



Dai Porti:

Trieste:

"...Firmato decreto attuativo Porto Franco..." (Ansa)

"...Programmato incontro con Ministro Delrio..." (Ferpress)

"...Arcuri(Invitalia), pronti a investimenti..." (Ansa, Il Nautilus)

Venezia:

"...celebrata la giornata mondiale del Marittimo..." (Ferpress)

Genova:

"...Dal Porto alle partecipate ..." (La Repubblica GE)

"...la sinistra ligure esce anche dai porti..." (Il Secolo XIX)

"...Terminale, polo Genova-Livorno..." (Il Sole 24 Ore)

Livorno:

"...Il Sistema portuale Livorno-Piombino scommette sull'Interporto Vespucci..."(Il Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo)

"...Prorogato Provinciali..." (Il Tirreno, La Nazione LI)

Civitavecchia:

"...A rischio anche l'automotive..." (Ferpress)

Napoli:

"...il porto hub dei servizi turistici..."(Il Sole 24 Ore)

Salerno:

"...in attesa del via libera per i dragaggi..." (Corriere Marittimo)

Brindisi:

"...Svenduto via del mare all'Autorità Portuale..." (Brindisi Time)

"...L'Autorità scarica sul comitato portuale..." (Brindisi Time)

"...Rotice designato componente del comitato di Gestione..." (Manfredonia News, Stato Quotidiano)

"...lettera aperta alle istituzioni sul terminale GNL..." (Brindisi Time)

Messina:

"...Ultima chance per salvare Messina- Milazzo..." (Gazzetta del Sud, ilcittadinodimessina.it)

Catania:

"...Gulizia designato membro Autorità Sicilia Orientale..." (Ansa, La Sicilia)

"...Ambiente e porti green..." (Live Sicilia, La Sicilia Web)

Augusta:

"...Capuano nel comitato ..." (Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti Italiani e esteri

Focus:

- **Genoa Shipping Week** (L'Informatore Navale, Il secolo XIX, Corriere Marittimo, Ferpress)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Sistemi di Logistica

Porti: firmato decreto attuativo Porto Franco Trieste

Presentazione con Delrio, Serracchiani, D'Agostino



(ANSA) - TRIESTE, 27 GIU - "Abbiamo finalmente il decreto attuativo per il Porto franco internazionale di Trieste, firmato dal ministero delle Infrastrutture e quello di Economia e finanze". Lo ha annunciato stamani la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, durante una conferenza stampa congiunta con il ministro Graziano Delrio e il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino.

"È stato un iter complesso - ha commentato D'Agostino - ma oggi finalmente viene dato all'Autorità il potere di gestione del Porto franco. Ciò significa che abbiamo una capacità di organizzazione e attrazione spaventosa. Durante la recente missione in Cina abbiamo visto brillare gli occhi degli interlocutori quando si sentivano dire che siamo l'unico vero Punto franco esistente in Europa, in cui si può fare anche manifattura industriale".

Trieste è Porto franco dall'immediato secondo dopoguerra, ma mancava da allora un decreto attuativo.

FVG: domani in programma incontro tecnico su Porto Trieste con Ministro Delrio

(FERPRESS) – Roma, 26 GIU – “Il Porto di Trieste: risultati, traguardi e prospettive”. E’ il tema di un incontro tecnico in programma domani a Trieste, nel Salone di Rappresentanza del palazzo della Regione (ingresso da via dell’Orologio), con inizio alle 9.30.

Il confronto si svilupperà alla presenza del ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Delrio, della presidente della Regione Debora Serracchiani e del presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale Zeno D’Agostino. Il sistema portuale e’ fondamentale per l’economia del Friuli Venezia Giulia. I risultati raggiunti in questi anni di lavoro e le risorse ottenute a livello europeo e nazionale sono le basi per consolidare lo sviluppo logistico e multimodale del Porto di Trieste e ambire a nuovi traffici a beneficio della regione e del Paese tutto.

Porti: Trieste; Arcuri (Invitalia), pronti a investimenti

Interesse di austriaci, tedeschi e russi per baltico-adriatico



"Il porto vecchio di Trieste è al centro dell'interesse di investitori austriaci, tedeschi e russi e siamo pronti a condividere e rilanciare una serie di interventi pubblici per lo scalo-crocevia del corridoio baltico-adriatico". Lo ha affermato Domenico Arcuri, ad di Invitalia, che oggi ha incontrato il sindaco Roberto Dipiazza, presso le strutture dell'area portuale da recuperare e valorizzare.

Si tratta di un'area di oltre 260 mila metri quadri realizzata durante il Regno austroungarico tra la fine dell'800 e l'inizio del '900.

Il Nautilus

Porto di Trieste: Invitalia pronta ad investimenti



TRIESTE – "Il porto vecchio di Trieste è al centro dell'interesse di investitori austriaci, tedeschi e russi e siamo pronti a condividere e rilanciare una serie di interventi pubblici per lo scalo-crocevia del corridoio baltico-adriatico". Lo ha affermato Domenico Arcuri, ad di Invitalia, che oggi ha incontrato il sindaco Roberto Dipiazza, presso le strutture dell'area portuale da recuperare e valorizzare. Si tratta di un'area di oltre 260 mila metri quadri realizzata durante il Regno austroungarico tra la fine dell'800 e l'inizio del '900.

Il Porto di Venezia ha celebrato il 25 giugno la giornata mondiale del marittimo

(FERPRESS) – Venezia, 26 GIU – Dal 2010, ogni 25 giugno si celebra in tutto il mondo la Giornata del Marittimo (Day of the Seafarer). Una giornata dedicata – si legge in una nota del Porto – alla gente di mare, a coloro da cui dipende il trasporto del 95 per cento dei beni in tutto il mondo e che sbarcano nei porti senza poter accedere al Paese perché non sono dotati di visto. Si tratta pertanto di lavoratori che vivono in condizioni difficili, spesso sconosciute: elevati carichi di lavoro, lunghi periodi lontano dalla famiglia e dagli amici con limitata possibilità di comunicare per settimane e difficoltà nell'ottenere periodi di congedo.

Per questo i servizi di assistenza sociale – talvolta una semplice connessione internet e un telefono a disposizione per chiamare a casa – possono essere un'ancora di salvezza per questi lavoratori. In questo settore, a Venezia, opera l'associazione Stella Maris' Friends Onlus che dal 2001 promuove e sostiene nello scalo lagunare iniziative socio-assistenziali, culturali, sportive e ricreative, intese a migliorare le condizioni di vita e di lavoro di coloro che arrivano in porto. L'esperienza maturata dall'Associazione del porto di Venezia annovera numerose iniziative di successo sia nel settore cargo ma soprattutto in quello crocieristico.

Tra queste iniziative c'è il cosiddetto "ship visiting", un'attività svolta dalle associazioni che si occupano di welfare dei marittimi che consiste nel salire a bordo delle navi (a Venezia specialmente le navi cargo in arrivo a Porto Marghera) una volta giunte in porto, per dare il benvenuto all'equipaggio e illustrare loro i servizi che possono trovare in porto (tra cui il Seamen's Club in Marittima, servizio internet, vendita di carte telefoniche, servizi di transfer, ecc).

Il tema scelto dall'IMO (International Maritime Organization) per la Giornata del Marittimo 2017 è "Seafarers Matter" (hashtag #SeafarersMatter), a sottolineare l'importanza del contributo dato dai marittimi all'economia, al commercio e alla società nel suo complesso. Per celebrare questa importante giornata, l'Autorità di Sistema Portuale, in collaborazione con l'Associazione Stella Maris' Friends e con la Capitaneria di Porto di Venezia, ha organizzato un'attività di "ship visiting" particolare, che ha coinvolto per la prima volta una rappresentanza delle autorità locali per incontrare il comandante, gli ufficiali e l'equipaggio. Le navi in questione sono la general cargo da 20.000 tonnellate "Teal Bay" e la portacontainer da 6.350 TEU "APL New Jersey", con equipaggi rispettivamente indiano e filippino/nord coreano. I comandanti hanno accolto i visitatori mostrando loro spazi interni ed esterni delle navi, raccontando la loro esperienza di navigazione e coinvolgendo gli equipaggi in un momento di confronto e scambio di saluti.

Il retroscena L'ex sindaco lascerà il board dell'authority. Salgono le quotazioni di Musso se potrà anche essere assessore al Mare

Dal porto alle partecipate lo spoil system di Bucci cancella le nomine di Doria

MASSIMO MINELLA

NON fate prigionieri. In porto come nelle società partecipate. Perché ha vinto Bucci che in materia di economia del mare, ma anche di trasporto pubblico locale o rifiuti la pensa diversamente da chi ha governato Genova fino a oggi. E quindi, avanti con nuovi manager pubblici. Non è un obbligo, piuttosto una prassi consolidata che trova riparo sotto l'inglese "spoil system" quando potrebbe benissimo scegliere il più italiano "cambio per nominare persone più vicine al mio schieramento". Lo si pratica da ambo le parti e succederà anche questa volta nelle società e negli enti che fanno capo a Tursi o in cui il Comune indica propri rappresentanti. In porto, ad esempio, dove nel potentissimo board dell'authority (due porti, Genova e Savona, solo 6 persone al comando) il Comune

è al momento presente con Marco Doria. In attesa di trovare un proprio rappresentante, Doria aveva finito per autonomarsi, incassando però il gradimento delle categorie economiche e il placet del ministero dei Trasporti. Ora non c'è dubbio che Doria rimetta il suo mandato nelle mani di Bucci. Ma lui chi sceglierà? La legge impone che chi accetta non eserciti alcuna professione, una limitazione non da poco, che taglia l'ingresso a figure di grande competenza, come potrebbero essere avvocati marittimisti o docenti universitari, che comprensibilmente non hanno alcuna intenzione di lasciare la professione. Bucci però vorrebbe unire nelle mani della stessa persona due cariche, quella di assessore al Mare e di rappresentante nel board. A questo punto sarebbe legittimo pensare a una persona come Enrico Musso, docente di Economia dei Trasporti e uno dei massimi esperti nazionali di

logistica, che con la sua lista ha contribuito alla vittoria di Bucci.

Dovrebbe cambiare anche il presidente di Amiu Marco Castagna. Bucci, sul tema rifiuti, ha una posizione contraria a quella di Doria che spingeva per la cessione di Amiu a Iren. La sua tesi, riassumendo, è questa: non si può dare un sistema monopolistico, quale appunto Amiu, a un soggetto privato come Iren, ancorché partecipato dai comuni. Potrebbe invece scindere i servizi, affidando la distribuzione a Iren e l'impiantistica al pool di privati riuniti in Confindustria che già si erano fatti avanti nei mesi scorsi. Anche in Iren potrebbero esserci cambiamenti per quanto riguarda le nomine del Comune i cui rappresentanti sono Sandro Ghbellini e Fabiola Mascardi, mentre l'ad Massimiliano Bianco è una scelta condivisa fra Genova e Torino. Controllata al cento per cento come Amiu dal comune di Genova anche Amt, oggi presie-

duta da Livio Ravera. La partita è rovente o va gestita con molta attenzione e l'impressione è che la nuova leadership comunale voglia orientarsi secondo nuovi schemi. In proroga da aprile è il presidente della Spim Stefano Franciolini, considerato molto vicino a Doria. Il bilancio va ancora approvato e nel rinnovo della squadra Bucci dovrebbe indicare nuovi rappresentanti. La Fiera è in liquidazione e quindi è difficile revocare un liquidatore (Luca Nannini era stato indicato dalla Regione, Emilio Gatto dal Comune). Se la società riemergerà dalla liquidazione, come avrebbe voluto la giunta Doria, allora si riapriranno i giochi. Alla Fondazione Palazzo Ducale è in uscita il presidente Luca Borzani e per la sua successione circola il nome di Margherita Rubino. Potrebbe infine essere confermato alla presidenza del Teatro Stabile Gian Enzo Duci, alla guida degli agenti marittimi nazionali.

© RICERCA/ELBA



LA LEGA NORD POTREBBE PIAZZARE ALCUNI DEI SUOI UOMINI IN UNA DELLE ATTIVITÀ STRATEGICHE PER L'ECONOMIA DELLA REGIONE

Da Genova alla Spezia, la sinistra ligure esce anche dai porti

L'ex sindaco Doria lascerà il posto nel board. A levante si attende la decisione della giunta grillina di Carrara

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Un pezzo dei "forti rossi" sul mare aveva già ceduto quando Toti ha deciso di piazzare la bandierina del centrodestra sul porto di Genova. Da governatore aveva il diritto di prelazione sulla nuova Authority che comprende anche Savona e l'ha esercitata nominando presidente, con l'ok del ministro Delrio, Paolo Emilio Signorini.

Che il vento fosse cambiato si era capito con la composizione del board, il nuovo organismo equiparato al consiglio d'amministrazione: su tre posti disponibili, due erano finiti in quota centrodestra. Rimaneva solo Marco Doria, sindaco di Genova a difendere quello che è diventato, col tempo, un "fortino rosso". Ora è caduto anche quel baluardo che assomiglia tanto ad un tabù. Il centrosinistra sarà fuori completamente dal governo dei porti di Genova e Savona. Doria sulla carta potrebbe restare nel comitato di gestione dell'Authority anche con sotto il regno di Bucci, ma l'ex sindaco aveva già annunciato l'intenzione di rimettere il mandato nelle mani del nuovo primo cittadino. Il centrodestra però non intende confermare Doria: «Noi non

chiediamo la testa di nessuno, ma siamo convinti che l'ex sindaco terrà fede a quanto aveva promesso» spiega Edoardo Rixi, l'assessore regionale ai porti che ha in mano il dossier - e le candidature - dei papabili alla sostituzione. Lo schema è confermato e prevede l'accoppiata: chi farà "l'assessore al mare" nella giunta di Bucci, dovrà occuparsi di spiagge, ma anche di banchine e nella strategia del nuovo sindaco, sarà la voce del Comune in porto. La Lega giocherà un ruolo di peso nella scelta e vuole un tecnico, come è stato per la nomina di Francesco Parola, il professore vicino a Rixi, nel board su indicazione regionale. Il nome ricorrente è quello di Maurizio Maresca: il professore, già super consulente di Marta Vincenzi ai porti e oggi voce ascoltata dalla giunta regionale, sarebbe tra i candidati. Però c'è almeno un ostacolo: Maresca non vorrebbe ricoprire il doppio ruolo, assessore e membro del board. Così nei vertici delle ultime ore, si sarebbe messo a punto almeno l'identikit alternativo: una figura tecnica d'area, che proviene dal mondo dell'Università ed esperta del settore. Un professore insomma, ma non dovrebbe essere Enrico Musso che non rientra nei piani

della Lega. Così emerge la figura di Gian Enzo Duci, numero uno di Federagenti, presidente del cda del Teatro Stabile. La new entry potrebbe essere invece Claudio Ferrari, il professore che aveva sostituito Enrico Musso durante l'esperienza romana. In ogni caso il nodo sembra verrà sciolto a breve.

La valanga di centrodestra si abatterà anche a La Spezia, dove la partita è però più complicata. Il sindaco Federici aveva nominato nel board del porto guidato da Carla Roncallo, la dirigente del Comune Laura Niggi. «Mi auguro che si dimetta anche lei così che il nuovo sindaco possa procedere alla nomina» spiega Rixi. Lo spoil system cambierà gli equilibri e il centrosinistra finirà in minoranza: il centrodestra potrà infatti contare su due membri (quello di nomina regionale e la nuova figura indicata dal sindaco Peracchini), mentre al Pd rimarrebbe solo l'esponente della Regione Toscana, perché forse anche i grillini, che hanno vinto a Carrara con Francesco De Pasquale, potrebbero chiedere di nominare un loro uomo nel board. Così la sinistra ligure esce dai porti.

simone.gallotti@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Luigi Merlo e Marco Doria si stringono la mano

BALOSTRO

Attività marittima

PORTI/1

Gestione sinergica Genova-Livorno

Raoul de Forcade > pagina 12

Infrastrutture. Dopo l'ingresso dei fondi Infracapital e Infravia la Gip rilancia i piani di investimento

Terminal, polo Genova-Livorno

Pronti progetti per 270 milioni - Gli obiettivi: sinergie nell'Alto Tirreno



Raoul de Forcade
GENOVA

■ Rafforzamento del management nei settori finanza, commerciale e risorse umane e un piano industriale di gruppo che punta a gestire in modo sinergico i terminal di Genova e quello di Livorno. Così Gip (Gruppo investimenti portuali) sta strutturando il nuovo corso della società, dopo l'ingresso nel capitale, avvenuto a febbraio, dei fondi Infracapital (Uk) e Infravia (Francia), che hanno acquisito il 95% della società, e la contestuale uscita dei soci storici dell'azienda (le famiglie Negri, Magillo e Cerruti).

