

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
02 Marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

L'Intervento: "...La campagna elettorale banchetta sul registro..."
(Informazioni Marittime)

Dai Porti:

Venezia:

"...Venezia entra in Med Ports..." (Messaggero Marittimo, Ansa, The Medi Telegraph)

Genova:

"...Che fine ha fatto lo spirito della riforma Delrio?..." (The Medi Telegraph)

"...Torre piloti di fronte al padiglione "Jean Nouvel"..." (Il Secolo XIX)

"...Genova-Savona, il sindacato minaccia lo sciopero..." (The Medi Telegraph)

"...Genova resiste al dodicesimo posto..." (The Medi Telegraph)

"...Genova-Savona, il sindacato minaccia lo sciopero..." (Il Secolo XIX)

"...I porti italiani rischiano di morire di burocrazia..." (Il Secolo XIX)

"...Attenzione solo al Porto Petroli..." (Il Secolo XIX)

"...Ribaltamento a mare, Fincantieri raddoppia..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Nota sulla gara relativa a i bacini..." (Messaggero Marittimo, Il Tirreno)

"...Poletti: le istituzioni facciano massa critica..." (Messaggero Marittimo, Costaovest, QuiLivorno, Il Tirreno)

"...Prossimo il trasferimento della Tco..." (Messaggero Marittimo)

"...Via della Seta e traffici mediterranei..." (Messaggero Marittimo)

"...Nuova regolamentazione del traffico navi a Livorno..." (Messaggero Marittimo)

"...Microtunnel pronto in estate..." (Messaggero Marittimo)

"...Piano anti-corrruzione..." (Il Telegrafo)

"...Crociere, la crescita passa dal Galilei..." (Il Telegrafo)

"...Port Center, oggi seminario sull'urbanistica..." (Il Tirreno)

Piombino:

"...No al secondo traghetto Blu Navy..." (Il Tirreno)

"...Calenda: avanti col piano industriale..." (Il Tirreno)

"...Il direttore marittimo incontra Giuliani..." (Il Tirreno)

Napoli:

"...200 milioni in due anni per i porti regionali della Campania..."
(Informazioni Marittime)

Brindisi:

"...Zes adriatica, il Salento c'è..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

Messina:

"...Zes, Messina non può restare esclusa..." (Tempo Stretto)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
02 Marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



**Altre notizie di Shipping e Logistica
Informare**

Informazioni Marittime

La campagna elettorale banchetta sul Registro



di Paola Bossio

E doveva arrivare il momento in cui anche i candidati premier avrebbero fatto "banchettare" la loro campagna elettorale sullo shipping. Quel giorno è arrivato e il bersaglio è stato quello più esposto di tutti: il Registro internazionale. Dopo Luigi Di Maio, è toccato a Giorgia Meloni. Intervenendo telefonicamente martedì a Torre del Greco, al comizio organizzato dall'associazione Marittimi per il Futuro, la presidente di Fratelli d'Italia lancia la bomba: «Quando saremo al governo, la legge 30 del 1998 sarà cancellata». Meloni si riferisce alla legge che ha istituito il Registro internazionale e che nel corso degli anni successivi alla sua nascita ha portato al "rientro" in bandiera italiana di diversi armatori nostrani, in cambio di sgravi e alleggerimenti fiscali, rimpolpando significativamente la flotta nazionale - e in parte anche le casse dello Stato - e compattando le istanze degli imprenditori marittimi. Da qualche mese proprio questi benefici **sono estesi a tutti gli armatori comunitari**. Rispondendo a Meloni, Mario Mattioli, presidente di Confitarma, ha manifestato la «forte preoccupazione dell'armamento per le dichiarazioni», rendendosi disponibile a incontrarla, «per poter fornire un quadro completo e preciso della situazione». C'è da scommettere che alla fine sarà un incontro «istruttivo», salvo poi dimenticare che il dado è già stato tratto, perché Meloni ha già fatto e concluso tutto quello che doveva fare: il messaggio è passato, la campagna elettorale di Fratelli d'Italia sullo shipping può dirsi chiusa.

La proposta di Meloni non è nuova – quindi non è sola – ma il processo di modifica (non di cancellazione) della legge 30/1998 è più laborioso di quanto possa sembrare. A luglio del 2016 la Camera **ha approvato** il cosiddetto "emendamento Cociancich", non entrato in vigore, che prevede di limitare i benefici fiscali del Registro internazionale alle sole navi che imbarcano in via esclusiva equipaggi italiani o comunitari. La critica al Registro, infatti, proviene dal fatto che, funzionando come un "attrattore" di naviglio italiano, avvantaggia – oggi più di ieri – anche chi nelle sue navi non occupa solo marittimi italiani. Considerando che anche per lo shipping il mercato del lavoro è liberalizzato, l'armatore tenderà a risparmiare inserendo una quota di marittimi extracomunitari. Diventa quindi facile, politicamente, attaccare il Registro internazionale (anziché, magari, attaccare direttamente chi ne abusa, se ne abusa) buttando in pasto all'opinione pubblica temi cari ai nazionalisti: la difesa dell'occupazione italiana, della professionalità degli equipaggi, la lotta al dumping sociale, etc. Il primo a muoversi da anni in questa direzione è Vincenzo Onorato, patron di Moby, **acquistando pagine sui quotidiani**, scrivendo comunicati, postando su facebook. Gestisce l'ex compagnia di bandiera Tirrenia e come armatore, contrariamente ad altri, deve rispettare parametri più rigidi sull'assunzione dei marittimi. Rispetto ad altri però, tramite Tirrenia riceve finanziamenti pubblici per garantire la continuità territoriale tra le isole. Una questione annosa e noiosa che si ripete ciclicamente, nascondendo di fatto una dura competizione armatoriale nel traffico di cabotaggio del Mediterraneo.

