo il breve ringraziamento di Gallanti - ora abbiamo la possibilità di elaborare una pianificazione di medio e lungo periodo che ci consentirà di valorizzare ulteriormente il bene. Sul fronte della valorizzazione della Fortezza, porteremo avanti un ambizioso programma di interventi manutentivi finalizzati al recupero di spazi oggi preclusi al cittadino». Sulla base dei suggerimenti forniti dalla Soprintendenza, l'APL si impegnerà infatti a risistemare la Palazzina di Francesco I (sul bastione della Canaviglia); a recuperare una parte del Palazzo di Cosimo I e a migliorare spazi già usati in passato ma bisognosi di interventi di manutenzione straordinaria, come la sala della Cisterna (che in passato ha ospitato la mostra delle false teste di Modì) e la Sala del Piaggiamento dei Grani. L'obiettivo più importante, però, rimane quello del recupero della galleria nord, inagibile da tempi del secondo dopoguerra. «Ovviamente - ha aggiunto Provinciali - per il prossimo quadriennio prevediamo di organizzare, come già fatto negli anni passati, numerose iniziative ed eventi di carattere socio-culturale, ludico e musicale. La valorizzazione della Fortezza non farà aumentare il volume dei traffici del porto, ma rappresenta uno dei tanti contributi forniti dal porto stesso alla città che lo ospita, per migliorarne l'aspetto e, speriamo, anche la vivibilità». Soddisfatto anche il presidente Costalli: «L'esperienza degli anni passati dimostra che è stata vincente la scelta di affidare all'Autorità Portuale la gestione della Fortezza Vecchia. Non soltanto il complesso mediceo è stato recuperato, ma è stato restituito alla cittadinanza per la rappresentazione di spettacoli ed eventi ed è oggi uno dei principali centri di attrazione della vita culturale e sociale livornese».

IL FUTURO DEL MEDICEO » LA SENTENZA

C'è l'ok al porto turistico, Yacht club ko in tribunale

Il Tar ha respinto i due ricorsi presentati dall'associazione sportiva nei confronti di [redacted] Azimut Benetti, Comune, Provincia e Ministero

di Federico Lazzotti
LIVORNO

C'è la via libera alla realizzazione del porto turistico all'interno del Mediceo, almeno per quello che riguarda le possibili beghe amministrative tra chi vuole realizzare il progetto, chi lo ha autorizzato e chi da anni si oppone.

Il Tribunale amministrativo di Firenze, infatti, la settimana scorsa ha depositato la sentenza nella quale ha rifiutato i ricorsi presentati dagli avvocati dello Yacht club Livorno tra il 2009 e il 2011 dichiarandoli «parzialmente inammissibili», ovvero respingendoli.

Al centro della battaglia di carte che va avanti da ormai sette anni, l'intero iter che ha portato all'approvazione del progetto che prevede la realizzazione di un porto turistico e il contemporaneo trasloco delle circa cento imbarcazioni iscritte allo Yacht club. Sette i punti

affrontati nel ricorso.

Come si legge nella sentenza firmata dal presidente della prima sezione del collegio, Armando Pozzi, il circolo ha denunciato sotto diversi profili «l'irragionevolezza della scelta delle amministrazioni di procedere a una positiva valutazione di impatto ambientale del progetto del nuovo porto turistico pur in assenza della preventiva bonifica dell'area interessata dall'intervento», area - va detto - che ricade all'interno di un sito di interesse turistico.

L'impugnazione - e, in particolare, le censure dedotte - scrive la Corte - «attiene tuttavia a un interesse rispetto al quale nessuna legittimazione può riconoscersi in capo a un soggetto, come lo Yacht Club, che non esercita attività di difesa dell'ambiente e che invoca strumentalmente l'osservanza della disciplina in materia di bonifica e ripristino dei siti inquinati per finalità ad essa del-

tutto estranee, dal momento che l'azione è dichiaratamente proposta a tutela dell'interesse, essenzialmente patrimoniale, alla salvaguardia della disponibilità di posti barca originata dalla concessione demaniale in atto».

Detto in parole povere, si sarebbe usato da parte del circolo l'ambiente e la sua tutela per perseguire fini privatistici.

Tra l'altro, il decreto ministeriale che ha regolato la pratica «non contiene alcun ordine di bonifica a carico dell'Autorità». E ciò che dimostra «la palese infondatezza» del terzo motivo, mentre «ogni altra considerazione inerente il carico economico dell'intervento è estranea alla valutazione di impatto ambientale e avrebbe dovuto essere indirizzata, senonché, nei confronti degli atti e provvedimenti con cui è stato individuato il soggetto attuatore dell'intervento».