A spiegare i progetti di Gip è l'ad Giulio Schenone, che faceva parte anche della precedente compagine di controllo e ha mantenuto una partecipazione

ne del 5%. Gip possiede il 60% del terminal Sech di Genova (il restante 40% è di Psa) e l'80% del terminal container Tdt di Livorno. Gip inoltre detiene il 21% del Consorzio Bettolo di Genova, la società che controllerà il terminal Bettolo (in costruzione) ed è partecipata anche da Msc (65%) attraverso Til (Terminal investment ltd), e da Psa (14%).

Per quanto riguarda il management, Gip annuncia l'arrivo di quattro nuove figure: Paolo Casali, proveniente da Contship Italia, che entra come *finance integration director* di Gip, con compiti di integrazione fra Sech e Tdt; Roberto Ferrari, che sarà il nuovo direttore generale di Sech; Massimo Lavezzini che sarà responsabile di tutte le politiche di *human resources* di Gip e Massimiliano Cozzani, che siederà a capo della neonata direzione marketing di Gip.

In merito allo sviluppo dei terminal, su Sech il gruppo ha previsto, sottolinea Schenone,

«un investimento da 120 milioni», che entra nel vivo dopo che l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, l'8 maggio scorso, ha deliberato il prolungamento della concessione (di 25 anni a partire dalla scadenza del 2020), richiesto dal terminal. «Di quella somma - prosegue - 12 milioni li abbiamo già spesi dopo aver presentato la richiesta di prolungamento. Ci restano 108 milioni da impegnare sul piano d'impresa». Progetto che prevede anche collaborazione con Tdt. «La vecchia proprietà - dice Schenone - gestiva le due società come autonome ora ci sembra opportuno mettere a fattor comune le esperienze di Sech e Tdt e fare sinergie. Potremo fare una politica di gruppo su personale, *safety, security* e sui fronti commerciale e finanziario, con unico sistema It». Inoltre a Livorno Gip presenterà a settembre una manifestazione di interesse per Darsena Europa, il nuovo terminal container progettato

dall'Adsp del Tirreno settentrionale. «Per noi - dice Schenone - si tratta di un investimento fondamentale, perché l'Adsp prevede che una volta realizzata Darsena, Tdt debba restituire la propria concessione per i container. Non abbiamo ancora le idee chiare su eventuali partner. Ma da soli o con qualcuno, e comunque in posizione di preminenza, parteciperemo» alla gara.

Vi è infine il nodo di calata Bettolo. «Il piano presentato - afferma Schenone - prevedeva investimenti per 156 milioni divisi tra noi e Til. Stiamo lavorando sulla definizione del *business plan* per ottenere la concessione definitiva dall'Adsp che ci sottoposto una serie di richieste. Stiamo pensando anche a una gestione unitaria del compendio Sech e Bettolo che permetterebbe di trovare sinergie, razionalizzare gli investimenti e accelerare i tempi. Entro l'estate dovremmo riuscire a risolvere i nodi che ci permetteranno di rispondere alle richieste dell'Adsp».

I NUMERI CHIAVE

336mila

Operazioni a Genova
Il terminal Sech di Genova, controllato da Gip, ha movimentato, dall'inizio dell'anno, 136.648 teu (unità di misura pari a un container da 20 piedi). Entro la fine dell'anno prevede di arrivare a una movimentazione di circa 336mila teu. Gio partecipa con

una quota di minoranza anche al Consorzio Bettolo, candidato a gestire il terminal in costruzione nell'omonima calata. Per quell'area sono previsti, a regime, circa 500 movimenti di container l'anno

582mila

Movimento di Livorno
Il terminal Tdt di Livorno ha movimentato, dall'inizio dell'anno, 240.212 teu. La proiezione per la fine del 2017 è di 582mila teu

Prorogata la nomina di Provinciali a segretario generale Il Sistema portuale Livorno-Piombino scommette sull'Interporto Vespucci

LIVORNO - Si è riunito a palazzo Rosciano il "vecchio" Comitato portuale dell'Autosol livornese che doveva decidere, su richiesta del presidente dell'AdSp Stefano

Corsini, in merito alla proroga di Massimo Provinciali nella carica di segretario generale.

Il Comitato portuale ha "preso atto" della proposta e all'unanimità ha assecondato alla richiesta di con-

fermare Provinciali in carica fino alla nomina del Comitato di Gestione. Al momento non si vede all'orizzonte una "fumata bianca" per l'insediamento del nuovo Comita-

to di Gestione che in altre realtà italiane è già all'opera da qualche mese. Possiamo solo confermare che entro la prima quindicina di Luglio, il Tar dovrebbe pronunciarsi che nulla osta affinché il sindaco (continua a pagina 2)

Sistema portuale

Filippo Nogarin possa sedersi in Comitato e chiudere così il cerchio a cinque.

Manca infatti solo un componente, appunto quello dell'amministrazione comunale labronica, per il via libera. Hanno già indicato il loro rappresentante la Regione e il Comune di Piombino, oltre naturalmente alla Capitaneria di porto che partecipa con il comandante di turno. Speriamo di sbagliare, ma il momento non ci sembra dei più tranquilli.

Intanto l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale sta pensando di realizzare un nuovo servizio intermodale dedicato alle Autostrade del mare. Al centro del progetto l'Interporto Vespucci di Guasticce che dovrebbe diventare lo scalo ferroviario di riferimento del sistema portuale dell'Alto Tirreno per l'instradamento su ferrovia dei semirimorchi diretti al nord Italia e al centro Europa. Come? Usando le tracce notturne

sulla tratta Firenze-Bologna. L'obiettivo è ambizioso e permetterebbe al porto di Livorno di convogliare, via Interporto, una quota parte dei rotabili verso i nodi ferroviari di Novara e Melzo o verso quelli di Verona e Padova, con destinazione finale Svizzera, Olanda, Germania, Austria e Slovenia. E' a questo che puntano l'amministratore delegato dell'Interporto di Guasticce, Bino Fulceri, e il presidente dell'Autorità di Sistema portuale Livorno - Piombino, Stefano Corsini, il quale non ha mai fatto mistero di considerare lo sviluppo dei collegamenti ferroviari una delle partite più importanti da giocare nell'immediato futuro.

Lo scavalco tra lo scalo labronico e l'Interporto: la Collesalveti-Vada, la Prato - Bologna e i collegamenti ferroviari con il porto di Piombino, sono i tasselli fondamentali di un progetto di sistema portuale che vuole rafforzare le proprie potenzialità sul lato terra. E l'Interporto, così vicino al porto di Livorno e alle principali linee viarie e ferroviarie, può ambire a diventare a tutti gli effetti un polmo-

ne logistico per le attività di prestivaggio e partenza di semirimorchi in transito.

L'Interporto è pronto da tempo e ha tutte le carte in regola per assumere questo ruolo: la struttura è già dotata al suo interno di un terminal di 60 mila mq dedicato ai semirimorchi (il terminal Autostrade del Mare, della Trailer Service) e di un terminal di 18 mila mq dedicato al trasporto combinato strada / rotaia (ferroustage).

L'idea, promossa da Fulceri, è ora quella di sviluppare un progetto di fattibilità tecnica economica per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale per le Autostrade del mare che rafforzi la sinergia tra il porto di Livorno e l'Interporto e che consenta lo spostamento dalla strada alla rotaia di quota parte dei semirimorchi in transito dallo scalo labronico.

L'anno scorso Livorno ha movimentato 389.961 mila mezzi, di cui 191.468 in sbarco e 198.493 in imbarco, non raggiungendo per un soffio il record del 2007, quando furono sbarcati / imbarcati 406 mila mezzi. I semirimorchi vengono og-

gi movimentati su strada. L'obiettivo è quindi chiaro: aumentare il trasporto merci su rotaia per ridurre l'impatto ambientale sul territorio e liberare così le strade dai camion.

E per questo motivo che l'idea progettuale elaborata dal Vespucci vede come coprotagonista la Regione Toscana, che - come ha affermato Giovanni Bonadio, membro designato dal Consiglio regionale a sedere nel Comitato di gestione - ha tutto l'interesse a rafforzare l'intermodalità e a rendere più competitivo il sistema portuale. Centrale, assieme all'Adsp dell'Alto Tirreno, il ruolo giocato da Rete Autostrade Mediterranee Spa, struttura operativa in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che promuove attività connesse alla realizzazione di un sistema integrato di servizi di trasporto. A breve verrà firmato un protocollo d'intesa tra le parti, nel frattempo da parte del Polo di Guasticce e della Port Authority Livorno - Piombino è stata avviata una indagine mirata sul campo, i cui risultati verranno presentati in occasione della firma del protocollo

Corriere Marittimo

Interporto Vespucci: In arrivo l'accordo per portare i ro-ro sulla ferrovia

**Il Sistema portuale dell'Alto Tirreno scommette sull'Interporto Vespucci
La sfida è portare i semirimorchi sul treno.**

GUASTICCE - Allo studio un progetto per realizzare un nuovo servizio intermodale dedicato alle autostrade del mare. A breve, forse entro l'estate, la firma dell'accordo tra **R.A.M., Vespucci S.p.a., Regione Toscana e Adsp.** Far diventare l'Interporto Vespucci lo scalo ferroviario di riferimento del sistema portuale dell'Alto Tirreno per l'instradamento su ferrovia dei semirimorchi diretti al nord Italia e al centro Europa. Come? **Usando le tracce notturne sulla tratta Firenze-Bologna.** L'obiettivo è ambizioso e **permetterebbe al porto di Livorno di convogliare, via Interporto, una quota parte dei rotabili verso i nodi ferroviari di Novara e Melzo o verso quelli di Verona e Padova, con destinazione finale Svizzera, Olanda, Germania, Austria e Slovenia.**

È a questo che puntano l'amministratore delegato del Polo di Guasticce, **Bino Fulceri**, e il presidente dell'Autorità di Sistema Livorno-Piombino, **Stefano Corsini**, il quale non ha mai fatto mistero di considerare lo sviluppo dei collegamenti ferroviari una delle partite più importanti da giocare nell'immediato futuro. Lo scavalco tra lo scalo labronico e l'Interporto; la Collesalveti-Vada, la Prato-Bologna e i collegamenti ferroviari con il porto di Piombino, sono i tasselli fondamentali di un progetto di sistema portuale che vuole rafforzare le proprie potenzialità sul lato terra. E l'Interporto, così vicino al porto di Livorno e alle principali linee viarie e ferroviarie, può ambire a diventare a tutti gli effetti un polmone logistico per le attività di prestivaggio e partenza di semirimorchi in transito.

L'Interporto è pronto da tempo e ha tutte le carte in regola per assumere questo ruolo: la struttura è già dotata al suo interno di un terminal di 60 mila mq dedicato ai semirimorchi (il Terminal Autostrade del Mare, della Trailer Service) e di un terminal di 18mila mq dedicato al trasporto combinato strada/rotaia (ferroustage). L'idea, promossa da Fulceri, è ora quella di sviluppare un progetto di fattibilità tecnica economica per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale per le autostrade del mare che rafforzi la sinergia tra il porto di Livorno e l'Interporto e che consenta lo spostamento dalla strada alla rotaia di quota parte dei semirimorchi in transito dallo scalo labronico.

L'anno scorso Livorno ha movimentato 389.961 mila mezzi, di cui 191.468 in sbarco e 198.493 in imbarco, non raggiungendo per un soffio il record del 2007, quando furono sbarcati/imbarcati 406 mila mezzi. I semirimorchi vengono oggi movimentati su strada. L'obiettivo è quindi chiaro: aumentare il trasporto merci su rotaia per ridurre l'impatto ambientale sul territorio e liberare così le strade dai camion. È per questo motivo che l'idea progettuale elaborata dal Vespucci vede come coprotagonista la Regione Toscana, che – come ha affermato **Giovanni Bonadio**, membro designato dal Consiglio Regionale a sedere nel Comitato di Gestione - ha tutto l'interesse a rafforzare l'intermodalità e a rendere più competitivo il sistema portuale. Centrale, assieme all'Adsp dell'Alto Tirreno, i

Authority, prorogato Provinciali e ora il porto vuol uscire dal limbo

Il sindacato e il fronte imprenditoriale alzano la voce in comitato portuale: basta con l'immobilismo Palazzo Rosciano sollecitato a chiedere chiarimenti al ministero per capire come sbloccare l'impasse

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

Alla fin fine è arrivata la fumata bianca per la proroga di Massimo Provinciali, a Livorno come segretario generale dell'Authority dal settembre di sei anni quando l'allora presidente Luciano Gallanti lo chiamò a Palazzo Rosciano dal ministero delle infrastrutture. Nonostante il fuoco incrociato da Piombino: con istituzioni e mondo politico locale in pressing per avere un numero due con targa piombinese. Nonostante l'attacco del sindaco M5s livornese che, a suon di carte bollate, ha messo nel mirino specificamente Provinciali: prima, chiedendone la testa per ristabilire buoni rapporti fra Palazzo Civico e Palazzo Rosciano; poi, cercando in extremis di bloccare la convocazione del comitato portuale di ieri mattina con un ricorso bis.

La proroga non è esattamente la fotocopia di quelle precedenti: 1) perché il nuovo incarico non ha come scadenza una data precisa bensì l'insediamento del comitato di gestione, cioè il nuovo "consiglio d'amministrazione" della nuova Authority Livorno Piombino; 2) perché il comitato portuale, anziché votare la proposta del presidente, ne ha semplicemente preso atto lasciando la proroga nelle mani dell'ingegner Stefano Corsini, secondo una sottoli-

neatura indicata dall'ammiraglio Vincenzo Di Marco fatta propria in numerosi interventi.

È leggibile un po' come una presa di distanza da parte del comitato portuale e un po' forse come un tentativo di dribblare la guerra contro Provinciali da parte di Nogarín (che pure a fine marzo aveva dato disco verde alla proroga del segretario generale come segnale lanciato a Corsini appena arrivato).

Proprio il sindaco Filippo Nogarín ieri di buon mattino ha salito le scale del quartier generale dell'istituzione portuale per un faccia a faccia con il presidente Corsini: non sono filtrate indiscrezioni riguardo a quel che i due si sono detti, risulta che dal suo ufficio municipale il sindaco avesse portato con sé il ricorso bis. Poi, comunque, prima che il comitato portuale iniziasse il sindaco ha ridiscusso le scale e se n'è andato evitando di partecipare alla riunione.

Ma sotto la brace del caso Provinciali cova il fuoco della preoccupazione: diventato quasi un incendio nel corso della seduta.

Dopo la riconsegna a Corsini delle "chiavi" della scelta su Provinciali, la riunione avrebbe potuto considerarsi pressoché chiusa. Se non è stato così è perché dal comitato portuale si sono alzate più voci per ribadire che «non si può andare avanti di proroga in proroga». Una stiletta contro l'allungamento dell'incarico all'attuale numero

due? In realtà, quel che ha fatto venire a galla il mugugno è principalmente la lunghissima fase di limbo della quale non si vede la fine.

Come confida via smartphone (col vincolo dell'anonimato) uno dei membri del comitato, ben venga quel che ha fatto il sindaco M5s di Civitavecchia ma «se il suo collega livornese Nogarín ora fa ricorso al Tar per difendere la sua auto-nomina, avverte avrà magari torto ma spero solo che la giustizia amministrativa gli dia ragione. Così la facciamo finita: altrimenti, con l'appello al Consiglio di Stato, questo stallo si prolungherà fino a chissà quando...».