- segue

Quasi un anno fa, Fabrizio Vettosi - esperto di finanza e shipping - ex consulente di Moby, consigliere Confitarma e managing director della società di consulenza Venice Shipping and Logistics – **è intervenuto** proprio sulle guerre armatoriali attorno a cui immolare il Registro, chiarendo la natura da “stabilimento produttivo itinerante” della nave mercantile. Insieme a Vettosi, è importante sottolineare l'obiettivo superficiale delle critiche politiche al Registro, cosa che riflette una semplice opportunità elettorale. Come se una modifica del Registro internazionale possa magicamente riempire le navi italiane di marittimi italiani, fino alla piena occupazione, censurando opportunisticamente un mercato del lavoro che da una vita non obbedisce più alle sole leggi territoriali ma anche alle norme dell'International Maritime Organization e dell'International Labour Organization, in un contesto mondiale dove vige la legge implicita del ribasso del costo del lavoro. La questione è ampia e purtroppo non si riduce al Registro internazionale (sarebbe bello il contrario, ma non è così). Ma il populismo non ti abbandona, stai tranquillo: quando salirà al governo, cancellerà tutto.

Venezia entra in MedPorts

Venezia - L'Authority guidata da Musolino entra nell'organismo che riunisce le Autorità Portuali e gli Enti portuali Euro-mediterranei

Venezia - L'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia) è entrata a far parte di **MEDPorts Association**, l'organismo che riunisce le Autorità Portuali e gli Enti portuali Euro-mediterranei «al fine di sfruttare le opportunità di un coordinamento intra-mediterraneo nello sviluppo dei traffici interni e/o con l'Estremo Oriente» come scrive l'Authority in una nota.

«L'Associazione persegue con determinazione l'obiettivo di stabilire nuovi corridoi logistici stabili e competitivi, **di individuare nuove rotte marittime** al centro del mediterraneo che siano ben collegate con le aree interne e di costruire una comunità economica capace di rispondere alle grandi sfide mondiali al servizio della fluidità degli scambi commerciali».

Porti:Adriatico Settentrionale entra in MedPorts Association

Per nuovi corridoi logistici nel Mediterraneo

L'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia) è entrata a far parte di MEDPorts Association, l'organismo che riunisce le Autorità Portuali e gli Enti portuali Euro-mediterranei al fine di sfruttare le opportunità di un coordinamento nello sviluppo dei traffici interni e con l'Estremo Oriente.

MEDPorts persegue l'obiettivo di stabilire nuovi corridoi logistici stabili e competitivi, di individuare nuove rotte marittime al centro del Mediterraneo ben collegate con le aree interne, e di costruire una comunità economica al servizio della fluidità degli scambi commerciali.

Per il presidente dell'Authority, Pino Musolino, "il ruolo dei porti del Mediterraneo nei rapporti tra l'Europa e l'Africa e le opportunità di sviluppo delle rotte marittime in considerazione della strategia cinese Bri è sempre più cruciale.

Poter creare strategie comuni e unire le nostre forze per raggiungere questo risultato è dunque fondamentale per il nostro scalo che è già stato identificato quale terminale prioritario della 'nuova Via della Seta'. Già oggi Venezia è collegata con una linea diretta con il Far East, la via di Marco Polo è già riaperta, possiamo solo continuare a potenziarla facendo attenzione a governare questo processo e a non subirlo. Davanti a ingenti investimenti promessi dalla Cina, i porti del Mediterraneo possono, anzi devono, riuscire prima a fare squadra per capire quali sono le nostre esigenze di sviluppo e potenziamento infrastrutturale e poi valutare quali di queste possano essere realizzate in collaborazione con la Cina o realizzate internamente e messe a disposizione dei grandi player internazionali". (ANSA).

Venezia entra nell'Associazione "MedPorts"

L'obiettivo è potenziare gli scali per la crescita dei traffici verso l'Estremo Oriente

VENEZIA – L'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia) è entrata a far parte – primo firmatario in assoluto – di MedPorts Association, l'organismo che riunisce le Autorità portuali e gli Enti portuali Euro-mediterranei al fine di sfruttare le opportunità di un coordinamento intra-mediterraneo nello sviluppo dei traffici sia interni che con l'Estremo Oriente.