Allo stesso modo - secondo il Tar - esulano dal contenuto del-

la valutazione di impatto ambientale «le considerazioni circa la futura gestione in chiave imprenditoriale del porto turistico e il conseguente, asserito, svantaggio per la collettività, che l'associazione ricorrente deduce con il quarto motivo».

Ancora, lo Yacht Club ha sostenuto che il progetto di variante sarebbe stato modificato in un momento successivo alla pronuncia ministeriale del Via. «Il tenore delle doglianze è assolutamente generico - è la risposta - essendosi l'associazione ricorrente limitata a un'indicazione sommaria delle asserite modifiche progettuali, senza allegare per quali ragioni esse avrebbero significative ricadute ambientali e svolgendo un'istanza istruttoria meramente esplorativa. Sono, infine, del tutto inconferenti in questa sede le critiche rivolte dalla ricorrente alla scelta del soggetto privato attuatore dell'intervento, esterna al provvedimento impugnato».



Ma spunta un nuovo ricorso del circolo che deve essere trattato

Lo Yacht club ha presentato un nuovo ricorso al Tar. Lo si apprende leggendo la sentenza nella quale il tribunale respinge le richieste del circolo. In uno dei passaggi iniziali del documento si legge: «Va osservato che, con deliberazione 36 del 25 marzo 2015, la Regione ha approvato il nuovo piano regolatore portuale di Livorno, preceduto dalla ratifica dell'accordo di pianificazione intervenuto fra la stessa Regione, il Comune e la Provincia e

[redacted] relativamente alla contestuale variante al piano strutturale e al regolamento urbanistico, nonché alla definizione del master plan "La rete dei porti toscani", previsto dal Pft». Questi provvedimenti sono stati impugnati dallo Yacht Club di Livorno «e sono in attesa di definizione, ed il cui esito potrebbe essere in grado di condizionare la configurabilità di un persistente interesse alla decisione sui ricorsi qui rifiutati».

Interporto, valzer di candidati Manovre del Pd per la presidenza *Spunta il nome dell'ingegnere colligiano Luca Liuni*

- LIVORNO -

È ALLE PRESE con la presidenza dell'interporto il Partito Democratico toscano. Mentre restano ancora aperti tutti i problemi relativi alla forte esposizione bancaria del Vespucci per 60 milioni di euro con il piano di rientro bocciato dalla Bil, il Pd cerca di muovere le sue pedine per ricoprire la poltrona più alta dell'interporto toscano. Da indiscrezioni, pare che sul tavolo dei vertici regionali del partito Dario Parrini e Antonio Mazzeo sia arrivato il nome dell'ingegnere colligiano Luca Liuni (in foto). Laureato in biotecnologia all'Università di Pisa, Liuni originario di Collesalvetta a luglio è stato eletto vicepresidente del Comitato Piccola Industria di Confindustria Firenze. Il giovane imprenditore empolese, già rappresentante sul territorio del Comitato, affianca il presidente

Stefano Gabrielli alla guida della Piccola fiorentina. Classe '74, è amministratore delegato della società Aptice Sel, specializzata nel settore del controllo accessi, building automation e rilevazione presenze è leader nel mercato italiano. Il suo nome sarebbe sponsorizzato dai renzianissimi Alessio

Giampini, consigliere comunale pidellino area Ruggieri, e da Alessio Quintavalle membro della segreteria regionale in quota Livorno. Un nome, quello di Liuni, che ha bypassato il segretario territoriale Bacci; non stupisce che il sindaco colligiano, messo a conoscenza della candidatura, non

sia stato per niente entusiasta. Tra l'altro fra i due non corre buon sangue dai tempi del primo mandato amministrativo di Bacci quando l'ingegnere faceva il segretario dell'unione comunale del Pd. Ma la nomina di Liuni non è scontata; sul posto di presidente dell'Interporto una parte del Pd vorrebbe addirittura Antonio Napolitano, ex Dc di Prato renzianissimo doc, tesoriere regionale del partito.



È STATO uno degli artefici della vittoria di Renzi nella città del tessile e ora potrebbe essere ricompensato con questo incarico che, vedendo la crisi che sta attraversando l'interporto, appare più come una bella grana. Ma forse sono proprio quelle impossibili le sfide più allettanti. È chiaro tuttavia che questa partita si gioca sui tavoli fiorentini del Pd mentre i segretari livornesi stanno a guardare.
michela berti

I PISANI INVECE...