Già, perché adesso siamo a metà del guado di una situazione paradossale: la nuova Authority livornese-piombinese è formalmente istituita ma esiste solo nella persona di Corsini, non si sa se il nuovo comitato di gestione possa funzionare se il seggio del Comune resta congelato, non si sa se il sindaco possa esservi inserito (alcune Authority portuali l'hanno fatto, quella livornese no). Frattanto le vecchie Authority separate, Livorno e Piombino divise, vanno avanti ciascuna con il proprio comitato portuale. È necessario – è stato messo in rilievo – che Palazzo Rosciano chieda al ministero come uscire dall'impasse. Finora la circolare interpretativa ha solo incasinato tutto: e il comitato portuale serve tutt'al più per l'ordinarissima

amministrazione...

«Ma possiamo permetterci di andare avanti con il tran tran?», sbotta Maurizio Strazzullo: «Basta aprire gli occhi per capire di no: sto parlando della maxi-Darsena, della privatizzazione della Porto 2000 e dell'affidamento dei bacini, il tempo non è una variabile indipendente».

È stato Umberto Paoletti, direttore di Confindustria, a far da apripista di questo che è qualcosa di più di uno sfogo delle parti sociali presenti nel comitato: «L'accordo di programma – ricorda – è stato firmato dal maggio di due anni fa, e in quanta misura si è trasformato in realizzazione concreta? Bisogna che il ministero chiarisca come fare per evitare che si continui a perdere tempo rimanendo paralizzati nel nulla». Dal fronte degli imprenditori anche Laura Miele (agente marittimi) tuona contro l'immobilismo e chiede uno scatto in avanti.

Bisogna evitare ad ogni costo – è il ritornello degli interventi l'uno dopo l'altro – che il lavoro dell'Authority rimanga ingabbiato «in una serie di beghe che riguardano gli equilibri nell'ente invece che la sua operatività reale nell'economia». Lo ripete anche Giacomo Marchesini, anch'egli in rappresentanza dei lavoratori: lo fa ricordando che «già a novembre abbiamo fatto una lettera per sollecitare una svolta ma in tutti questi mesi non si è mosso nulla e invece c'è bisogno di tutto tranne che di restare immobili a veder passare il tempo».

- segue

ECONOMIA DEL MARE



I vertici dell'Authority in Fortezza Vecchia: da sinistra il presidente Stefano Corsini e il segretario generale Massimo Provinciali

LA FILT ACCUSA LA SEATRAG

«Lasciato a casa perché iscritto alla Cgil»

«Non più tardi di una settimana fa sono stati assunti almeno tre ragazzi con clausole elastiche e flessibili, ma contestualmente la Seatrag ha dato un chiaro segnale politico discriminatorio»: sui contratti di apprendistato in scadenza ha lasciato a casa «l'unico iscritto alla Filt Cgil». A dirlo è la segreteria del sindacato di categoria Cgil ribadendo che «non esistono ragioni oggettive» ma questo caso - viene sottolineato - è stato usato dall'azienda «per dare un esempio». Per questo la Filt chiede alla

comunità portuale e all'Authority Portuale «atti concreti che impediscano definitivamente alla Seatrag di essere un elemento destabilizzante nel sistema degli art. 16 del porto di Livorno». La Filt Cgil accusa l'azienda di tentare «continuamente di forzare le regole» del contratto e parla di «continue pressioni nei confronti del personale precario» («oggi i precari sono più numerosi dei lavoratori a tempo indeterminato»); «non devono iscriversi al nostro sindacato e garantire solo obbedienza cieca ad ogni comando aziendale».



Vincenzo Di Marco



Giacomo Marchesini



Umberto Paoletti

FRONTE DEL PORTO

LA RISPOSTA NEGATIVA
IL SINDACO AVEVA SUBORDINATO IL SUO OK
ALLA PROPOSTA DI CORSINI DI ACCETTARE
LA SENTENZA DEL TAR AL NO SU PROVINCIALI

%

La vicenda
in tappe

La decisione

Ieri in comitato portuale la decisione del presidente Corsini sulla conferma "a tempo" del segretario generale Provinciali



Rinnovo a tempo

Il rinnovo è fino a quando sarà attuato a pieni poteri il comitato di gestione dell'Autorità di sistema



Il disagio

Asamar, Spedimar e Industriali preoccupati per i ritardi nell'avvio del Comitato di gestione

Il capitolo Tar

Attesa la sentenza del Tar sul ricorso del Comune contro l'esclusione del sindaco Nogarin

Varata la riconferma di Provinciali Ma Nogarin diffida e dà forfait

Il comitato portuale «prende atto», tra dubbi e preoccupazioni

UNO GUERRA e pace sul porto: ma le offerte di pace rimangono a margine di una guerra che ormai vedrà la conclusione - salvo rilanci inerte - fatto improbabile. con la sentenza del Tar sul ricorso del Comune contro l'esclusione del sindaco Nogarin dal comitato di gestione dell'Adsp. Ieri c'è stato il passaggio in comitato portuale della decisione del presidente Corsini sulla conferma "a tempo" del segretario generale Provinciali. Fino a quando ha chiarito Corsini - non sarà possibile attuare a pieni poteri il comitato di gestione dell'Autorità di sistema. Malgrado il chiarimento, il comitato portuale ha soltanto "preso atto" della decisione annunciata da Corsini. Il che, a rigor di norme, non significa approvazione, ma nemmeno "sì". Negli interventi che si sono susseguiti, sia i rappresentanti di Asamar, di Spedimar e degli Industriali hanno nella sostanza voluto ribadire che non c'è niente di personale contro la proroga dell'incarico a Massimo Provinciali; ma solo la preoccupazione di non avere un comitato di gestione operativo, con un segretario generale del sistema, e non solo del porto di Livorno come rimane invece al momento Provinciali. Di fatto, il disagio degli operatori è anche e specialmente per questa separazione che rimane tra la gestione di Livorno e di Piombino, porti uniti dalla stessa presidenza (e anche dal logo, come qualcuno ironicamente sottolinea) ma con comitati portuali separati, segretariati separati e anche visioni diverse di quello che andrebbe fatto del sistema (si vedano



Il sindaco Filippo Nogarin

“ Livorno e Piombino

Ad oggi rimangono di fatto due entità separate

anche i richiami del sindaco di Piombino nei giorni scorsi). La riconferma di Provinciali varata di fatto da Corsini al comitato di ieri è anche una risposta totalmente negativa alla richiesta del sindaco Nogarin, che aveva subordinato il suo Ok alla proposta di Corsini (accetta-

re la sentenza che arriverà dal Tar senza ulteriori guerre) proprio alla chiusura della "gestione Provinciale". E infatti nel comitato portuale di ieri il sindaco non si è presentato, né ha inviato un rappresentante del Comune: avendo fatto precedere la riunione da un atto formale di diffida contro la convocazione stessa sul tema Provinciali.

COSÌ con l'impostazione oggi la "governance" dei due porti, si va avanti - lamentano gli operatori - come fossero rimasti due entità separate: malgrado l'impegno, che non manca, del presidente Corsini di procedere sui temi concreti. I più critici ricordano che tra Livorno e Piombino si era addirittura arrivato ad anticipare la riforma, costituendo gruppi di lavoro misti e impostando problematiche comuni: il tutto congelato oggi dalla mancanza di attivazione del comitato unitario di gestione. Qualcuno aveva anche suggerito a Corsini di attuare, il comitato, nelle more della risposta del Tar: come del resto è stato fatto anche in altri porti a comitati incompleti. Ma Corsini ha replicato che una cosa è un comitato incompleto, altra è un comitato con un ricorso pendente al Tar. Così, al momento, si va avanti con quello che passa il convento: cioè con i due comitati parziali, con Provinciali segretario a Livorno e con un segretario diviso in tre a Piombino. Nel generale più o meno a bassa voce mugugno, tutti in attesa del Tar. Sperando che non ci sia poi anche un atto secondo.

A.F.

Porto: a rischio anche l'automotive

Dopo l'allarme lanciato nei mesi scorsi si registra un calo dei traffici. Persi otto treni a settimana da Melfi dirottati su Gioia Tauro. Il presidente di Majo al lavoro per cercare di trovare una soluzione



CIVITAVECCHIA - Otto treni su quattordici attualmente persi, un traffico fortemente voluto, a cui il porto si è aggrappato con veemenza, che rischia di essere dimezzato, se non oltre, l'occupazione che potrebbe risentirne in maniera consistente: si parla di 200 lavoratori in bilico. Anche il traffico auto è in serio pericolo. L'attuale situazione vede le macchine fabbricate a Melfi non arrivare più a Civitavecchia per essere imbarcate verso gli Stati Uniti, ma dirottate nel più vicino scalo di Gioia Tauro, dove Grimaldi, attraverso la compartecipazione di Automar SpA (40% Grimaldi, 40% Bertani e 20% Mercurio), ha acquisito dalla società tedesca Blg (che gestisce il traffico auto nel porto calabrese) il 50% di AutoTerminal Gioia Tauro spa. L'allarme era già stato lanciato lo scorso anno e poi a più riprese soprattutto dal presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani. L'interesse verso lo scalo calabrese, la richiesta da parte della società di nuovi spazi rivolta a Molo Vespucci e finora non accolta, la necessità di consolidare un traffico trainante per il porto di Civitavecchia, ripropongono la necessità di mettere in atto tutte le azioni possibili per recuperare la situazione. In questi giorni il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Francesco Maria di Majo è impegnato in una serie di incontri per cercare di riportare il traffico sul giusto binario, raccogliendo le richieste della società e facendosi mediatore in questa fondamentale partita.

"I vertici del porto e del Comune intervengano sullo Stato - ha spiegato il presidente della Cpc Enrico Luciani - anche attraverso la Regione Lazio. Proprio il Governo, ad esempio, sta promuovendo le Zes (zone economiche speciali ndr) specie in Calabria, e noi ancora pensiamo se completare la trasversale per Orte. A Di Majo chiediamo di accogliere le richieste di Grimaldi, in un accordo di interscambio: ponti d'oro per chi propone oggi traffici e lavoro. Le risposte ci sono, anche all'interno del porto: basti pensare agli 11 ettari inutilizzati del cantiere Privilege. Il mercato delle auto è florido, abbiamo i piazzali T1 e T2 pieni. Margini di manovra ci sono. Bisogna però capire che futuro e che strada intende prendere il nostro scalo". Perché secondo Luciani il discorso è più ampio, e pur partendo dall'automotive, va a coinvolgere l'intera realtà portuale, a partire dai container. «Gli ultimi dati ci dicono che il traffico, nel Mediterraneo, sia in crescita di oltre il 20% - ha aggiunto il presidente della Cpc - Genova e Gioia Tauro addirittura stanno raddoppiando i propri volumi. Per la prima volta il Mediterraneo vince la sfida con i porti del nord Europa, arrivando quasi a pareggiare i traffici. In tutto questo Civitavecchia è assente». E Luciani torna a puntare il dito contro la concessione a Msc del terminal container, «oggi fermo - ha ribadito - per una chiara volontà di mettere un tappo su Civitavecchia:

-segue

i container rappresentano oggi il traffico con il quale si misura l'efficienza di un porto. Civitavecchia che porto è oggi? C'è un disegno che ci vuole relegati al solo settore delle crociere, che va bene, non lo mettiamo in dubbio, ma non può essere il solo ed esclusivo traffico». Da qui la necessità di intervenire, ma a 360 gradi, per indirizzare il porto verso lo sviluppo e dare davvero un nuovo slancio al territorio.

Trasporto locale. Accordi con lo scalo aereo di Capodichino, con la stazione ferroviaria centrale e con la Reggia di Caserta

A Napoli il porto hub dei servizi turistici

NAPOLI Porto aperto è il programma di iniziative dell' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale in collaborazione con società e istituzioni della città di Napoli.

Lo scalo apre le sue porte alla città, per accogliere al meglio i turisti e far conoscere lo scalo ai cittadini.

Tutte le iniziative nell' ambito del programma verranno presentate il 2 luglio con visite, convegno e concerto finale. «In questa operazione penso che siamo i primi - commenta il presidente dell' Autorità portuale, Pietro Spirito - vogliamo far conoscere ai cittadini di Napoli lo scalo, le sue attività, i suoi spazi, le persone che qui lavorano. E vogliamo migliorare l' impatto con la città dei turisti appena sbarcati».

È ormai partita la collaborazione con Gesac (società che gestisce l' aeroporto di Napoli) che si vuole presto estendere ad Rfi per la stazione ferroviaria di piazza Garibaldi, allo scopo di mettere in rete le tre porte di accesso alla città, migliorare i collegamenti in termini di trasporto locale e i servizi a cittadini e turisti, condividere iniziative di marketing.

È già attivo il collegamento di autobus: Alibus da due mesi circa ha il capolinea dentro al porto, vicino alla Stazione marittima, da dove parte per nuove corse a intervalli di 15 minuti.

Si pensa ora di riorganizzare dentro al porto il servizio taxi, sul modello di quanto già fatto da Gesac in aeroporto. A questo scopo l' Autorità portuale di Spirito lavora con Comune di Napoli e rappresentanti dei tassisti. Intensa anche la collaborazione con le istituzioni culturali. La società City Sigyhseeing collega con i suoi variopinti autobus il porto di Napoli con la Reggia di Caserta.

Mentre continua la partnership avviata due mesi fa con il Teatro di San Carlo per dare il benvenuto ai crocieristi, fornire informazioni sulle attività del San Carlo e condurre chi lo desidera in una visita guidata del Teatro più antico d' Europa, .

Il prossimo 2 luglio il Teatro San Carlo parteciperà alla manifestazione Porto Aperto con un concerto che è stato reso possibile anche grazie al contributo di UniCredit.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Vera Viola

Messineo: Salerno in attesa del via libera per i dragaggi

Pubblichiamo di seguito l'intervista a Francesco Messineo, segretario generale dell'AdSP di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia, realizzata dalla AdSP dei porti campani e pubblicata dalla newsletter n.4 mese di luglio

Il modello di gestione di Salerno: esempio di collaborazione e di sapiente uso degli spazi:

Di Emilia Leonetti

Francesco Messineo, nella sua veste di Commissario del porto di Salerno, quali ritiene che siano le priorità, come intende procedere sia sul piano degli investimenti e su quello organizzativo interno dell'Autorità di Salerno?

"Le priorità sono quelle legate allo sviluppo infrastrutturale del porto. Significa garantire il monitoraggio dei lavori in corso, a partire dalla Porta Ovest che purtroppo ha subito nel tempo diversi rallentamenti. Uno degli ultimi è legato alla condizione di dissesto economico dell'impresa appaltatrice. Devo però precisare che i lavori stanno andando avanti e noi siamo impegnati per assicurare la prosecuzione e l'ultimazione dei lavori. L'opera è indispensabile perché l'attuale viadotto non può più soddisfare i collegamenti viari per la città e per il porto. Con l'ultimazione della Porta Ovest, raddoppieremo la viabilità esistente in ingresso e in uscita per la città e per lo scalo, riducendo i tempi di percorrenza grazie ad un sistema di gallerie. Le altre opere di rilevanza strategica sono il dragaggio, la modifica dell'imboccatura del porto, mettere in rete le iniziative che gli imprenditori dello scalo hanno autonomamente messo in campo per soddisfare la domanda di spazi retroportuali per lo stoccaggio della merce. Sul piano, interno all'Autorità, si tratta di lavorare per far sì che dal 1 gennaio 2018 si realizzi l'integrazione delle organizzazioni di Napoli e Salerno nell'unico Ente AdSP. Dobbiamo organizzare, in vista dell'integrazione, il personale e gli uffici. Bisogna garantire che i porti del sistema funzionino con la stessa efficienza e efficacia, individuando modelli organizzativi adeguati all'obiettivo. Sul piano amministrativo dovremo definire delle regole che possano essere applicate indifferentemente nei porti dell'AdSP." Vorrei soffermarmi sui lavori. Uno dei lavori ritenuti "urgenti" è quello del dragaggio dei fondali. Manca ancora il parere del Ministero dell'Ambiente.

Cosa occorre fare per sbloccare la situazione e far partire la gara per i lavori?"

"Mi preme sottolineare che il dragaggio è la nostra priorità. Perché limita le attività commerciali e impedisce l'utilizzo della nuova Stazione Marittima, progettata da Zaha Hadid. Siamo in attesa che il Ministero dell'Ambiente esprima il parere sulla Valutazione di Impatto Ambientale. Il Presidente Pietro Spirito e io siamo costantemente in contatto per fornire la documentazione richiesta e per ottenere, ci auguriamo, nel giro di poche settimane il decreto VIA. Siamo anche consapevoli che una volta avuto l'assenso del Ministero dovremo approvare il progetto definitivo e poi metterlo a gara con la procedura dell'appalto integrato. Vuol dire che l'impresa aggiudicataria dovrà predisporre il progetto esecutivo prima di iniziare i lavori"

- segue

Tempi stimati?