L'Associazione persegue con determinazione l'obiettivo di stabilire nuovi corridoi logistici stabili e competitivi, di individuare nuove rotte marittime al centro del mediterraneo che siano ben collegate con le aree interne e di costruire una comunità economica capace di rispondere alle grandi sfide mondiali al servizio della fluidità degli scambi commerciali.

Migliorare l'efficienza, la competitività e la visibilità dei MedPorts facilitando la comunicazione congiunta e l'azione comune, nonché lo scambio delle migliori pratiche tra i porti membri, rafforzando la formazione, le conoscenze comuni e le competenze. Sono queste alcune delle principali finalità dell'Associazione cui – da oggi – Venezia darà il proprio contributo fattivo.

«Il ruolo dei porti del Mediterraneo nei rapporti tra l'Europa e l'Africa e le opportunità di sviluppo delle rotte marittime in considerazione della strategia cinese "Bri" è sempre più cruciale. I porti del Mediterraneo, che si trovano a sud dell'Europa e a nord dell'Africa, oggi costituiscono delle piattaforme logistiche chiave in funzione del posizionamento geografico, una sorta di passaggio obbligato da e per l'Asia, a patto però che siano efficienti. Poter creare strategie comuni e unire le nostre forze per raggiungere questo risultato è dunque fondamentale per lo scalo lagunare che è già stato identificato quale terminale prioritario della nuova Via della Seta.

«Già oggi Venezia, dichiara il presidente della "AdSp" Pino Musolino, è collegata con una linea diretta con il Far East, la via di Marco Polo è già riaperta, possiamo solo continuare a potenziarla facendo attenzione a governare questo processo e a non subirlo. Davanti a ingenti investimenti promessi dalla Cina, i porti del Mediterraneo possono, anzi devono, riuscire prima a fare squadra per capire quali sono le nostre esigenze di sviluppo e potenziamento infrastrutturale e poi valutare quali di queste possano essere realizzate in collaborazione con la Cina o realizzate internamente e messe a disposizione dei grandi player internazionali.

Lo sviluppo sostenibile, conclude il presidente, deve essere una priorità e sarà uno dei punti cardine su cui discuteremo con i nostri nuovi amici di MedPorts. Sono convinto che assieme potremo raggiungere grandi risultati, ringrazio il presidente dell'Associazione Christine Cabau, per questa straordinaria opportunità cui Venezia non mancherà di portare il proprio contributo».

Monti: «Che fine ha fatto lo spirito della riforma Delrio?» / IL CASO

Genova - I porti italiani rischiano di essere stritolati da un sistema che «premia la burocrazia e dimentica la meritocrazia»: lo dice Pasqualino Monti, ex presidente di Assoport.

Genova - I porti italiani rischiano di essere stritolati da un sistema che «premia la burocrazia e dimentica la meritocrazia», e, fatto ancor più preoccupante, «in nessuna proposta elettorale, fra le tante che circolano in questi giorni, esiste un'idea che ponga la burocrazia, o meglio il deterioramento e il fallimento della macchina burocratica, ai primi posti fra i le priorità da affrontare per garantire un futuro al nostro paese». **La denuncia arriva da Pasqualino Monti, ex presidente di Assoport, oggi a capo dell'Authority di Palermo.**

«È un dato tremendo non perché la burocrazia rappresenti un male assoluto, ma perché in un paese in cui la politica ha progressivamente abdicato ruolo e funzioni, **la gabbia creata dalla burocrazia ha l'effetto di ammazzare il futuro.** A rendere possibile questo disastro collettivo è un quadro di norme volutamente incomprensibili di difficile lettura e di difficile interpretazione, fatte su misura per coloro che le utilizzano come scusa e giustificazione del non fare; più le leggi si complicano, sono interpretabili dall'ultimo burocrate, più il Paese rischia, perché il mercato si allontana dalle zone d'ombra». «Oggi i grandi investitori internazionali si allontanano dai porti italiani, ed è una cosa comprensibile. **Rovesciamo l'approccio o moriremo:** scegliamo i manager giusti, paghiamoli e soprattutto lasciamoli lavorare e poi valutiamoli su ciò che portano in termini di risultati. Da servitore dello Stato non posso fare a meno di chiedermi dove sia finito lo spirito della riforma portuale; **quali risultati si possono ragionevolmente attendere da porti che sono privati di potere decisionale** e che tutt'oggi non possono rispondere al mercato nei tempi che il mercato impone».

-segue

«Non è più possibile tacere - dice Monti - Come manager pubblico avverto il dovere oggi di far scattare l'allarme su una situazione che rischia solo di degenerare, provocando inefficienza diffusa e specialmente un limbo di irresponsabilità nel quale il management portuale è impedito nelle sue funzioni essenziali; un management che non può e ha timore di intervenire **di fronte ai ritardi nella realizzazione di opere strategicamente determinanti** e che quindi non può incidere come dovrebbe nei risultati commerciali dei porti e nella loro funzione, che dovrebbe essere essenziale per la ripresa del sistema paese».