IL PISANO ESPONENTE DEL PD ANTONIO MAZZEO, SEMPR EIMPEGNATO NELEL VICENDE LIVORNESI, PUNTA INVECE SU GIOVANDOMENICO CARIDIAMMINISTRATORE UNICO DELLA NAVICELLI SPA



Toscana, progetto per Viareggio grande porto turistico del Mediterraneo

Lucca - Ne hanno discusso il governatore Enrico Rossi e il sindaco Giorgio Del Ghingaro, insieme al segretario dell'Autorità portuale regionale, Fabrizio Morelli.

Lucca - **Fare di Viareggio un grande porto turistico del Mediterraneo.** Ne hanno discusso il presidente della Toscana Enrico Rossi e il sindaco Giorgio Del Ghingaro insieme al segretario dell'Autorità portuale regionale, Fabrizio Morelli, nella sede di Lungo canale est oggi a Viareggio. «Il nostro obiettivo - ha precisato Rossi - è fare in modo di aumentare il peso del porto di Viareggio e l'attrattività di quello che rimane il primo porto turistico della Toscana. **La Regione ne ha garantito l'accessibilità pagando l'escavo che ha portato i fondali da 2,5 a 5 e 7 metri di profondità, attraverso un finanziamento da 2,5 milioni di euro in due anni.** L'Autorità entro fine anno renderà possibile l'inizio dei lavori per realizzare una nuova banchina all'ingresso del porto, al posto dell'attuale triangolino sabbioso. Un intervento da 2,6 milioni di euro che dovrebbe concludersi all'inizio del 2018 e che permetterà l'attracco delle navi da crociera. E questo farà compiere al porto di Viareggio un primo salto di qualità».

Sindaco e presidente stanno pensando alla stesura di un vero e proprio accordo di programma che riguardi sia il porto ed il suo assetto futuro che l'asse di penetrazione, un'intesa corredata da previsioni finanziarie i cui contenuti verranno resi noti non appena sarà compiutamente definita. Alla seconda tappa del suo secondo «Viaggio in Toscana» Rossi ha incontrato anche la rappresentanza dei balneari guidata dal presidente Pietro Guardi, insieme al vicepresidente Piero Bellandi e al presidente del comitato salvataggi e bagnini, Rodolfo Martinelli. Quindi il vicepresidente della Fondazione Festival Pucciniano, Alberto Pisanelli e con alcuni componenti del Cda. «Oggi è più che mai necessario - ha detto Rossi - stare sui territori. Queste visite sono concertate con i sindaci e servono prima di tutto a far sentire la vicinanza della Regione ai Comuni e ai loro cittadini. Ma servono anche a definire e selezionare alcuni dei temi sui quali la Regione può impegnarsi. È questo il mio stile di governo che caratterizzerà questa legislatura: rimanere legati ai territori».

«Il porto avrà valenza internazionale Una banchina per navi da crociera»

Rossi annuncia un accordo di programma con un piano da 2,6 milioni

FARE di Viareggio un grande porto turistico del Mediterraneo e inserire la città fra le aree di crisi. Sono due fra i più importanti progetti per il rilancio di Viareggio concordati fra le istituzioni locali e il presidente della Regione, Enrico Rossi, nel corso della tappa del suo "Viaggio in Toscana" che si è conclusa al Gran Teatro Puccini. È stata una mattinata fitta di impegni per Rossi che, insieme al sindaco Giorgio del Ghingaro, ha incontrato prima Fabrizio Morelli, segretario

poi la rappresentanza dei balneari guidata dal presidente Pietro Guardi, la Fiom (il segretario regionale Massimo Braccini, provinciale, Mauro Rossi, e versiliese, Nicola Riva), e il vicepresidente della Fondazione Festival Pucciniano, Alberto Pisanelli, con parte del Cda. Al termine Rossi ha spiegato alla stampa come «queste visite servono anche a definire i temi sui quali la Regione può impegnarsi». Ha anche motivato la necessità di compiere scelte strategiche spiegando che nel 2010, all'inizio del suo primo mandato, poteva contare su un bilancio, al netto della sanità e

non vincolato, di 2,4 miliardi di euro, oggi ridotti a 1,4: «Non siamo un bancromat ma dobbiamo individuare grandi progetti da finanziare che possano diventare oggetto delle politiche regionali».