“Alcuni mesi. Nelle more dell'avvio dei lavori procederemo con il “livellamento dei fondali”. Si tratta di un'opera di un costo inferiore al milione di euro, cosa che ci consentirà un percorso di gara e di aggiudicazione dei lavori più rapido. Livellare i fondali comporta la rimozione della sabbia presente sui dossi, che si formano a causa delle manovre delle navi, per disporla nei fossi. E' chiaro che il pescaggio dei fondali, così ottenuti, è modesto, ma a noi serve per dare una risposta temporanea alla richiesta urgente delle compagnie di avere pescaggi adeguati alle dimensioni delle navi.”

La riforma punta a fare dei porti il primo nodo del sistema logistico. Salerno è un porto stretto tra la montagna e il mare, attualmente privo di un'area retroportuale, privo di collegamenti su ferro. A suo parere, come si potrà superare questo che attualmente è un limite, non solo allo sviluppo dello scalo, ma anche alla sua piena integrazione nel processo di riforma in vigore. “Devo premettere che Salerno è uno straordinario esempio di come una serie di vincoli geografici e infrastrutturali abbiano costretto la comunità portuale a lavorare con standard di eccellenza. Salerno ha fatto di necessità virtù. L'Autorità Portuale di Salerno e gli operatori del porto hanno creato un modello di gestione basato sull'uso intensivo di banchine pubbliche e su un'organizzazione del lavoro stringente che permette a più imprese di settori merceologici differenti di ruotare, nell'arco della giornata, in base ad un'esigenza effettiva, perché legata all'arrivo della nave. Mi spiego: tutta l'organizzazione del porto è pensata dall'Autorità Portuale, dall'Autorità Marittima, dagli imprenditori, dai lavoratori come un'infrastruttura che deve operare H24, 7 giorni su 7. Le concessioni a Salerno prevedono che fino a 25 m. dal ciglio banchina l'area sia pubblica e che quindi in base alle effettive necessità gli operatori la utilizzino. Questo, come dicevo, permette un uso intensivo, regolato e condiviso degli scarsi spazi a disposizione.”

E' chiaro che una volta ultimata la Porta Ovest, una volta realizzato il dragaggio il porto di Salerno si troverà in condizioni di maggiore competitività nell'ambito del sistema del Mar Tirreno Centrale. Resta in sospeso, però, nello spirito delle riforme, il tema dell'area retroportuale. “In realtà, come le avevo anticipato, già oggi le imprese, in maniera autonoma, hanno individuato delle aree retroportuali che migliorano il flusso di ingresso e di uscita dal porto. Obiettivo, dunque, dell'Autorità di Sistema sarà quello di mettere in rete le iniziative avviate in modo apprezzabile dagli operatori privati e di ricondurre le diverse esperienze in un'ottica di condivisione pubblica. Si potranno in questo senso individuare anche ulteriori aree da integrare nel sistema, alcune delle quali potranno essere trasformate in Zone Economiche Speciali. Dove quindi insediare attività di tipo logistico e industriale.”

Veniamo ai traffici. In quali settori, il porto di Salerno ha margini di crescita significativa? Crociere? Container? Auto? In che modo fare parte del sistema potrebbe favorire l'aumento dei traffici? “Noi manterremo la multifunzionalità dello scalo salernitano. Perché le infrastrutture di Salerno, come precisavo, sono condivise tra i diversi settori merceologici. E' stato uno dei punti di forza del porto. I cicli economici non sono mai completamente prevedibili, soprattutto a medio termine. Questo comporta che in alcuni periodi alcune tipologie di traffico crescono e altre calano.”

Il porto di Salerno, in questi decenni, nel suo insieme, è costantemente cresciuto. Questo è dovuto al fatto che l'infrastruttura è, sempre, facilmente utilizzabile da un operatore piuttosto che da un altro grazie alla flessibilità del modello gestionale. Il punto importante da sottolineare è che né Napoli, né Salerno potranno raggiungere volumi di traffico non dimensionati rispetto al sistema industriale che definisce la quantità delle merci da scambiare. Ogni porto dovrà crescere per dare una risposta adeguata e ottimale ai propri clienti. Tornando a Salerno, con il lavoro di dragaggio, con Porta Ovest, con la modifica dell'imboccatura del porto e con la connessione alle aree retroportuali si creeranno le condizioni per soddisfare la domanda di traffico ancora per molti anni in tutti i settori che lei indicava”

IL COMUNE HA “SVENDUTO” VIA DEL MARE ALL’AUTORITA’ PORTUALE. FIRMATA INTESA, A DISPETTO DELLA CITTA’...



Nessuno mette in dubbio la possibilità, per il commissario prefettizio, di assumere decisioni importanti, in grado di condizionare la vita della città anche per un periodo successivo alla conclusione del suo mandato. Ma quando è troppo è troppo. In data 22 giugno, infatti, il commissario Giuffrè ha firmato una delibera con cui si mette fine al contenzioso con l’Autorità Portuale in riferimento alla realizzazione del “muro della vergogna” in via del Mare.

Come è noto, la precedente Amministrazione aveva dato corso ad una ordinanza di demolizione del “muro” e da lì era sorto un contenzioso giudiziario ancora in corso. Il Comune non chiedeva altro che il rispetto delle intese raggiunte dall’Amministrazione Consales, che prevedevano la realizzazione di una recinzione in cristallo. Il “vuoto” determinato dalla brusca conclusione di quella esperienza amministrativa aveva indotto l’ente portuale a fare di testa propria, realizzando quello scempio in cor-ten (metallo che assume la colorazione della ruggine) che è ancora sotto gli occhi di tutti.

Adesso, invece, il commissario prefettizio del Comune ha pensato bene di addivenire ad una intesa che prevede l’annullamento dei giudizi in corso. In cambio, l’Autorità Portuale realizzerà otto blocchi da cinque metri cadauno di prospetto in policarbonato (cioè materiale plastico che si opacizzerà alla velocità della luce). Ciò significa che il mare sarà visibile solo per quaranta metri e cioè un decimo dei 400 metri di estensione di via del Mare. La cosa che sconcertera di più è che il Comune si è completamente rimangiato le proprie posizioni, svendendo un tratto bellissimo della città ad un ente portuale che non intende tenere in alcuna considerazione le esigenze dei brindisini. Si parla di costi (l’Autorità Portuale si giustifica così). Bene, adesso andremo a fare i conti in tasca a questo ente, a partire dai costi per il personale, ma soprattutto a quelli per la progettazione di interventi mai realizzati.

L'AUTORITA' PORTUALE "SCARICA" SUL COMITATO PORTUALE DECISIONI CHE SPETTANO AGLI UFFICI



Ci risiamo. La struttura dell'Autorità Portuale di Brindisi prova ancora una volta a scaricare sul Comitato Portuale decisioni che spettano alla struttura. Il tutto, con il solo obiettivo di addossare ad altri responsabilità che in taluni casi comportano anche dei rischi dal punto di vista patrimoniale. Per domani è stato convocato il Comitato portuale con all'ordine del giorno, tra l'altro, l'espressione di un parere relativo alla decadenza della società Damarin srl dalla concessione portuale ottenuta con atto numero 191 del 29 novembre 2013.

In sostanza, si tenta di far decidere altri su compiti ben precisi della struttura, visto che le inadempienze della società Damarin sono ben note e certificate (mancato abbattimento di manufatti abusivi, fidejussioni prestate con società assicurative risultate fallite, mancato pagamento dei canoni della concessione).

Basta leggere quanto scritto a pagina 11 dello stesso atto di concessione numero 191 del 2013: "Alla scadenza del 30 giugno 2014, senza che si siano verificate le condizioni cui è subordinato il presente atto, in relazione all'obbligo di demolire i manufatti irregolari e fatta salva la possibilità di ottenere la conformità urbanistica per gli immobili in muratura sempre nel medesimo termine, la concessione cesserà automaticamente di avere efficacia, con l'obbligo per il concessionario di liberare l'area demaniale in argomento, senza necessità di emanazione da parte dell'Ente di alcun ulteriore atto o provvedimento di notifica o intimazione di sgombero".

E allora, sulla base di quanto scritto nell'atto concessorio, perchè oggi si chiama in causa il Comitato Portuale? Essendosi verificate tutte le condizioni per la cessazione della concessione perchè l'ufficio ha aspettato altri tre anni prima di porsi il problema di revocare la concessione? E perchè la struttura chiede il parere di un Comitato ormai più che scaduto (sia pure ancora operativo)?

E non è tutto: nella delibera che domani sarà portata all'attenzione e al voto del Comitato c'è un'altra stranezza tipica di questa Autorità Portuale. Lo sgombero della Damarin dovrà avvenire in un termine non inferiore ai novanta giorni!!! Cioè non si stabilisce il termine massimo, bensì il termine minimo. Come dire: "non ve ne dovete andare prima di novanta giorni". E a questo punto, visto che non è indicato, qual è il termine massimo entro cui devono andar via e liberare l'area demaniale? O si vuole dare il tempo ad un'eventuale società subentrante di proporre una sorta di transazione (propedeutica al subentro) all'ente portuale?

In conclusione, verrebbe da chiedersi: ma il Presidente Patroni Griffi è al corrente di tutto questo? Ha letto per bene tutti i documenti?

Gianni Rotice designato componente del Comitato di gestione dell'Autorità del sistema portuale del mare Adriatico meridionale



In rappresentanza del porto di Manfredonia, l'ing. Gianni Rotice è stato designato componente del Comitato di gestione dell'Autorità del sistema portuale del mare Adriatico meridionale.

In data odierna, il sindaco di Manfredonia, **Angelo Riccardi**, ha comunicato al **dott. Ugo Patroni Griffi**, presidente dell'Autorità del sistema portuale del mare Adriatico meridionale, la formale designazione dell'**ing. Gianni Rotice** quale componente del Comitato di gestione

di tale Autorità, in rappresentanza del porto di Manfredonia.

L'ing. Rotice, presidente di Assindustria di Foggia, già presidente di Gespo Spa, "rappresentando le istanze e le proposte degli operatori, potrà apportare in un organo pubblico un prezioso contributo sinergico, nella prospettiva della crescita dello scalo della Capitanata orientata allo sviluppo e all'occupazione", spiega **Riccardi**.

"L'esperienza maturata come imprenditore nell'ambito dei sistemi industriali e portuali, le personali competenze e la visione integrata dei fattori di sviluppo, consentiranno all'ing. Gianni Rotice – aggiunge il sindaco – di rappresentare adeguatamente il nostro territorio riguardo le molteplici problematiche che si concentrano nel sistema portuale, comparto strategico per tutto il Mezzogiorno".

"Con il completamento del Comitato di gestione, auspico che l'Autorità del sistema portuale del mare Adriatico meridionale riesca a fornire un concreto contributo allo sviluppo economico ed occupazionale, rafforzando i fattori di competitività ed efficienza".

"Come ribadito in diverse occasioni, ritengo che la governance del settore marittimo debba avere strumenti, sedi e tempi certi di coinvolgimento e di partecipazione di tutti i soggetti, pubblici e privati, al fine di promuovere politiche mirate alle esigenze dello sviluppo locale".

"In tale prospettiva il Porto di Manfredonia – Porto di Capitanata – collegato alla rete autostradale ed a quella ferroviaria, in continuità con il sistema di connessione ferroviaria con

“Comitato Gestione Autorità di Sistema Portuale”, rappresentante del Comune è Gianni Rotice



Manfredonia, 26 giugno 2017. CON recente decreto, a firma del sindaco di Manfredonia, **Gianni Rotice**, attuale presidente di Confindustria Foggia, è stato designato rappresentante del Comune di Manfredonia nel Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale – Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli.

Nell’atto si legge che attraverso una “nota del Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale – Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, prot. n.0005913/2017-1,L/04/2017 (...) il Sindaco è stato invitato a designare, in rappresentanza del Comune di Manfredonia, il componente del Comitato di Gestione dell’Autorità medesima.

Ai sensi di legge “il componente designato deve essere in possesso dei seguenti requisiti: essere cittadino dei Paesi membri dell’Unione Europea; avere comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell’economia dei trasporti e portuale”. Ora “(..) atteso che l’ing. **Giovanni Rotice**, è in possesso di tutti i requisiti previsti dalla citata norma: è cittadino italiano; è in possesso del Diploma di Laurea in Ingegneria Civile – Sezione Edile – conseguito presso il Politecnico di Bari; è in possesso dell’attestato di formazione post laurea “Certified Cost Engineer Esperto In Ingegneria Economica”, brevetto rilasciato da A.I.C.E. (Associazione Italiana di Ingegneria Economica) accreditata al I.C.E.C. (International Cost Engineering Council); è Presidente di Confindustria Foggia e componente del “Tavolo Informale” Infrastrutture di Confindustria Nazionale; è componente del Consiglio di Amministrazione dell’Università di Foggia; è **alla guida del “Gruppo Gianni Rotice”**, impegnato nella realizzazione d’infrastrutture e opere pubbliche, e nei settori del turismo e dei servizi (pulizia, cantieristica, ecc.) con la Società **Diomede srl**; è Presidente del Consiglio di Amministrazione della società **Gespo S.r.l.** che ha realizzato e gestito il nuovo porto turistico di Manfredonia; fino al 2013 è stato Presidente Onorario del Consiglio di Amministrazione della società **MDL Marina del Gargano S.r.l.** (Gestione del nuovo porto turistico di Manfredonia); ha effettuato ricerche e pubblicazioni anche nel settore della logistica e dei trasporti pugliese, partecipando all’attività di progetto anno 2000-2001 del Politecnico di Bari – Dipartimento di Ingegneria Meccanica e Gestionale”, il sindaco ha provveduto a designarlo per il ruolo indicato in premessa.

LEGAMBIENTE SCRIVE UNA LETTERA APERTA ALLE ISTITUZIONI SUL TERMINALE GNL



Lettera aperta

Oggetto: Terminal di GNL del Porto di Brindisi

Puntualizziamo tecnicamente la posizione sul terminal per GNL, anche in risposta a legittimi interventi di operatori del settore marittimo e a molto meno legittimi interventi che danno voce, ammantandole di terzietà alle posizioni retrive ed arriva perfino a dichiarare che l'elettificazione delle banchine, per abbattere le emissioni prodotte dai motori delle navi attraccate, a Brindisi non si può fare perché costosa, (per chi?).

Legambiente ha proposto da tempo la realizzazione, in parte accettata da A2A, di un impianto solare termodinamico il quale consentirebbe anche l'elettificazione delle banchine mettendoci al passo con i tanti porti che l'hanno effettuata. In merito alla proposta del Presidente dell'Autorità di Sistema dr. Patroni Griffi, Legambiente portatrice di interessi diffusi, vorrebbe inquadrare l'argomento in maniera tecnica e trasparente e per fare questo è indispensabile partire dai riferimenti normativi.

La filiera degli usi finali del GNL ha già mosso i primi passi nella realtà italiana. Importanti sviluppi sono attesi con l'attuazione del Dlgs n. 257/2016 e il Quadro Strategico Nazionale per il GNL adottati in recepimento della direttiva 2014/94/UE per la promozione dei combustibili alternativi.

La sez. C del Quadro Strategico Nazionale fornitura di gas naturale per il trasporto e per altri usi al punto 3 APPROVVIGIONAMENTO E STOCCAGGIO DEL GNL (gas naturale liquefatto quindi combustibile fossile) individua diverse modalità attraverso le quali il GNL viene gestito in piccole e medie quantità direttamente in forma liquida definiti come "Small Scale LNG" possono essere forniti mediante le seguenti infrastrutture o installazioni:

1. Terminal, che offrono prevalentemente i seguenti servizi:

- 1.1 Ricarica ovvero trasferimento di GNL dai serbatoi del terminale a navi metaniere;
- 1.2 Trasferimento diretto di GNL da una nave ad un'altra (Allibo);
- 1.3 Caricamento di GNL su navi bunker (bettoline/shuttle);
- 1.4 Caricamento di GNL su autobotti (o ISO container);
- 1.5 Caricamento di GNL su vagoni cisterna ferroviari.