«L'ostilità verso la competenza dilaga perché produce autostima negli incompetenti». Mi permetto di citare uno dei più autorevoli giuristi e accademici italiani, Sabino Cassese, che **è diventato in questi anni un severo censore dei danni prodotti dalla burocrazia**, ma anche un recente intervento di Angelo Panebianco che dalle colonne del Corriere della sera **ha stigmatizzato l'impotenza della politica ormai succube di "una burocrazia che ci prepara a un futuro di declino economico e culturale"**».

«I porti sono la linea del fronte del nostro Paese. **Se i porti non funzionano, se i provvedimenti decisivi che richiederebbero rapidità decisionale devono affrontare le forche caudine di procedimenti autorizzativi plurimi**, se nessuno firma perché incompetenza e auto-protezione non pagano dazio e anzi garantiscono il lasciapassare rispetto a rischi giudiziari, allora il Paese si prepara a pagare un altro prezzo altissimo». «Non critico nessuno - conclude Monti - Anche il migliore dei manager ha oggi le mani legate ed esposto a qualsiasi vento, **incluse campagne diffamatorie mirate rispetto alle quali lo Stato che serve non interviene mai**. I porti sono quindi un caso emblematico, ma è tutto il tessuto economico, produttivo e dei servizi a pagare un prezzo alla burocrazia troppo alto».

Il Secolo XIX

DUE NUOVE IPOTESI SUL TAVOLO DELL' AUTORITÀ PORTUALE: SI ATTENDE L' OK DA PARTE DI CAPITANERIA E PILOTI

Torre piloti di fronte al padiglione "Jean Nouvel"

L' area individuata è dentro la Darsena della Fiera. Semaforo verde dal Cetena sulla sicurezza

CI SONO due nuove ipotesi per la collocazione della nuova Torre piloti. Secondo quanto risulta al Secolo XIX entrambe le alternative ne prevedono la costruzione all' interno della Darsena nautica della Fiera, nel quartiere della Foce, a pochi metri dal padiglione Blu disegnato da Jean Nouvel.

I progetti sono stati elaborati in pochi giorni dopo la bocciatura - per motivi di sicurezza - del piano che avrebbe portato a costruire la nuova Torre piloti all' imboccatura di Levante del porto, sempre nell' area del quartiere fieristico ma all' esterno dello specchio acqueo della Darsena, a decine di metri di distanza da dove potrebbe adesso sorgere la costruzione. Le due nuove ipotesi sono state messe a punto dagli uffici di via Ippolito D' Aste del Cetena, società controllata da Fincantieri, la stessa che su mandato dell' Autorità portuale non ha ritenuto idoneo il progetto iniziale sotto il profilo della sicurezza: il Cetena, infatti, il mese scorso ha bocciato non la Torre in sé, ma la sua posizione in un' area non adeguatamente protetta visto che l' urto, in particolare di una nave da crociera- peraltro a una velocità moderata-, avrebbe avuto effetti disastrosi sulla nuova struttura.

I dettagli dei progetti Le due ipotesi individuate dal Cetena prevedono di realizzare la Torre piloti nella Darsena della Foce, area di competenza dell' Autorità di sistema portuale dove durante il Salone Nautico vengono ormeggiate le barche che vengono esposte in acqua. Nel primo caso la nuova costruzione verrebbe realizzata alla base della banchina che si trova nello specchio acque di fronte al padiglione Blu, mentre nel secondo caso verrebbe spostata di qualche decina di metri verso mare, comunque sullo stesso pontile.

Dal punto di vista del Cetena le nuove soluzioni sono en trambe idonee sotto il profilo della sicurezza perchè terrebbero la nuova Torre piloti vicino all' imboccatura di Levante del porto, ma allo stesso tempo abbastanza distante dalle navi in transito per evitare che si possa ripetere un incidente simile a quello che la sera del 7 maggio 2013 ha visto la nave "Jolly Nero" della compagnia Messina abbattere la vecchia Torre piloti, allora posizionata al Molo Giano. Le due soluzioni sono già state presentate a Palazzo San Giorgio: i piani sono stati inviati anche al Corpo dei piloti del porto, alla Capitaneria e per

-segue

conoscenza al Comune. Piloti e Capitaneria devono ora avanzare eventuali perplessità oppure approvare quanto proposto dagli uffici del Cetena.

Costi e tempi dell' opera Per la realizzazione della nuova Torre piloti - che avrebbe un' altezza di 63 metri e potrebbe essere operativa alla fine del 2020- sarebbero necessari circa 15 milioni di euro. Il progetto dovrebbe restare in linea di massima quello ideato dall' architetto Renzo Piano perchè quello che è stato messo in discussione dal Cetena riguarda esclusivamente il posizionamento della struttura e non l' aspetto estetico.