NELLO SPECIFICO, ha annunciato che sosterrà il riconoscimento di dichiarare Viareggio «area di crisi semplice, che è la nuova direzione verso la quale si sta muovendo il ministero dell'Industria». In attesa di verificare se l'ipotesi di un'intesa per la reindustrializzazione è praticabile, Rossi ha concordato con Del Ghingaro e Morelli una strategia per «aumentare il peso del porto di Viareggio e l'attrattiva di quello che rimane il primo porto turistico della Toscana. La Regione ne ha garantito l'accessibilità pagando l'escavo che ha portato i fondali da 2,5 a 5 e 7 metri di profondità, con un finanziamento da 2,5 milioni di euro in due anni. L'Autorità entro fine anno renderà possibile l'inizio dei lavori per realizzare una nuova banchina all'ingresso del porto, al posto del triangolino sabioso. Un intervento da 2,6 milio-

ni di euro che dovrebbe condursi all'inizio del 2018 e che permetterà l'attracco delle navi da crociera. E questo farà compiere al porto un primo salto di qualità». Sindaco e presidente stanno pensando ad un accordo di programma che riguardi sia il porto e il suo assetto futuro che l'asse di penetrazione, un'intesa corredata da previsioni finanziarie i cui contenuti saranno resi noti non appena sarà compiutamente definita.

INFINE, il Pucciniano. «La Regione ha confermato l'intenzione di sostenere economicamente la Fondazione - ha detto Del Ghingaro - : Puccini è un nome di valenza internazionale, e può e deve essere un traino rispetto a tante altre attività di Viareggio, ma anche a livello toscano. La Fondazione ha attraversato momenti di difficoltà e il Cda sta lavorando per mettere in ordine i conti. A breve avremo notizie positive rispetto al risanamento. Siamo orgogliosi di avere la Regione al nostro fianco in questa fase di rinascita per la città». Pisanelli ha invitato Rossi alla prima del Festival per una «sorpresa».

Gianfranco Poma

INDUSTRIA

Sarà avviata una trattativa a Roma per inserire la città fra le aree di crisi



PUCCINIANO Enrico Rossi a Torre del Lago fra Alberto Pisanelli e Giorgio Del Ghingaro

L'Elba porto "boutique"



Luciano Guerrieri

PORTOFERRAIO – L'Autorità portuale di Piombino e dell'Elba ha nuovi progetti in arrivo per l'attività crocieristica del porto di Portoferraio. Dopo i numeri record di presenze sull'isola registrati durante la stagione 2015 (più di 37 mila passeggeri) è in arrivo un'ulteriore iniziativa: l'hanno battezzata "boutique ports" ed è un progetto di comarketing che vede coinvolti il porto di Portoferraio insieme a Porto Torres, Palamos e Mahon in Spagna e ai porti francesi di Sete e Nizza. «L'obiettivo di questa nuova iniziativa – sottolinea il commissario dell'Authority Luciano Guerrieri – è proporre un itinerario crocieristico in cui i passeggeri hanno opportunità di visitare sei località mediterranee, vivendo un'esperienza di viaggio rilassante, a misura d'uomo, lontano dalle vacanze di massa delle grandi navi e dei grandi porti, immersi in paesi e zone famose per la loro cultura, storia e natura».

Un lavoro che si va ad aggiungere a quello che già impegna gli operatori nell'attività crocieristica e che nel 2015 ha consentito di registrare numeri eccellenti sull'isola in una inarrestabile escalation degli ultimi anni. Se nel 2014 sono attraccate al porto del capoluogo elbano 100 navi con circa 31 mila passeggeri (il doppio della stagione 2013), nel 2015 le navi da crociera che hanno deciso di fare scalo all'Elba sono state 110 da marzo a novembre, ed hanno sbarcato 37.486 crocieristi con un aumento del 37% rispetto all'anno precedente. Un terminal crociere di tutto rispetto quello elbano, per cui sono molto incoraggianti le previsioni anche per la stagione 2016 che inizierà tra poche settimane. Ad ora infatti è previsto l'arrivo di quasi 120 navi, molte delle quali di grandi dimensioni. «Se questo fosse confermato – dicono ancora dall'Autorità portuale – si arriverebbe a superare nuovamente il record, sfiorando i 40 mila passeggeri». Questa tendenza all'incremento degli scali e dei crocieristi conferma la direzione intrapresa dall'Autorità portuale di Piombino e dell'Elba e dal Comune di Portoferraio di realizzare un miglioramento infrastrutturale con l'allungamento dell'alto fondale del porto portoferraiese. «Questo – conclude Guerrieri – consentirebbe l'accosto di navi di più grandi capacità che non possono attraccare e che rifiutano, come alternativa, l'ancoraggio in rada».