2. Navi bunker (bettoline/shuttle), che a loro volta riforniscono navi alimentate a GNL (bunkeraggio) o stoccaggi locali costieri.

3. Mini impianti di liquefazione per la trasformazione in GNL del gas naturale proveniente dalla rete, utilizzati per rifornire autobotti (o ISO container) e/o bettoline/navi shuttle per impianti costieri.

4. Autobotti (o ISO-container), che a loro volta riforniscono navi alimentate a GNL (bunkeraggio) o stoccaggi locali.

- segue

5. Stoccaggi locali, riforniti da autobotti (o ISO-container) e/o bettoline/shuttle (se stoccaggi costieri) e utilizzati per:
- a) caricamento di autobotti (o ISO-container) e/o di bettoline;
 - b) impianti di rifornimento costieri per navi alimentate a GNL (bunkeraggio);
 - c) impianti di rifornimento di autoveicoli alimentati a GNL o a CNG (gas naturale compresso);
 - d) depositi satellite di stoccaggio per usi industriali o civili.

L'ipotizzato progetto a cosa si riferisce? a un deposito costiero? ad un trasbordo in mare? o a cos'altro? Quel che è certo e che dopo quanto emerso nel piano di risanamento ARIS (Area ad elevato rischio di crisi ambientale) e nella valutazione della compatibilità ambientale dello scongiurato rigassificatore, è sconcertante prevedere la movimentazione e lo scarico di ulteriori gasiere nel porto, tanto più se attraccate a Costa Morena.

Il voler far passare il deposito gasiero quale elemento propulsivo per rendere il porto di Brindisi "green", appare come un "azzardo" ambientale ovattato da una sostanziale mancanza di conoscenza di quanto proposto. Il metano, in condizioni ambientali normali, è in forma gassosa; la sua disponibilità attuale appare molto rilevante il che ne promuove la diffusione e l'uso come combustibile. Il suo problema principale è lo stoccaggio in quanto proprio lo stato gassoso implica una densità scarsissima e la necessità di ricorrere a complessi metodi di stivaggio. Il gas naturale viene, perciò, stoccato in due forme diverse; in entrambi i casi è composto da metano e da piccole quantità di altri gas dalle caratteristiche fisico chimiche analoghe. Il CNG (Compressed Natural Gas) è metano gassoso a temperatura ambiente portato a pressioni relativamente alte (~ 200 bar) per aumentarne la densità. Il LNG (Liquefied Natural Gas) è invece metano raffreddato alla temperatura di ebollizione (-161° C) relativa alla pressione di alcuni bar. Proprio l'esiguità della pressione di stoccaggio permette di evitare tensioni eccessive sui serbatoi che già devono resistere a temperature molto basse attraverso coibentazione con materiali particolarmente isolanti (ad es. perlite). Il raffreddamento viene realizzato per poter stoccare il metano in fase liquida con densità molto superiori (e quindi masse molto maggiori) a quelle che si riuscirebbero ad ottenere con la sola compressione alle temperature normali. Nel campo navale già si vedono numerose applicazioni riguardanti il metano in forma LNG; particolarmente interessanti si presentano le applicazioni dual fuel nelle quali il combustibile gassoso può essere bruciato insieme ad un altro di tipo convenzionale, generalmente un HFO (Heavy Fuel Oil);

Ad oggi, non esistono imbarcazioni navali alimentate solo ed esclusivamente a GNL. Esistono vari modelli di motori diesel DF, alimentati con nafta e metano, la cui recente tecnologia è da ritenere ancora da maturare in termini di dispositivi di alimentazione, di regolazione del rapporto tra i due combustibili e di altri aspetti legati alla ottimizzazione del ciclo ed allo stoccaggio del combustibile, oltre che della sicurezza.

Un problema supplementare si pone quando si pensi alla possibilità di alimentare con LNG le imbarcazioni di dimensioni contenute; in questo caso il rispetto delle prescrizioni regolamentari vigenti per le imbarcazioni propulse a gas è reso molto difficile a causa delle ristrette dimensioni in cui occorre non soltanto realizzare le sistemazioni degli impianti ed il passaggio delle tubature, ma anche il mantenimento delle distanze di sicurezza prescritte dai registri ai fini della sicurezza. Quindi, in definitiva, se il Presidente ed ancor più qualche tecnico dell'Autorità, intendono far passare per green economy l'eliminazione dei fumi incombusti rivenienti dalle navi in banchina, per tale problema, fra l'altro ben analizzato da ARPA, vi è tale e tanta normativa sui controlli di tali emissioni che dovrebbe essere attivato, congiuntamente alla Capitaneria, un apposito ufficio di controllo. Si ha invece l'impressione che le aspirazioni progettuali di qualche tecnico, ovattandole in termini di "green economy" ed inserendo la proposta in un recente "Piano Triennale", vogliano compensare il rifiuto di tali "hub" gasiero da parte dell'Albania. Ancor più questo discorso vale per le imbarcazioni di minore dimensioni rispetto ad una nave, per le quali l'attrattività del porto deve avere ben altre proiezioni!

Legambiente Brindisi

Il Presidente

Nicola Anelli

Grandi imballaggi e contenitori intermedi: Prescrizioni relative alle prove ed ispezioni



BRINDISI – Con Decreto del 21 luglio 2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante “prescrizioni relative alle prove ed ispezioni per gli imballaggi, i grandi imballaggi ed i contenitori intermedi”, sono state varate le regole per le attribuzioni di competenza degli organismi autorizzati ai sensi dell’art. 30 del D.P.R. 6 giugno 2005, n. 134, in materia di approvazione di imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi i cui contenuti sono definiti in conformità a quanto riportato in allegato 1 al citato provvedimento, al quale si rinvia.

Tale decreto trova fonte normativa nella circostanza che l’art. 29, comma 2 del citato D.P.R. n. 134/2005, prevede che gli imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi siano conformi alle prescrizioni del codice IMDG, anche in considerazione che il successivo art. 35, comma 1 prevede che l’Amministrazione deve definire le modalità per la verifica del permanere delle condizioni in base alle quali gli organismi preposti all’approvazione di imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi hanno rilasciato i relativi certificati di approvazione.

Al fine di consentire la corretta applicazione del codice IMDG e determinare, alla luce delle norme sopra richiamate, le attribuzioni di competenza degli organismi autorizzati all’approvazione di imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi e quindi garantire il regolare svolgimento dei traffici, per determinare le modalità di controllo e gli intervalli per la ripetizione delle prove sui campioni di produzione degli imballaggi e grandi imballaggi si è ritenuto altresì necessario aggiornare i modelli relativi ai rapporti di prova, ai certificati di approvazione di imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi e il modello del rapporto di ispezione iniziale o periodica per i contenitori intermedi di cui al punto 6.5.1.6.14 del codice IMDG.

L’art. 2 rubricato “prove sugli imballaggi e sui grandi imballaggi” sancisce che ai fini dell’applicazione dei paragrafi 6.1.5.1.3 (imballaggi) e 6.6.5.1.3 (grandi imballaggi) del codice IMDG, il titolare del certificato di approvazione provvede all’effettuazione di prove su campioni di produzione secondo quanto previsto nel programma di garanzia della qualità contenuto nella documentazione fornita ai sensi dell’art. 32, comma 4, lettera b) del succitato D.P.R. n. 134/2005.

Pertanto i documenti comprovanti le prove effettuate ai sensi del comma 1 devono essere conservati per dieci anni dal titolare del certificato di approvazione ed esibiti a richiesta dell’Amministrazione o dell’organismo autorizzato. Anche l’art. 3 che si occupa dei “modelli dei rapporti di prova e del certificato di approvazione del prototipo di imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi” stabilisce che il rapporto di prova, di cui all’art. 32, comma 5 del D.P.R. n. 134/2005, deve essere redatto in conformità al modello in allegato 2 per gli imballaggi, in allegato 3 per i grandi imballaggi ed in allegato 4 per i contenitori intermedi.

Si evidenzia inoltre che il certificato di approvazione del prototipo di cui all’art. 32, comma 6 del D.P.R. n. 134/2005, deve essere redatto invece in conformità al modello in allegato 5. Infine ai sensi dell’art. 4 che si occupa del “modello di rapporti di ispezione iniziale o periodica dei contenitori intermedi” prevede che il modello di rapporto di prova iniziale o periodica dei contenitori intermedi, di cui al 6.5.4.4 del codice IMDG deve essere redatto in conformità al modello in allegato 6.

Cosimo Salvatore CORSA

La riforma delle **Autorità portuali**

L' ultima chance per salvare Messina-Milazzo

Lucio D' Amico Messina «Non ho alcuna notizia ufficiale sull' eventuale proroga. Aspetto il decreto del ministro Delrio».

Non può dire altro il commissario dell' **Autorità portuale** Antonino De Simone. Tutti i porti italiani conoscono il loro futuro, Messina e Milazzo continuano a essere trattati come elementi residuali della grande riforma della **portualità** e della logistica italiana immaginata dal governo Renzi e portata avanti dal premier Gentiloni. Una riforma, purtroppo, "strabica", orientata tutta verso il Centro-Nord, ad uso e consumo dell' asse Genova-La Spezia e Venezia-Trieste, con le protezioni politiche che hanno tutelato le realtà **portuali** dell' Adriatico (se si è pensato di accorpare Messina-Milazzo con Gioia Tauro, non si può comprendere il perché due porti, l' uno a tiro di schioppo dall' altro, come Ancona e Ravenna abbiano mantenuto la loro autonomia) e con un disegno mirato legittimamente a salvare il grande porto di Gioia Tauro, ledendo però l' autonomia del sistema **portuale** dello Stretto.

Che la scadenza del 30 giugno si avvicini, sembra non importare a nessuno. Eccezion fatta per il movimento CapitaleMessina che, ancora una volta, lancia l' ennesimo sos per l' **Autorità portuale**: «In queste settimane si gioca

l' ultima chance per salvarla, ma serve la volontà politica ed una strategia». Nel documento a firma di Pino Falzea e Gianfranco Salmeri, si sottolinea come non tutto sia perduto. «Forse c' è ancora qualche chance per salvare dalla soppressione la nostra **Autorità portuale**, e quest' ultima possibilità è nelle mani del presidente della Regione siciliana. Ma bisogna fare presto. Due sono le cifre, gli orizzonti temporali di questa scommessa: 30 giugno e 31 agosto. Il 30 giugno 2017 è infatti la scadenza della proroga che il presidente del Consiglio dei ministri con decreto dell' 11 gennaio 2017, ha disposto per il mantenimento dell' autonomia finanziaria e amministrativa dell' **Autorità portuale** di Messina a parziale soddisfacimento dell' istanza del presidente della Regione che nell' agosto 2016 aveva chiesto il mantenimento, per un periodo di diciotto mesi, dell' autonomia dell' Authority «per assicurare la continuità procedurale» di talune attività di rilievo in itinere tra cui le procedure di gara di appalto in corso per la valorizzazione del quartiere fieristico, la definizione dell' iter procedurale per la realizzazione della piattaforma logistica di Tremestieri, la realizzazione di un pontile industriale in località Giammoro, oltre a tutte le azioni di consolidamento e sviluppo delle due realtà **portuali**. Il 31 agosto 2017 è invece la data ultima prevista dalla riforma Madia, cioè la legge "madre" dalla quale ha

- segue

origine il decreto di riforma del sistema portuale, che il Governo ha a disposizione per adottare "uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive" della riforma". Cosa fare allora? La prima mossa dovrebbe essere quella di richiedere una ulteriore proroga fino al 31 dicembre 2017, la stessa concessa all' Autorità portuale di Salerno. Ed è possibile che il Governo nazionale per motivi opportunistici, a tre mesi dalle elezioni regionali, la concederà, o se non altro e sembra la soluzione più probabile, lascerà la situazione in stallo fino a novembre. Nel frattempo l' imperativo categorico, per il presidente Crocetta, dovrebbe essere quello di non concedere assolutamente "l' intesa", prevista dall' articolo 8 del decreto Delrio, per la nomina del presidente della costituenda Autorità portuale di Gioia Tauro, qualsiasi sia il nominativo proposto.

Questa è la trincea principale della battaglia per la difesa dei nostri porti: se Crocetta dà l' intesa è tutto perduto.

Dopodiché, se il Governo procederà comunque alla nomina, il passo successivo dovrà essere quello dell' impugnazione del provvedimento in sede di giustizia amministrativa. In parallelo a questa legittima iniziativa di resistenza in difesa del territorio messinese, il presidente siciliano dovrebbe tempestivamente aprire una trattativa col Governo nazionale (attenzione, la data ultima, ripetiamo, è il 31 agosto), per raggiungere una intesa sui decreti correttivi e/o integrativi della riforma».

Per CapitaleMessina serve la volontà politica ed una strategia

Autorità portuale: in queste settimane si gioca l'ultima chance per salvarla

Autorità portuale: in queste settimane si gioca l'ultima chance per salvarla, ma serve la volontà politica ed una strategia. " A seguire il documento di CapitaleMessina a firma di Pino Falzea e Gianfranco Salmeri Messina: Non tutto è perduto. Forse c'è ancora qualche chance per salvare dalla soppressione la nostra Autorità Portuale, e quest'ultima possibilità, nelle mani del Presidente della Regione Siciliana. Ma bisogna fare presto. Due sono le cifre, gli orizzonti temporali di questa scommessa: 30.6.17 e 31.8.17 Il 30 giugno 2017 è infatti la scadenza della proroga che il Presidente del Consiglio dei Ministri con decreto dell'11 gennaio 2017, ha disposto per il mantenimento dell'autonomia finanziaria e amministrativa dell'Autorità Portuale di Messina a parziale soddisfacimento dell'istanza del Presidente della Regione Siciliana, che il 8 agosto 2016 aveva chiesto il mantenimento, per un periodo di diciotto mesi, dell'autonomia dell'Autorità portuale di Messina «per assicurare la continuità procedurale» di talune attività di rilievo in itinere tra cui: «le procedure di gara di appalto in corso per la valorizzazione del quartiere fieristico, la definizione dell'iter procedurale per la realizzazione della piattaforma logistica di Tremestieri, la realizzazione di un pontile industriale in località Giammoro, oltre a tutte le azioni di consolidamento e sviluppo delle due realtà portuali». Il 31 agosto 2017 è invece la data ultima prevista dalla riforma Madia, cioè la legge "madre" dalla quale ha origine il Decreto di riforma del sistema portuale, che il Governo ha a disposizione per adottare "uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive" della riforma (art.8 comma 6). Cosa fare allora? La prima mossa dovrebbe essere quella di richiedere una ulteriore proroga fino al 31 dicembre 2017, la stessa concessa all'Autorità portuale di Salerno. Ed è possibile che il Governo nazionale per motivi opportunistici, a tre mesi dalle elezioni regionali, la concederà, o se non altro e sembra la soluzione più probabile, lascerà la situazione in stallo fino a novembre. Nel frattempo l'imperativo categorico, per il presidente Crocetta, dovrebbe essere quello di NON concedere assolutamente "l'intesa", prevista dall'articolo 8 del Decreto Delrio, per la nomina del Presidente della costituenda Autorità portuale di Gioia Tauro, qualsiasi sia il nominativo proposto. Questa la trincea principale della battaglia per la difesa dei nostri

- segue

porti: se Crocetta dà l' intesa è tutto perduto. Dopodiché, se il Governo procederà comunque alla nomina, il passo successivo dovrà essere quello dell' impugnazione del provvedimento in sede di giustizia amministrativa. In parallelo a questa legittima iniziativa di resistenza in difesa del territorio messinese, il Presidente siciliano dovrebbe tempestivamente aprire una trattativa col Governo nazionale (attenzione, la data ultima, ripetiamo, è il 31 agosto), per raggiungere una intesa sui decreti correttivi e/o integrativi della riforma, previsti appunto dall' art. 8 comma 6 della Legge Madia. Con lo strumento della revisione del decreto, si potrebbe scongiurare la soppressione dell' Authority messinese o quantomeno ottenere condizioni di autonomia gestionale e garanzie di tutela dei porti di Messina e Milazzo. Questo scenario, così come prefigurato, ci sembra l' unica strategia per salvare l' indipendenza e la prosperità dei nostri porti. Ora sta a Crocetta di dimostrare nei fatti, quanto egli ha dichiarato più volte, ossia l' intenzione di difendere l' autonomia del sistema portuale messinese.