I vincoli sull' area La costruzione della Torre nella Darsena nautica non comprometterebbe il regolare svolgimento del Salone nautico ma priverebbe unicamente la marina di qualche decina di posti per l' ormeggio di mega -yacht. L' area sulla quale dovrebbe sorgere l' opera è attualmente in concessione alla società "I Saloni Nautici", controllata al 100% da Ucina. Palazzo San Giorgio - entro fine mese - deciderà a chi affidare gli spazi per i quali, oltre Ucina, si sono fatti avanti il cantiere Amico & Co.

, la società Fiera assieme alla società Porto Antico e Leghe Leggere Campanella. L' intero sito si estende su una superficie di 92.850 metri quadrati, di cui 21.450 di spazi coperti, 62.338 di specchio acqueo e 6.900 di pontili galleggianti.

Genova-Savona, il sindacato minaccia lo sciopero

Genova - Le tre sigle contro Signorini: «Troppi problemi irrisolti, dall'Authority nessun segnale concreto».

Genova - Troppi dossier ancora aperti e un dialogo che «non esiste». I sindacati mettono sotto assedio l'Authority di sistema portuale di Paolo Signorini. Cgil, Cisl e Uil lanciano un avvertimento: «Le risposte sui tanti temi che ancora oggi sono sul tavolo, o sono assenti o sono poco concrete - dicono Enrico Ascheri, Davide Traverso e Roberto Gulli, i tre responsabili del settore porti dei sindacati - Se continua così saremo costretti a cambiare il nostro modo di rapportarci con l'Authority e prenderemo tutte le iniziative del caso». Significa che i sindacati sono pronti allo sciopero, «se non otterremo risposte concrete in tempi brevi».

Pochi provvedimenti

Per i sindacati troppi temi sono rimasti al palo: «Abbiamo posto problemi concreti per i quali è urgente una soluzione - dicono i tre sindacalisti - La situazione dei soci speciali della Culmv procede a rilento. Poi c'è stato l'ennesimo rinvio sulla salvezza della Pietro Chiesa e tutto è spostato a metà marzo; c'è anche il grande tema della sicurezza che più volte abbiamo posto ai vertici dell'Authority: al Vte c'è stato addirittura uno sciopero, giovedì per il maltempo una gru del Terminal Rinfuse ha avuto un incidente. Chiediamo da tempo di intervenire, ma non è stato fatto nulla. Il capitolo del rinnovo delle concessioni è ancora fermo e quindi sono bloccati anche gli investimenti dei terminalisti. Infine sull'autoproduzione vogliamo capire come l'ente intenda muoversi. Sul fronte del lavoro l'Authority dovrebbe essere arbitro, ma sembra che abbia abdicato a questo ruolo». La lista dei sindacati è lunga: **«A Palazzo San Giorgio pensano alla diga, ai grandi progetti, ma ci sono situazioni delicate molto meno alate, eppure di uguale importanza che devono essere risolte»**. Cgil, Cisl e Uil attaccano anche sul fronte più politico: «Non ci si può trincerare dietro la continua cantilena del porto dei record, anche perché se Genova ha ottenuto grandi volumi, è merito soprattutto dei lavoratori e degli operatori».

-segue

Vicini alla rottura

Che il clima sia tesissimo lo dimostra la sentenza dei tre sindacati: «La situazione sta degenerando e serve da parte dell'Authority un'inversione di rotta - spiegano Cgil, Cisl e Uil - Dicevano che con la riforma e con le nuove Autorità di sistema portuale le cose sarebbero state più rapide e gli interventi dell'ente più incisivi. Così non è, anzi: da mesi chiediamo di incontrare il presidente e la sua struttura, perchè l'elenco delle situazioni che devono essere risolte si sta velocemente allungando. Così non va e siamo pronti a cambiare radicalmente la nostra modalità di relazione con i vertici di Palazzo San Giorgio se non arriveranno risposte concrete a breve».

I due fronti

L'attacco dei sindacati, pronti anche allo sciopero, arriva a poche settimane dalla lettera con cui Confindustria si lamentava con l'Authority di aver lasciato aperti diversi dossier, tra cui quello delle concessioni e la disparità dei canoni tra Genova e Savona, dove i terminal pagano meno. Sullo stesso tema anche i sindacati genovesi sono partiti all'attacco, determinando così per Signorini un fronte inedito da dover affrontare, quello che mette insieme "i padroni" e i rappresentati dei lavoratori. Il presidente del porto aveva chiesto collaborazione a Confindustria per portare a compimento in tempi rapidi il capitolo concessioni, ma al momento non è ancora chiuso.

Porti europei, Genova resiste al dodicesimo posto

Genova - Ma negli ultimi 10 anni il porto ligure è cresciuto sensibilmente più dei concorrenti.

Genova - Il porto di Genova continua a macinare record di traffico. Secondo la classifica dei 15 maggiori scali europei per container, stilata da "PortEconomics", quello genovese ha avuto il secondo maggior tasso di crescita dei volumi movimentati, con un +14,8 per cento di teu. **Buona anche la performance complessiva degli ultimi dieci anni** (+42,2 per cento, il quinto miglior risultato continentale). Nell'ultimo anno Genova è rimasta al dodicesimo posto della classifica. Ha superato il porto di Gioia Tauro, sceso dal decimo al tredicesimo posto continentale (-12,4 per cento di movimentazioni), ma è stata a sua volta superata dalla concorrente Barcellona, balzata dal tredicesimo al decimo posto tornando quindi al proprio ranking del 2007.

Genova -Savona, il sindacato minaccia lo sciopero

Le tre sigle contro Signorini: «Troppi problemi irrisolti, dall' Authority nessun segnale concreto»

GENOVA. Troppi dossier ancora aperti e un dialogo che «non esiste».

I sindacati mettono sotto assedio l' Autorità di sistema portuale di Paolo Signorini. Cgil, Cisl e Uil lanciano un avvertimento: «Le risposte sui tanti temi che ancora oggi sono sul tavolo, o sono assenti o sono poco concrete - dicono Enrico Ascheri, Davide Traverso e Roberto Gulli, i tre responsabili del settore porti dei sindacati. Se continua così saremo costretti a cambiare il nostro modo di rapportarci con l' Authority e prenderemo tutte le iniziative del caso». Significa che i sindacati sono pronti allo sciopero, «se non otterremo risposte concrete in tempi brevi».

Pochi provvedimenti. Per i sindacati troppi temi sono rimasti al palo: «Abbiamo posto problemi concreti per i quali è urgente una soluzione - dicono i tre sindacalisti- La situazione dei soci speciali della Culmv procede a rilento. Poi c' è stato l' ennesimo rinvio sulla salvezza della Pietro Chiesa e tutto è spostato a metà marzo; c' è anche il grande tema della sicurezza che più volte abbiamo posto ai vertici dell' Authority: al Vte c' è stato addirittura uno sciopero, giovedì per il maltempo una gru del Termini Rinfuse ha avuto un incidente. Chiediamo da tempo di intervenire, ma non è

stato fatto nulla. Il capitolo del rinnovo delle concessioni è ancora fermo e quindi sono bloccati anche gli investimenti dei terminalisti. Infine sull' autoproduzione vogliamo capire come l' ente intenda muoversi. Sul fronte del lavoro l' Authority dovrebbe essere arbitro, ma sembra che abbia abdicato a questo ruolo».

La lista dei sindacati è lunga: «A Palazzo San Giorgio pensano alla diga, ai grandi progetti, ma ci sono situazioni delicate molto meno alate, eppure di uguale importanza che devono essere risolte». Cgil, Cisl e Uil attaccano anche sul fronte più politico: «Non ci si può trincerare dietro la continua cantilena del porto dei record, anche perché se Genova ha ottenuto grandi volumi, è merito soprattutto dei lavoratori e degli operatori».

Vicini alla rottura. Che il clima sia teso lo dimostra la sentenza dei tre sindacati: «La situazione sta degenerando e serve da parte dell' Authority un' inversione di rotta - spiegano Cgil, Cisl e Uil. Dicevano che con la riforma e con le nuove Autorità di sistema portuale le cose sarebbero state più rapide e gli interventi dell' ente più incisivi. Così non è, anzi: da mesi chiediamo di incontrare il presidente e la sua

-segue

struttura, perchè l'elenco delle situazioni che devono essere risolte si sta velocemente allungando. Così non va e siamo pronti a cambiare radicalmente la nostra modalità di relazione con i vertici di Palazzo San Giorgio se non arriveranno risposte concrete a breve».

I due fronti L'attacco dei sindacati, pronti anche allo sciopero, arriva a poche settimane dalla lettera con cui Confindustria si lamentava con l'Authority di aver lasciato aperti diversi dossier, tra cui quello delle concessioni e la disparità dei canoni tra Genova e Savona, dove i terminali pagano meno. Sullo stesso tema anche i sindacati genovesi sono partiti all'attacco, determinando così per Signorini un fronte inedito da dover affrontare, quello che mette insieme "i padroni" e i rappresentati dei lavoratori. Il presidente del porto aveva chiesto collaborazione a Confindustria per portare a compimento in tempi rapidi il capitolo concessioni, ma al momento non è ancora chiuso.

SIMONE GALLOTTI

Il Secolo XIX

«I porti italiani rischiano di morire di burocrazia»

GENOVA. I porti italiani rischiano di essere stritolati da un sistema che «premia la burocrazia e dimentica la meritocrazia», e, fatto ancor più preoccupante, «in nessuna proposta elettorale, fra le tan teche circolano in questi giorni, esiste un' idea che ponga la burocrazia, o meglio il deterioramento e il fallimento della macchina burocratica, ai primi posti fraile priorità da affrontare per garantire un futuro al nostro paese». La denuncia arriva da Pasqualino Monti, ex presidente di Assoporti, oggi a capo dell' Authority di Palermo. «È un dato tremendo non perché la burocrazia rappresenti un male assoluto, ma perché in un paese in cui la politica ha progressivamente abdicato ruolo e funzioni, la gabbia creata dalla burocrazia ha l' effetto di ammazzare il futuro. A rendere possibile questo disastro collettivo è un quadro di norme volutamente incomprensibili di difficile lettura e di difficile interpretazione, fatte su misura per coloro che le utilizzano come scusa e giustificazione del non fare; più le leggi si complicano, sono interpretabili dall' ultimo burocrate, più il Paese rischia, perché il mercato si allontana dalle zone d' ombra».