Porti: Gulizia designato membro Autorità Sicilia Orientale

Membri designati devono essere nominati da ministro Trasporti



(ANSA) - CATANIA, 26 GIU - Giuseppe Gulizia è stato designato membro del comitato di gestione dell'Autorità portuale mare di Sicilia Orientale dal sindaco della Città metropolitana di Catania Enzo Bianco. Il comitato è composto da quattro membri designati rispettivamente dal ministero dei Trasporti, dalla Regione siciliana, Città metropolitana di Catania e dal Comune di Augusta, che devono essere nominati dal ministro dei Trasporti con un apposito decreto. Gulizia dal 2010 è ingegnere capo della Città Metropolitana di Catania e ha svolto tra l'altro il ruolo di Responsabile unico del procedimento (Rup) in importanti opere pubbliche nel settore della mobilità di competenza dell'ente. Gulizia è stato inoltre consigliere di amministrazione di Asac e Sac dal 1997 al 2003 e componente delegato del comitato portuale di Catania per la Città metropolitana di Catania dal 2014 al 2018.

CITTÀ METROPOLITANA

L' ing. Gulizia nel comitato dell' **Autorità portuale**

Il sindaco della Città Metropolitana, Enzo Bianco, ha designato come membro del Comitato di Gestione dell' **Autorità Portuale Mare di Sicilia Orientale** l' ing. Giuseppe Gulizia.

Gulizia, laureato in Ingegneria Civile e dei Trasporti all' Università di Catania, dal 2010 è ingegnere capo della Città Metropolitana e ha svolto il ruolo di Rup (responsabile unico del procedimento) in importanti opere pubbliche nel settore della mobilità di competenza dell' ente, come "Sistema In Med - **Logistica integrata** del Mediterraneo. Piattaforma per la pianificazione del Trasporto Intermodale attraverso i corridoi della mobilità" e "Progetto dell' infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo Monorotale tra i paesi Etnei e il Comune di Catania".

L' ing. Gulizia è stato consigliere di amministrazione di Asac e Sac dal 1997 al 2003, componente delegato al **Comitato Portuale** di Catania per la Città Metropolitana dal 2014 al 2016.

Ambiente e porti green I vantaggi del biometano

CATANIA - La Sicilia avamposto nel Mediterraneo per lo sviluppo del biogas e dei combustibili a basso impatto ambientale. Politica, istituzioni, industria, enti pubblici e privati per la prima volta insieme per creare un sistema integrato in grado di abbassare la produzione di zolfo e l'inquinamento nelle aree portuali e metropolitane. Infrastrutture marittime e grandi navi saranno riconvertite in chiave ecosostenibile grazie all'introduzione graduale dei motori a GNL (Gas Naturale Liquefatto). Questa mattina all'Hotel Nettuno di Catania, durante un incontro qualificato alla presenza dei vertici del ministero dell'Agricoltura e Pesca, del ministero dei Trasporti, del Centro Servizi per il Mare di Bruxelles e dell'Università di Catania, sono state illustrate le linee guida del Piano strategico nazionale GNL e le numerose prospettive di sviluppo per l'economia del mare nell'area euromediterranea. Sono intervenuti esponenti del mondo politico e istituzionale convinti delle potenzialità del gas che azzererà le emissioni di particolato e abbassa notevolmente le emissioni di CO₂. «Stiamo anticipando gli investimenti sull'energia rinnovabile nel settore del trasporto marittimo, nel rispetto dei vincoli che impone l'Ue per il 2025» spiega il sottosegretario al Mipaaf, Giuseppe Castiglione, annunciando a breve un nuovo decreto sul biometano per sostenere e incentivare l'utilizzo degli scarti di lavorazione in agricoltura e pesca nella produzione di combustibile pulito. «Il Gnl azzererà le emissioni di particolato e abbasserà notevolmente le emissioni di CO₂ - ricorda - L'obiettivo è quello di creare poli di stoccaggio per la produzione di Gas Naturale Liquefatto in Sicilia per una riconversione energetica totalmente ecologica che coinvolgerà tutti, dai piccoli pescherecci alle grandi ammiraglie del mare, cambiando radicalmente i consumi e la qualità ambientale in tutta l'area del Mediterraneo». Una linea condivisa anche dal Centro Servizi per il Mare di Bruxelles - che ha l'obiettivo di facilitare l'incontro tra P.A., enti pubblici e imprese nell'accesso alle opportunità economiche offerte dall'Ue. «L'Europa co-finanzia i progetti, il nostro compito è quello di convogliare gli investimenti delle società private verso le linee strategiche definite dal governo nazionale - sottolinea il dirigente Francesco De Rosa - Siamo il punto di riferimento italiano a Bruxelles, disponendo di una visione globale delle opportunità di sviluppo, sia a livello nazionale che europeo, abbiamo convogliato oltre 100 milioni di investimenti in progetti concreti». Significativa la presenza dell'Autorità di sistema del mare della Sicilia Orientale con la presenza dell'avvocato Andrea Annunziata, che ha raccolto la sfida impegnativa di mettere a sistema i porti di Augusta e Catania. «Il porto di Catania continua a crescere tornando a essere un'infrastruttura di rilievo

IL CONVEGNO. Ieri all' hotel Nettuno illustrate le linee guida del Piano strategico nazionale Gnl

Sicilia avamposto del Mediterraneo per lo sviluppo del biogas ecologico

La Sicilia avamposto nel Mediterraneo per lo sviluppo del biogas e dei combustibili a basso impatto ambientale. Per creare un sistema integrato in grado di abbassare la produzione di zolfo e l' inquinamento nelle aree portuali e metropolitane. Infrastrutture marittime e grandi navi saranno riconvertite in chiave ecosostenibile grazie all' introduzione graduale dei motori a Gnl (Gas Naturale Liquefatto). Ieri mattina all' Hotel Nettuno sono state illustrate le linee guida del Piano strategico nazionale Gnl e le prospettive di sviluppo per l' area euromediterranea.

«Stiamo anticipando gli investimenti sull' energia rinnovabile nel settore del trasporto marittimo, nel rispetto dei vincoli che impone l' Ue per il 2025» spiega il sottosegretario al Mipaaf, Giuseppe Castiglione, annunciando a breve un nuovo decreto sul biometano per sostenere e incentivare l' utilizzo degli scarti in agricoltura e pesca nella produzione di combustibile pulito.

«L' obiettivo - ricorda - è quello di creare poli di stoccaggio per la produzione di Gas Naturale Liquefatto in Sicilia per una riconversione energetica che coinvolgerà tutti, dai piccoli pescherecci alle grandi navi».

Una linea condivisa anche dal Centro Servizi per il Mare di Bruxelles. «L' Europa co-finanzia i progetti, il nostro compito è quello di convogliare gli investimenti delle società private verso le linee strategiche definite dal governo nazionale - sottolinea il dirigente Francesco De Rosa - Siamo il punto di riferimento italiano a Bruxelles, abbiamo convogliato oltre 100 milioni di investimenti in progetti concreti».

Significativa la presenza dell' Autorità di sistema del mare della Sicilia Orientale con la presenza dell' avv. Andrea Annunziata. «Il porto di Catania continua a crescere tornando a essere un' infrastruttura di rilievo europeo - aggiunge il sindaco Enzo Bianco - adesso dobbiamo diventare attrattivi per un mercato che da qui a poco cambierà radicalmente».

«Catania è di nuovo nella Ten-T Comprehensive network, la rete che raggruppa le principali infrastrutture dell' Unione europea, una posizione che permetterà alla Sicilia di accedere ai fondi Ue - commenta l' eurodeputato Salvo Pogliese, membro Commissione Trasporti Ue - Cresce il traffico di traghetti e merci e crescerà ancora di più l' incidenza dei croceristi.

Ecco perché il sistema portuale di Catania e Augusta deve essere antesignano rispetto all' utilizzo di

- segue

carburanti ecologici».

Enrico Maria Pujja, direttore generale del Trasporto **marittimo** sottolinea che «il ministero delle Infrastrutture lavora sul Gnl dal 2007 anticipando una visione strategica sull' abbattimento delle emissioni nei porti».

«In Italia siamo pronti a mettere il gas, abbiamo un progetto globale in cui la Sicilia può fare la sua parte come player principale» osserva Mario Dogliani, coordinatore dei progetti Lng per conto del Mit. «Per poter dare il gas liquefatto alle navi e ai camion abbiamo bisogno di depositi e di una rete di distributori, un network unico in Europa che abbia il suo baricentro sull' isola».

Tra i relatori i professori Biagio Pecorino, ordinario di Economia ed estimo rurale all' Università di Catania, e Matteo Ignaccolo, ordinario di Economia dei **Trasporti** al Dipartimento di Ingegneria. Il convegno è stato moderato dal giornalista Luca Ciliberti. Sono intervenuti anche il vice presidente della Commissione **Trasporti** della Camera, Vincenzo Garofalo, il deputato Andrea Causin, il direttore del ministero per la Pesca, Riccardo Rigillo, il prefetto di Catania, Silvana Riccio, il commissario dell' **Autorità portuale** di Catania, Nunzio Martello.

Catania

In Sicilia porti green con il biometano, presentate line guida per riconversione al Gnl

CATANIA - "Il Gnl azzererà le emissioni di particolato e abbasserà notevolmente le emissioni di CO2. L'obiettivo è quello di creare poli di stoccaggio per la produzione di Gas Naturale Liquefatto in Sicilia per una riconversione energetica totalmente ecologica che coinvolgerà tutti, dai piccoli pescherecci alle grandi ammiraglie del mare, cambiando radicalmente i consumi e la qualità ambientale in tutta l'area del Mediterraneo". Lo ha affermato il sottosegretario alle politiche agricole, alimentari e forestali Giuseppe Castiglione a Catania durante un incontro sulle linee guida del Piano strategico nazionale per la diffusione del Gas naturale liquefatto (GNL) e le prospettive di sviluppo per l'economia del mare nell'area euromediterranea, al quale hanno preso parte, tra gli altri, l'eurodeputato Salvo Pogliese, membro della Commissione Trasporti UE, ed il direttore generale del Trasporto marittimo Enrico Maria Pujia. Il sottosegretario ha aggiunto che "stiamo anticipando gli investimenti sull'energia rinnovabile nel settore del trasporto marittimo nel rispetto dei vincoli che impone l'Ue per il 2025". "Catania - ha detto Pogliese - è di nuovo nella Ten-T Comprehensive network, la rete che raggruppa le principali infrastrutture dell'Unione europea, una posizione che permetterà alla Sicilia di accedere ai fondi provenienti da Bruxelles. Cresce il traffico di traghetti e merci - ha aggiunto - e crescerà ancora di più l'incidenza dei passeggeri provenienti dalle crociere con nuove tecnologie. Ecco perché il sistema portuale di Catania e Augusta, con Gela in futuro, deve essere antesignano rispetto all'utilizzo di carburanti ecologici e compatibili che portano al risparmio energetico e al rispetto dell'ambiente".

- segue

europeo - aggiunge il sindaco Enzo Bianco - adesso dobbiamo diventare attrattivi per un mercato che da qui a pochi anni cambierà radicalmente i combustibili per i mezzi di trasporto». «Catania è di nuovo nella Ten-T Comprehensive network, la rete che raggruppa le principali infrastrutture dell' Unione europea, una posizione che permetterà alla Sicilia di accedere ai fondi provenienti da Bruxelles - commenta l' eurodeputato Salvo Pogliese, membro Commissione Trasporti UE - Cresce il traffico di traghetti e merci e crescerà ancora di più l' incidenza dei passeggeri provenienti dalle crociere con nuove tecnologie. Ecco perché il sistema portuale di Catania e Augusta, con Gela in futuro, deve essere antesignano rispetto all' utilizzo di carburanti ecologici e compatibili che portano al risparmio energetico e al rispetto dell' ambiente». Enrico Maria Pujia, direttore generale del Trasporto marittimo sottolinea che «il ministero delle Infrastrutture lavora sul GNL dal 2007, in tempi non sospetti, anticipando una visione di strategia a livello europeo e internazionale sull' abbattimento delle emissioni nei porti». Il basso tasso di inquinamento e i costi accessibili il Gas Naturale Liquefatto, messi a sistema, sono in grado di rilanciare la portualità e il settore marittimo in Italia. «In Italia siamo pronti a mettere il gas, abbiamo un progetto globale in cui la Sicilia, snodo fondamentale del Mediterraneo, può fare la sua parte come player principale» osserva Mario Dogliani, coordinatore dei progetti Lng per conto del Mit. «Per poter dare il gas liquefatto alle navi e ai camion abbiamo bisogno di depositi e di una rete di distributori, un network unico in Europa che abbia il suo baricentro proprio sull' isola». Tra i relatori i professori Biagio Pecorino, ordinario di Economia ed estimo rurale all' Università di Catania, e Matteo Ignaccolo, ordinario di Economia dei Trasporti al Dipartimento di Ingegneria, che si sono concentrati sull' opportunità di utilizzare gli scarti dell' agricoltura e della pesca per produrre biogas a costi molto più bassi rispetto a quelli dei combustibili fossili. Il convegno è stato moderato dal giornalista Luca Ciliberti. Sono intervenuti anche il vice presidente della Commissione Trasporti della Camera, Vincenzo Garofalo, il deputato Andrea Causin, il direttore del ministero per la Pesca, Riccardo Rigillo, il prefetto di Catania, Silvana Riccio, il commissario dell' Autorità portuale di Catania, Nunzio Martello.

Autorità portuale, Capuano nel comitato Il messinese Arcigli nel Comitato paralimpico

AUGUSTA È Domenico Capuano (nella foto), agente marittimo raccomandatario augustano di 41 anni, il rappresentante del Comune di Augusta nel Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale**. Ad averlo indicato ieri al presidente dell' **Autorità di sistema**, Andrea Annunziata è stato il sindaco Cettina Di Pietro che sottolineato anche le sue «competenze in diritto della navigazione e **logistica integrata** ed un master in sistemi di gestione **integrata**». Il suo nome si aggiunge a quello di Gaetano La Ferla, già indicato in quota alla Regione, e dovrà essere formalizzato da Annunziata.

(*CESA*) MESSINA Il messinese Alessandro Arcigli (nella foto) è stato confermato direttore tecnico paralimpico. A deciderlo il consiglio nazionale della Federazione italiana tennistavolo. Per il tredicesimo anno consecutivo, il commissario tecnico peloritano, che da quest' anno ricopre anche il ruolo di delegato dei Coni di Messina, sarà responsabile della preparazione tecnica dei pongisti paralimpici.

L' obiettivo è di confermare i successi ottenuti in questi anni con le sei medaglie d' oro conquistate alle paralimpiadi di Pechino 2008, Londra 2012 e Rio 2016.