«Oggi i grandi investitori internazionali si allontanano dai porti italiani, ed è una cosa comprensibile. Rovesciamo l' approccio o moriremo: scegliamo i manager giusti, paghiamoli e soprattutto lasciamoli lavorare e poi valutiamoli su ciò che portano in termini di risultati. Da servitore dello Stato non posso fare a meno di chiedermi dove sia finito lo spirito della riforma portuale; quali risultati si possano ragionevolmente attendere da porti che sono privati di potere decisionale e che tutt' oggi non possono rispondere al mercato nei tempi che il mercato impone».

IL PRESIDENTE BIANCHI (MEDIO PONENTE): VIA LE INDUSTRIE PERICOLOSE

Bernini: «Attenzione solo al Porto Petroli»

L'ex vice-sindaco: «Non credo che l'ampliamento possa avere impatti negativi»

LE REAZIONI

NESSUN ostacolo al nuovo sviluppo del cantiere di Sestri Ponente ma attenzione alla vicinanza del terminal Porto Petroli. L'ex vice-sindaco Stefano Bernini, nel 2009 presidente municipio Medio Ponente e oggi consigliere comunale in quota al Pd, chiama in causa il «fattore sicurezza per i cittadini di Sestri che deve andare di pari

luppo di Fincantieri». «L'aspetto che deve essere valutato con maggiore attenzione - sottolinea - è la vicinanza del nuovo super-bacino per le grandi navi con le petroliere che attraccano in banchina lì accanto. Non credo - prosegue - che un ampliamento dello stabilimento possa avere impatti negativi sulla vivibilità del quartiere ma prima di dare il via libera a qualsiasi novità devono essere messe in atto

tutte le misure di sicurezza necessarie». Secondo Mario Bianchi, presidente del municipio Medio Ponente, l'aspetto positivo «sono le aree a Nord della ferrovia che saranno restituite alla città». «Nessuno - sottolinea - mette in discussione l'importanza dello stabilimento anche se, visto il nuovo riassetto dell'area, sarebbe ora di togliere alcune schiavitù a questa zona della città, iniziando dallo spostamento del terminal Porto Petroli». Per il presi-

dente del municipio Medio Ponente, infatti, le industrie «che possono rappresentare un rischio per i cittadini dovrebbero essere collocate in aree lontane dal centro abitato». «Il Ponente - chiude Bianchi - ha già pagato un prezzo altissimo a favore dello sviluppo industriale di questa città. E' venuto il momento di restituire agli abitanti di Sestri quella tranquillità che hanno perso da decenni».

M.D.A.

RIEMPIMENTI E SUPER-BACINO: L'AREA A DISPOSIZIONE SARÀ DI 100 MILA METRI QUADRATI

Ribaltamento a mare, Fincantieri raddoppia

Nuovo progetto per il cantiere di Sestri: un investimento da 140 milioni di euro e 5 anni di lavori

MATTEO DELL'ANTICO

CAMBIA pelle rispetto al 2009 il progetto del ribaltamento a mare per lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente le cui sorti toccano da vicino lo sviluppo urbanistico dell'intero quartiere cittadino. Le novità sostanziali riguardano le aree che si affacciano sul mare, mentre nulla cambierebbe per le modifiche già decise sulla parte a monte dello stabilimento. Resta, inoltre, la sistemazione idraulica del rio Molinassi che attraversa il sito produttivo. Sono previsti, invece, più spazi a disposizione dello stabilimento – 100mila metri quadrati con interventi di riempi-menti a mare contro 70mila iniziali –, un super-bacino per le mega-navi e una banchina con doppio accosto per le unità da crociera.

Il nuovo piano, secondo quanto risulta al *Secolo XIX*, avrebbe un costo di realizzazione di circa 140 milioni di euro contro i 70 previsti in base all'accordo firmato nove anni fa al ministero dello Sviluppo economico. Il progetto è stato messo a punto da Fincantieri che lo ha presentato a Comune,

Regione e Autorità di sistema portuale: l'obiettivo del gruppo è quello di rendere lo stabilimento competitivo a livello internazionale e in grado di realizzare navi da crociera di ultima generazione, le cui dimensioni raggiungono – in alcuni casi superano – le 140mila tonnellate di stazza lorda. Del nuovo progetto, ieri, hanno discusso per circa un'ora l'ad del gruppo, Giuseppe Bono, e il governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti.