Arcigli è l' unico azzurro di tutte le discipline sportive, ad avere partecipato in qualità di responsabile delle squadre nazionali, sia alle paralimpiadi che alle olimpiadi del '96 ad Atalanta. (*RISE*) AUGUSTA Ha 25 anni e ha contribuito a fondare ad Augusta la sezione del partito di Pippo Civati, il comitato Augusta Possibile «7 marzo - Enrico Berlinguer» il nuovo portavoce locale. Si tratta di Salvatore Santaera (nella foto), votato a maggioranza durante l' assemblea degli iscritti. Succede a Marco Ghirlanda. «In questi due anni siamo stati presenti sul territorio, sostenendo molte battaglie che -ha detto -riguardano la salute, l' ambiente, il lavoro. Continueremo ad essere un comitato autonomo, presenti e soprattutto attenti alle problematiche che attanagliano da anni questa città. Mi impegnerò ad avere un rapporto costruttivo con tutte le forze politiche». (*CESA*)

GENOA SHIPPING WEEK 2017 Genova, 26 giugno – 1 luglio 2017



*Genova, 26 giugno 2017 - Il Programma 27 - 28 GIUGNO 2017 :
IL PORTO SI APRE ALLA CITTÀ - 50 ANNI C.I.S.CO. - I CONVEGNI A PALAZZO SAN GIORGIO -
LE VISITE GUIDATE A PALAZZO LAURO E GALATA MUSEO DEL MARE -
TAVOLA ROTONDA PROPELLER GENOA*

Dopo il successo della scorsa edizione, **martedì 27** la GSW proporrà **IL PORTO SI APRE ALLA CITTÀ'**, tre visite guidate a tre eccellenze organizzate in collaborazione con Talent Tour. Alle 10 la **Capitaneria di Porto di Genova**, la più avanzata del Mediterraneo, mostrerà il suo **centro di controllo portuale informatizzato** offrendo una visita speciale, dedicata ai congressisti e alla cittadinanza, per connettere ancora di più i professionisti del mare, le imprese del territorio e il pubblico. Alle 14.30, **due le visite a Molo Giano**: l'officina di **WÄRTSILÄ**, leader globale nella produzione e assistenza tecnica di sistemi di propulsione e generazione di energia per uso marino e industriale, che svelerà l'eccellenza della divisione Services, dove sono lavorati e assemblati i componenti dei grandi motori, e il nuovo casco innovativo che impiega la **realtà aumentata**. Seguirà la visita ad **ABB – Turbocharging Station**, leader tecnologico nella produzione e manutenzione di turbocompressori industriali, società attenta ai più elevati livelli di efficienza, con più di 100 stazioni di servizio in tutto il mondo e più di 200.000 turbocompressori su navi, centrali elettriche, locomotive diesel e grandi mezzi stradali.

Il 27 sarà anche la giornata dedicata ai festeggiamenti per i **50 anni di C.I.S.Co. - Council of Intermodal Shipping Consultants** con **Container Digitalization Conference**, un convegno alle 16.30 presso la **Camera di Commercio** di Via Garibaldi per analizzare le prospettive dello sviluppo della digitalizzazione nell'ambito della logistica containerizzata e, alle 19.30, l'inaugurazione di **A container Story**, una mostra che richiamerà l'ambientazione di un container e ripercorrerà i 50 anni di vita dell'Associazione attraverso materiale d'archivio, fotografie degli eventi salienti e curiosi cimeli. Al pomeriggio **Palazzo San Giorgio** alle 16.30 ospiterà il convegno organizzato dal **Collegio Nazionale Capitani L.C.&M.** dedicato alla disciplina normativa sulla sicurezza della navigazione marittima. La giornata si concluderà con una tavola rotonda, **"IL MONDO DELLO SHIPPING SULL'ONDA DELLA BREXIT"** organizzata da **The International Propeller Club Port of Genoa** presso l'Hotel Savoia (su invito. Le iscrizioni sono aperte fino alle ore 15:30 di oggi lunedì 26 giugno 2017).

Mercoledì 28 alle ore 9 a Palazzo San Giorgio si svolgerà il I° **FORUM NAZIONALE SUI "FUMI" DELLE NAVI** organizzato dalla **Capitaneria di Porto di Genova** e **A.R.P.A.L. Liguria**, incentrato sul monitoraggio delle emissioni a fumaiolo e sulle problematiche e prospettive future. A partire dalle 11 si svolgerà l'**open session** della **MED SECURITY SUMMIT**, **Conferenza Internazionale sulla sicurezza portuale e marittima**, dedicata al tema della sicurezza dei Porti e dei Terminal con un focus sulla geopolitica in collaborazione con **The Propeller Club, Port of Genoa**. Nel pomeriggio il convegno dedicato alla **SAFETY** in collaborazione con **DICCA, DITEN, ATENA E CONISMA** aprirà

- segue

la 9ª edizione di **PORT&SHIPPINGTECH**, *main conference* della GSW, a ingresso libero. Le iscrizioni online sono chiuse, sarà possibile iscriversi in loco al desk di reception presso Palazzo San Giorgio. Due le visite guidate ALLE 18 che coinvolgeranno Palazzo Nicolò Lomellini -Lauro il Galata Museo del Mare. Alle 19.00, a bordo dell'Alpino, si svolgerà la premiazione di #shootyourport, il concorso fotografico ideato dal Gruppo Giovani Riuniti in collaborazione con IgersGenova e GNV per celebrare il porto commerciale di Genova, cui hanno partecipato oltre 600 fotografie. La GENOA SHIPPING WEEK, la settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da Assagenti e ClickutilityTeam coinvolgerà la città di Genova dal 26 giugno al 1 luglio e terminerà con la 14ª edizione dello SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS DINNER, la tradizionale cena di gala degli agenti marittimi genovesi. www.qsweek.it

ESPRESSIONI ED ESPOSIZIONIEVENTI IN CITTA'

VISITE A BORDO DELLA FREGATA ALPINO–Stazione Marittima Genova – Ponte dei Mille, lato Levante. Martedì 27 giugno – dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 15:00 alle 19:00; Mercoledì 28 giugno dalle 10:00 alle 13:00; giovedì 29 giugno – dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 15:00 alle 19:00.

Per partecipare è necessario presentarsi al varco di Ponte dei Mille, dove sarete accolti del personale della Marina Militare.

Organizzato da: Marina Militare.

VISITE GUIDATE -28 GIUGNO

ORE 18:00 **Palazzo Nicolò Lomellini** – Palazzo Lauro - Piazza della Nunziata, 5, Genova.

ORE 18:00 – 19:30 - **Galata Museo del Mare** – Calata de Mar, 1, Genova.

50° C.I.S.Co. ANNIVERSARY EXHIBIT A container Story - 26 giugno – 30 giugno, Salone del Consiglio Camera di Commercio di Genova – Via Garibaldi, 4, Genova. Orari: 9:00 – 13:00 / 14:00 – 17:00. Organizzato da C.I.S.Co. Mostra gratuita aperta al pubblico.

VISITA CONVENZIONATA:

Acquario di Genova –Galata Museo del Mare -Bigo ascensore panoramico -Museo Nazionale dell'Antartide – Biosfera I partecipanti al Forum Port&ShippingTech, dietro la presentazione del badge di partecipazione, avranno diritto ai seguenti sconti: Acquario di Genova 3€ di sconto al partecipanti + 1 accompagnatore; Galata Museo del Mare 3€ di sconto al partecipanti + 1 accompagnatore; Bigo ascensore panoramico 1€ di sconto al partecipanti + 1 accompagnatore; Museo Nazionale dell'Antartide 1€ di sconto al partecipanti + 1 accompagnatore; Biosfera 1€ di sconto al partecipanti + 1 accompagnatore.

www.qsweek.it

Da oggi a giovedì

Cartoonia MUNICIPIO VALBISAGNO Si chiama "Cartoonia in Val Bisagno" la mostra di locandine cinematografiche per ragazzi dagli anni Cinquanta a oggi. Sarà visitabile fino al 30 nell'aula consiliare del Municipio Valbisagno.

Piazza dell' Olmo 3 EVENTO GenoaShipping Week PALAZZO SAN GIORGIO Prosegue fino al 1° luglio la terza edizione della "Genoa Shipping Week". Oggi dalle 16.30 è in programma l'incontro aperto a tutti sul tema "L'applicazione della normativa sulla sicurezza della navigazione marittima tra prevenzione e proporzionalità, impatto su armatori ed equipaggi". L'evento è organizzato dal Collegio Nazionale Capitani.

Via della Mercanzia STRADA NUOVA Palazzo Rosso,Bianco e Tursi Via Garibaldi, mart. -ven. 9-19, 1° e 4° ven.

del mese 9-21, sab. e dom. 10-19.30; lunedì aperto per i crocieristi **ARCHEOLOGIA Villa Pallavicini, Pegli** mart. -ven. 9-19; 1° e 4° ven. del mese 9-21, sab. edom. 10-19.30 **Arte orientale. Piazzale Mazzini 1.**

Mart.-ven. 9-19, sab. edom. 10-19.30 CHIOSSONE Chiostro dei Canonici, via T. Reggio 20 r. Lun-dom. 10-18, chiuso martedì **Piazza di Pellicceria 1.** Mart.-sab 8.30-19.30, prima dom. del mese 13.30-19.30 **Galleria d' arte moderna Villa Saluzzo Serra, via Capolungo 3** Mart.-ven. 11-18, sab. edom. 12-19 **IL RICORDO Don Milani, maestro PALAZZO DUCALE** Alle 19, nella Sala del Munizionario, incontro su "Don Lorenzo Milani, maestro" (nella foto) in occasione dei 50 anni dalla morte del sacerdote e insegnante, con letture e musica del Coro Daneo.

Ingresso libero LA BIOGRAFIA Caterina Marcenaro PALAZZO DUCALE Alle 17.45 nella Sala del Minor Consiglio, si tiene la presentazione del libro di Raffaella Fontanarossa "La capostipite di sé. Una donna alla guida dei musei, Caterina Marcenaro a Genova 1948-1971" (edizioni Etgraphiae).

Ingresso libero L' INCONTRO L' album di Gemello MONDADORI Alle 18 al Mondadori Bookstore di via XX Settembre 27 r **Andrea Ambrogio, in arte Gemello, musicista e pittore,** incontra i fan e firma copie dell' album "Indiana".

Pass prioritario per il firmacopie acquistando l' album da Mondadori.

Ingresso libero STORIA LIGURE Bruschi, il partigiano PIAZZALE DELL' OLMO In piazzale dell' Olmo alle 18.30 è in programma l'incontro dal titolo "Le sette vite di un compagno di lotta", che vedrà protagonista Giordano Bruschi. Sono previsti interventi di Luca Borzani e Mauro Pirovano.

CONFERENZA Simboli a Villa Pallavicini ARCHEOSOFICA Conferenza alle 21.15 su "Il simbolismo c

- segue

Villa Pallavicini a Pegli" nlla sede dell' associazione Archeosofica. L' ingresso è libero.

Via Sturla 19 r INMARE FESTIVAL Sospeso l' incontro con Recalcati TEATRO SOCIALE "E qualcos torna sempre dal mare", l' incontro con Massimo Re calcati previsto il 30 giugno al Teatro Sociale di Camogli nell' ambito del Festival InMare, è stato sospeso per ragioni famigliari.

Camogli PER I BAMBINI "Raccontami una storia" BERIO CAFÉ Si tiene alle 17.30 la presentazione di gioco interattivo per bambini "Raccontami una storia", intrattenimento con figurine adatto anche a bimbi con problemi, con l' assistenza di uno psicologo, psicoterapeuta. Ad illustrare il gioco sarà l' inventrice Giuseppina Mancuso.

Via del Seminario PER I RAGAZZI "Mi Games" PORTO ANTICO Fino al 2 luglio si tiene l' manifestazione dedicata "multi -sport" dal titolo "Mi Games". Si tratta di un evento di sport di strada che annovera calcio, basket e beach -volley e coinvolge ragazzi dai 14 ai 30 anni.

Calata Mandraccio.

Il Secolo XIX

MARE SICURO, DIBATTITO A SAN GIORGIO

Nell'ambito di "Genoa Shipping Week" si tiene un incontro sul tema della sicurezza in mare.

18.00 Container Story", allestita in occasione dei 50 anni di Cisco. Council of Intermodal Shipping Consultants, con materiale d'archivio, fotografie e cimeli. Orario dalle 9 alle 13 e dalle 14 alle 17. Sabato ore 15-18.

Ingresso libero MUSEO DIOCESANO MUSEODELTESORO Cattedrale, piazza San Lorenzo Lun.-sab.9-12e15-18; dom. chiuso.

Oggi al via Genoa Shipping Week, il programma degli eventi

GENOA SHIPPING WEEK – Programma 27/28 Giugno

IL PORTO SI APRE ALLA CITTÀ – 50 ANNI DI C.I.S.CO. – I PRIMI CONVEGNI A PALAZZO SAN GIORGIO

LE VISITE GUIDATE A PALAZZO LAURO E GALATA MUSEO DEL MARE

La III edizione della Genoa Shipping Week apre stamani con l'arrivo della Nave Alpino, la quinta Unità FREMM della Marina Militare, una delle più moderne unità navali, che rimarrà ormeggiata a Genova tutta la settimana a Ponte dei Mille - Stazione Marittima con visite guidate nelle giornate di martedì 27, mercoledì 28 e giovedì 29.

Dopo il successo della scorsa edizione, martedì 27 la GSW proporrà IL PORTO SI APRE ALLA CITTÀ', tre visite guidate -previa iscrizione- a tre eccellenze organizzate in collaborazione con Talent Tour. Alle 10 la Capitaneria di Porto di Genova, la più avanzata del Mediterraneo, mostrerà il suo centro di controllo portuale informatizzato offrendo una visita speciale dedicata ai congressisti e alla cittadinanza. Alle 14.30, due le visite a Molo Giano: l'officina di WÄRTSILÄ, leader globale nella produzione e assistenza tecnica di sistemi di propulsione e generazione di energia per uso marino e industriale, che svelerà l'eccellenza della divisione Services, dove sono lavorati e assemblati i componenti dei grandi motori, e il nuovo casco innovativo che impiega la realtà aumentata. Seguirà la visita ad ABB – Turbocharging Station, leader tecnologico nella produzione e manutenzione di turbocompressori industriali, società attenta ai più elevati livelli di efficienza, con più di 100 stazioni di servizio in tutto il mondo e più di 200.000 turbocompressori su navi, centrali elettriche, locomotive diesel e grandi mezzi stradali.

Il 27 giugno sarà anche la giornata dedicata ai festeggiamenti per i 50 anni di C.I.S.Co. con Container Digitalization Conference, un convegno alle 16.30 presso la Camera

- segue

di Commercio di Via Garibaldi per analizzare le prospettive dello sviluppo della digitalizzazione nell'ambito della logistica containerizzata e, alle 19.30, l'inaugurazione di A container Story, una mostra che richiama l'ambientazione di un container e ripercorrerà i 50 anni di vita dell'Associazione attraverso materiale d'archivio, fotografie e curiosi cimeli. Alle 16.30 Palazzo San Giorgio ospiterà il convegno organizzato dal Collegio Nazionale Capitani L.C.&M. dedicato alla disciplina normativa sulla sicurezza della navigazione marittima. La giornata si concluderà con una tavola rotonda, "IL MONDO DELLO SHIPPING SULL'ONDA DELLA BREXIT" organizzata da The International Propeller Club Port of Genoa presso l'Hotel Savoia (su invito).

Mercoledì 28 alle ore 9 a Palazzo San Giorgio si svolgerà il 1° FORUM NAZIONALE SUI "FUMI" DELLE NAVI organizzato dalla Capitaneria di Porto di Genova e A.R.P.A.L. Liguria, incentrato sul monitoraggio delle emissioni a fumaiolo e sulle problematiche e prospettive future. A partire dalle 11 si svolgerà l'open session della MED SECURITY SUMMIT, Conferenza Internazionale sulla sicurezza portuale e marittima, dedicata al tema della sicurezza dei Porti e dei Terminal con un focus sulla geopolitica. Nel pomeriggio il convegno sulla SAFETY in collaborazione con DICCA, DITEN, ATENA E CONISMA aprirà la 9ª edizione di PORT&SHIPPINGTECH, main conference della GSW, a ingresso libero previa registrazione.

Due le visite guidate alle 18 aperte alla cittadinanza e che coinvolgeranno Palazzo Nicolò Lomellini -Lauro e il Galata Museo del Mare. Alle 19.00, a bordo dell'Alpino, si svolgerà la premiazione di #shootyourport, il concorso fotografico ideato dal Gruppo Giovani Riuniti in collaborazione con IgersGenova e GNV per celebrare il porto commerciale genovese, cui hanno partecipato oltre 600 foto (su invito). La GENOA SHIPPING WEEK, la settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da Assagenti e ClickutilityTeam coinvolgerà la città di Genova dal 26 giugno al 1 luglio e terminerà con la 14ª edizione dello SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS DINNER, la tradizionale cena di gala degli agenti marittimi genovesi.

Il programma di tutta la settimana: <http://www.gsweek.it/programma-2/>

MED SECURITY SUMMIT: al Genoa Shipping Week Forum nazionale su "fumi" delle navi

(FERPRESS) – Genova, 27 GIU – Entra nel vivo la III edizione della Genoa Shipping Week, la settimana dedicata all'economia e alla cultura del mare. Mercoledì 28 Palazzo San Giorgio ospiterà l'open session della MED SECURITY SUMMIT, Conferenza Internazionale sulla sicurezza portuale e marittima, dedicata al tema della sicurezza dei Porti e dei Terminal con un focus sulla geopolitica in collaborazione con The Propeller Club, Port of Genoa.

In concomitanza si svolgerà il I° FORUM NAZIONALE SUI "FUMI" DELLE NAVI organizzato dalla Capitaneria di Porto di Genova e A.R.P.A.L. Liguria, incentrato sul monitoraggio delle emissioni a fumaiolo e sulle problematiche e prospettive future.

Nel pomeriggio il convegno dedicato alla SAFETY e alle novità in tema di ricerca per la sicurezza e gestione della Navigazione aprirà la 9ª edizione di PORT&SHIPPINGTECH, main conference della GSW, a ingresso libero previa registrazione. La sessione presenterà le novità della modellazione meteomarina e le sue applicazioni nella sicurezza e nella gestione della navigazione e nella pianificazione e progettazione delle opere costiere e offshore. Proseguono le visite alla Nave Alpino a Ponte dei Mille (10-13;15-19) cui si aggiungono alle 18.00 due visite guidate aperte alla cittadinanza che coinvolgeranno Palazzo Nicolò Lomellini -Lauro il Galata Museo del Mare.

Sicurezza, monitoraggio, combustibili rinnovabili, logistica, salvaguardia, innovazioni tecnologiche e governance dei porti sono alcuni dei temi che saranno affrontati da P&ST, main conference della manifestazione. Giovedì 29 giugno prenderà il via il GREEN SHIPPING SUMMIT dedicato alle innovazioni tecnologiche e ai nuovi carburanti per l'efficienza energetica e ambientale del trasporto marittimo. DUE le sessioni che coinvolgeranno rispettivamente Confitarma e Assoporti e che analizzeranno l'entrata in vigore del regolamento MRV per il monitoraggio, la verifica e rendicontazione delle emissioni di CO2 del trasporto marittimo e, a seguire, la rigenerazione dei waterfront portuali con una particolare attenzione ai progetti pilota delle neonate Autorità di sistema portuale.

Novità di quest'anno, TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO la sessione che analizzerà l'evoluzione nei sistemi di comunicazione del cluster marittimo con focus sulla realtà aumentata, sul cloud platform e l'internet of things. Sempre il 29, si svolgeranno il convegno INFRASTRUCTURE & FINANCE dedicato al ruolo degli investitori per lo sviluppo competitivo dei porti italiani; il seminario SAFETY OF LIFE AT SEA NEL CANALE DI SICILIA sulle operazioni di salvataggio di Guardia Costiera e Marina Mercantile organizzato dal Gruppo Giovani Federagenti – Gruppo Giovani Confitarma e YoungShip e il seminario "Un anno di VGM" a cura di Spediporto. e con la nuova sessione

La GENOA SHIPPING WEEK, la settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da Assagenti e ClickutilityTeam coinvolgerà la città di Genova dal 26 giugno al 1 luglio e terminerà con la 14ª edizione dello SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS DINNER, la tradizionale cena di gala degli agenti marittimi genovesi.

Il programma di tutta la settimana: <http://www.gsweek.it/programma-2/>

TRIBUNALE DEL RIESAME. Si discute oggi il ricorso avanzato dalla procura di Trapani contro la decisione del gip che ha rimesso in libertà l' ex deputato

Ettore Morace resta ai domiciliari Attesa la pronunzia sul caso Fazio

OOO L' armatore della Liberty Lines, Ettore Morace, rimane ai domiciliari anche per quanto riguarda il troncone trapanese dell' inchiesta giudiziaria "Mare Monstrum". L' indagine, coordinata inizialmente dai pm palermitani e frutto di un lavoro investigativo condotto dai Carabinieri di Trapani e Palermo, ha fatto emergere i contorni di quella che sembra essere una vera e propria tangentopoli attorno alla gestione e al sovvenzionamento dei trasporti navali siciliani. Il Tribunale del Riesame di Palermo ha infatti respinto l' istanza di scarcerazione presentata dai legali dell' armatore della più grande compagnia di aliscafi d' Europa.

Morace, difeso dagli avvocati Di Benedetto e Siragusa, è indagato per corruzione nell' ambito di una inchiesta della Procura di Palermo che vede coinvolti anche l' ex sottosegretario alle Infrastrutture Simona Vicari e il governatore siciliano Rosario Crocetta. L' armatore Ettore Morace, secondo i magistrati delle Procure di Palermo e Trapani, attraverso regalie, favori e mazzette avrebbe condizionato a suo favore la politica regionale e nazionale in materia di trasporti marittimi. L' inchiesta, partita da Palermo, è stata successivamente divisa in due tranches tra

Palermo e Trapani. Sia per il troncone palermitano e ora anche per quello trapanese la risposta dei giudici del riesame è stata identica, ricorsi respinti. Nella tranche trapanese Ettore Morace è indagato assieme all' ex sindaco Mimmo Fazio, sotto inchiesta per corru tato dai pm trapanesi proprio all' indomani del primo turno elettorale, quello che ha visto Fazio agguantare a Trapani il ballottaggio come candidato più votato.

La Procura ha chiesto infatti il ripristino degli arresti domiciliari per il politico. Si avvicina frattanto anche l' appuntamento con le aule giudiziarie del Tribunale delle misure di prevenzione di Trapani per il senatore di Forza Italia ed ex sottosegretario all' Interno Tonino D' Ali. L' altro candidato eccellente del voto trapanese colpito da un provvedimento giudiziario in piena campagna elettorale. Il senatore D' Ali per la Dda di Palermo è un soggetto socialmente pericoloso per via dei rapporti con i famigerati mafiosi Messina Denaro. La Dda di Palermo ha chiesto l' applicazione di una misura di prevenzione personale e

non patrimoniale, la sorveglianza speciale e l' obbligo di dimora a Trapani per il senatore D' Ali. La prima udienza è fissata per il prossimo 13 luglio.

Trapani

L' armatore Ettore Morace resta ai domiciliari

OOO L' armatore della Liberty Lines, Ettore Morace, rimane ai domiciliari anche per quanto riguarda il troncone trapanese dell' inchiesta giudiziaria «Mare Monstrum». Il Tribunale del Riesame ha respinto l' istanza di scarcerazione presentata dai suoi legali. Morace è indagato per corruzione nell' inchiesta che vede coinvolti anche l' ex sottosegretario alle Infrastrutture Simona Vicari e il governatore Rosario Crocetta.

LA NOSTRA ECONOMIA BIAGIONI ■ A PAGINA 3

«Benetti vuol rimanere Ma senza la concessione sarebbe un problema»



La cerimonia al cantiere Azimut/Benetti



«Bisogna mettere un punto e definire il concessionario dell'area, per fare gli investimenti necessari e rimettere l'area in ordine».

«Azimut/Benetti vuole rimanere Qui il 40% del nostro fatturato»

Poerio: «Il mercato non aspetta. Bisogna far presto con questa gara»

di PAOLO BIAGIONI

LIVORNO. «HO FIDUCIA nell'operato del presidente **Azimut/Benetti** se non ci fosse stato l'incidente mortale nel 2015, adesso la gara per l'assegnazione dei bacini sarebbe conclusa». L'ingegner Vincenzo Poerio, amministratore delegato del gruppo Azimut/Benetti, una delle realtà più solide del panorama locale con centinaia di dipendenti, in dotto compreso, guarda al futuro e spera in una svolta epica che se non dovessimo riuscire ad avere la concessione di quelle aree - ha aggiunto Poerio - per noi sarebbe un grosso problema. Vorrebbe dare ristrutturare tutto il nostro piano industriale.

Ci sarà ancora da aspettare diversi mesi prima di arrivare all'assegnazione.

«La questione in fatto sta sul tavolo da anni, oggi è cambiato qualcosa rispetto al passato, l'azienda è entrata nel settore delle grosse imbarcazioni, prima ci fermavamo a quelle di 70 metri, oggi invece andiamo oltre i 100. Questione retila parte, c'è l'aspetto relativo alla costruzione.

Quando variamo queste barche abbiamo bisogno di un bacino grosso, e di banchine per allestirle. Mantenere il rapporto con i clienti.



Tre gigayacht da varare: farlo a Spezia danno per costi e immagine»

del resto, è importante per creare continuità sul lavoro».

Nel 2019 è previsto il varo di tre gigayacht. Sarà possibile effettuare tutte le operazioni a Livorno?

«Metterle in acqua e portarle a Spezia per il varo non rappresenta solo un fatto negativo a livello di immagine, ma anche di costi, non possiamo permettercelo. Aumentare questo tipo di spese significherebbe non far quadrare i numeri, è un aspetto da evitare. Abbiamo tre barche di grandi dimensioni in costruzione, c'è un impegno grosso dal punto di vista societario e da parte



del nostro team. Se Benetti produce ottimamente queste barche e soddisfa i clienti si avvierà verso un mercato sempre più importante.

La magistratura adesso ha fatto il suo corso. Ora a chi tocca fare il primo passo per guardare avanti? «Penso che le istituzioni locali abbiano tutto l'interesse ad accelerare una gara è una gara che accelera deve farla secondo tutti i criteri. Bisogna

mettere un punto e definire il concessionario dell'area, così almeno potranno essere fatti tutti gli investimenti necessari per rimetterla in ordine. La magistratura ha chiuso le indagini, per loro si può procedere».

Quanto incide la produzione fatta a Livorno sul fatturato complessivo di Azimut/Benetti?

«Percentualmente, con i carichi di lavoro che abbiamo, viste le tre

grosse barche in produzione, Livorno in questa fase arriva a prenderci il 40%. Qui facciamo le barche sopra i 45 metri, quelle più grosse dell'azienda ed è l'unico posto, fatte alcune eccezioni per Viareggio, dove costruiamo tutto l'acciaio e l'alluminio».

Azimut/Benetti sul panorama locale rappresenta un fiore all'occhiello a livello di occupazione. Il trend, una volta sbloccata la gara dei bacini, potrà aumentare ancora?

«Quel che conta è mantenere un'attività stabile, è fondamentale. I piccoli poi dipendono dal carico di lavoro, come tutte le industrie di questo tipo bisogna anche saper gestire i costi. Va benedetta l'azienda per lavorare su carichi medi, se ci fossimo strutturati con tante risorse, senza aver avuto lo sfogo necessario e le attività nelle aree del bacino per noi avrebbe potuto significare la fine. I costi vanno compensati con i ricavi. La flessibilità, per il tipo di lavoro che facciamo, è importante. Abbiamo un sindacato che lo sa per esperienza, dobbiamo allargare i carichi di lavoro al personale disponibile di volta in volta. E ci deve essere data, perché il nostro obiettivo è rimanere qui».

«SODDISFARE I NOSTRI CLIENTI E RISPETTARE I TEMPI»

IL GRUPPO AZIMUT/BENETTI COSTRUISCE YACHT DI LUSO
NEL 2019 VARERÀ ALTRE TRE IMBARCAZIONI MA SENZA LE AREE
PREPOSTE POTREBBE ESSERE COMPLICATO FARLO A LIVORNO

LA POLEMICA IL CONSIGLIERE DEL PD DE FILICAIA CHIEDE LA CONVOCAZIONE DELLA COMMISSIONE

Seatrag licenzia un iscritto alla Cgil. E' scontro

- LIVORNO -

«NON PIÙ TARDI di una settimana fa sono stati assunti almeno tre ragazzi con clausole elastiche e flessibili, ma contestualmente la Seatrag ha dato un chiaro segnale politico discriminatorio lasciando a casa, dei sei lavoratori in scadenza con contratto di apprendistato, l'unico iscritto alla Filt Cgil». Il sindacato - Filt Cgil - passa all'attacco: «Non abbiamo timore di ribadire il carattere discriminatorio - continua la Cgil - perché non esistono ragioni oggettive che possano giustificare tale comportamento, né di carenza professionale, né di scarsa disponibilità, né di formazione professionale acquisita». La Seatrag «tenta continuamente di forzare le regole previste nel Ccnl e abbiamo certezza di continue pressioni nei confronti del personale precario (per assurdo e contro ogni regola oggi i precari sono più numerosi dei lavoratori a tempo indeterminato) che non devono iscriversi al nostro sindacato

e garantire solo obbedienza cieca ad ogni comando aziendale. Di questo fatto chiediamo alla comunità portuale e all'Autorità di Sistema Portuale atti concreti che impediscano definitivamente alla Seatrag di essere un elemento destabilizzante nel sistema degli articolo 16 del porto».

LA CGIL chiude: «Metteremo in campo ogni percorso per dare continuità lavorativa a questo lavoratore che è stato escluso e usato da Seatrag per dare un esempio». Sull'episodio interviene il consigliere comunale del Pd Yari De Filicaia: «Ho chiesto la convocazione della terza commissione lavoro, con la partecipazione dell'Autorità Portuale, vertici dell'azienda e rappresentanze sindacali. Oltre al licenziamento c'è anche da discutere con l'Autorità Portuale di tutto il percorso sul roto che ha preso una piega inaspettata e quindi va recuperata». Sulle vicende portuali ci sono stati due recenti passaggi del consigliere De Filicaia, prima in

consiglio comunale, poi ieri mattina al comitato portuale come rappresentante della Provincia. «Io ho chiesto chiarimenti al presidente Corsini dopo l'articolo uscito su *La Nazione* riguardo ad un probabile incarico al segretario di Civitavecchia...». E continua: «Tra i porti non c'è clima di fair play e c'è bisogno di difendere con le unghie e con i denti il nostro scalo. Mi auguro che la notizia non sia vero, sono fiducioso nelle istituzioni...». Sulla proroga del segretario Provinciali, «per come il presidente Corsini l'ha posta in comitato portuale era naturale sostenerla - dice De Filicaia - tempistica relativa alla sentenza del Tar. Spero che dopo questo ci sia una decisione strutturata che dia stabilità. Ho chiesto chiarimenti riguardo alla progettualità che ci siamo dati con il piano regolatore del porto e ho avuto garanzie: ci sono novità normative con sui fanghi e detriti, se ne è occupata la Velo, che porteranno un risparmio e velocizzeranno l'iter della Piattaforma Europa».



CONSIGLIERE COMUNALE
Yari De Filicaia eletto del Partito democratico

CAPITANERIA

Emergenze sulle navi, brevetti a 8 piloti

SARANNO consegnati oggi alle 10 da parte del comandante del porto di Genova i brevetti di "Abilitazione all'elitransporto" conseguiti da 8 piloti per poter essere trasportati a bordo di navi mercantili tramite elicottero. La cerimonia si svolgerà durante l'assemblea dei piloti del porto del Nord Tirreno organizzata dalla Federazione italiana piloti del porto. «Grazie all'abilitazione d'ora in poi sarà possibile elitransportare un pilota sulle navi in situazioni di emergenza», si legge in una nota della Capitaneria.

Il nuovo canale di Panama compie un anno, boom di traffico

6-7 transiti al giorno. Anticipata l'apertura alle navi da crociera



(ANSA) - ROMA, 26 GIU - Il nuovo canale di Panama, costruito dal consorzio europeo guidato dal gruppo Salini Impregilo, festeggia un anno record, con un transito di oltre 1.500 navi della categoria New Panamax, maggiore alle previsioni. Inaugurata proprio il 26 giugno dell'anno scorso, l'opera d'ingegneria che è una delle infrastrutture più complesse e importanti realizzate negli ultimi decenni ha visto balzare i propri profitti con il transito dei nuovi giganti del mare lunghi oltre 360 metri e con capacità di carico tripla rispetto al vecchio canale. Il transito medio è salito a 6-7 navi al giorno, contro le 5 previste, grazie ai tempi ridotti di apertura e chiusura del sistema di paratoie disegnato in Italia, nonché al training operativo eseguito dal consorzio. Secondo i dati dell'Autorità del Canale, fermi al 15 giugno 2017 erano già transitate 1.478 New Panamax, di cui 743 porta-container, 478 petroliere e 135 gasiere. Anticipati i tempi ed aperto il nuovo sistema di chiuse anche alle navi da crociera, anche queste sempre più grandi e non più transitabili per il vecchio canale inaugurato nel 1914. La prima nave passeggeri a tagliare il traguardo dei due oceani è stata la mega-nave Disney Wonder (lunga 300 metri), con 2.713 persone a bordo.