Tempi di realizzazione

«Abbiamo presentato una nuova versione del ribaltamento a mare, che prevede un ulteriore potenziamento per lo stabilimento di Sestri:

più posti di lavoro e sviluppo», ha detto Bono a margine della firma del protocollo di collaborazione siglato in città da Fincantieri, Regione Liguria, Cgil, Cisl e Uil che permetterà di realizzare una serie di iniziative a favore dell'occupazione. I lavori per la realizzazione del nuovo progetto del ribaltamento a mare – una volta ottenuto il via libera dagli enti locali, della Capitaneria e l'ok da parte del governo – dovrebbero partire nel 2019 e verrebbero ultimati entro il 2024. Se l'operazione suggerita da Fincantieri dovesse andare in porto, sarebbe necessario firmare

un nuovo accordo di programma.

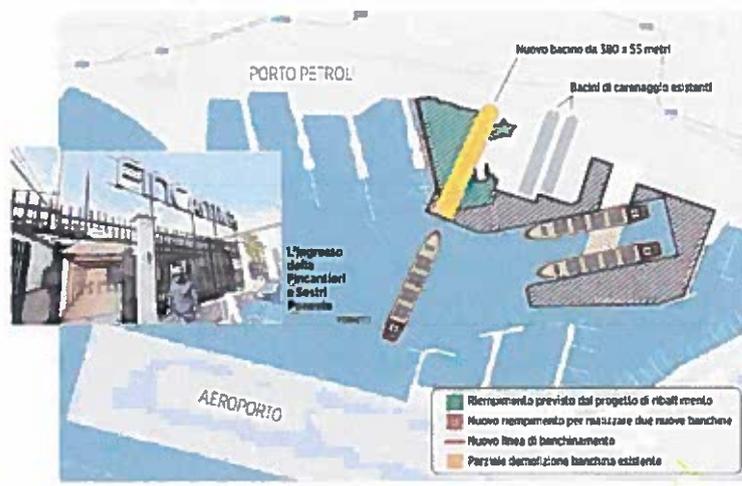
Le richieste di Fincantieri

«Nessun ultimatum alle istituzioni liguri – ha chiarito Bono parlando del potenziamento previsto per il sito di Sestri –. Abbiamo semplicemente posto sul tavolo delle questioni. Noi siamo qui, abbiamo rifatto il progetto, visto che nel frattempo sono cambiati i tempi, e vogliamo rendere lo stabilimento più flessibile per dargli maggiori opportunità per il futuro. Se queste opportunità non verranno raccolte, è chiaro che sarà difficile mantenere la continuità del lavoro per il futuro». Durante le fasi di allestimento, oggi il cantiere arriva ad impiegare fino a 2.000 persone che si aggiungono ai 600 dipendenti diretti di Fincantieri. Le nuove aree che verrebbero messe a disposizione del sito consentirebbero al gruppo di assumere nuovo personale e aumentare i contratti alle imprese dell'indotto.

Marina e Porto Petroli

Il progetto di Fincantieri tiene conto della distanza di sicurezza dello stabilimento con Porto Petroli da un lato e la Marina di Sestri dall'altro. Non sono però escluse ulteriori modifiche da parte dei soggetti coinvolti in fase di approvazione definitiva.

matteo.dell'antico@ilsecoloxix.it



Nota di Corsini sulla gara relativa ai bacini livornesi

Qualche perplessità sull'applicazione del "soccorso istruttorio"

LIVORNO – Il presidente della "AdSp" del Mare Tirreno Settentrionale Stefano Corsini, durante un incontro politico organizzato dal PD di Livorno e dedicato alla mobilità territoriale ha affermato che «riparte la gara dei bacini». Nell'ambito dell'istituto del soccorso istruttorio, si legge in una nota dell'ente labronico «l'Autorità di Sistema portuale ha infatti invitato i concorrenti a fornire chiarimenti circa le manifestazioni di interesse presentate a suo tempo. Una volta resi i chiarimenti, l'AdSp trasmetterà presto le lettere di invito per la presentazione delle offerte».

Perplessità sulle affermazioni del presidente Corsini a proposito della gara riguardante l'assegnazione dei bacini di carenaggio. Infatti, senza indire una nuova gara che rispecchi la situazione attuale, o modificare l'attuale bando (con la procedura e i tempi che sia l'una che l'altra ipotesi richiederebbero) come far ripartire il procedimento di gara se essa prevede che il bacino galleggiante Mediterraneo venga "concesso" in perfetta efficienza?

E' vero che il presidente Corsini, qualche settimana fa promise che l'affaire si sarebbe sbloccato forse anche entro il prossimo Giugno, ma, al momento non ci rimane che pensare che è bello sognare e che se il sogno divenisse realtà saremmo i primi a gioirne.

Nell'ambito dell'istituto del soccorso istruttorio, L'Autorità di Sistema portuale ha infatti invitato i concorrenti a fornire chiarimenti circa le manifestazioni di interesse presentate a suo tempo. Una volta resi i chiarimenti, l'AdSp trasmetterà presto le lettere di invito per la presentazione delle offerte.

Tanto per capire il soccorso istruttorio è un istituto che trova applicazione in relazione a qualunque procedimento amministrativo in virtù dell'art. 6 L. n. 241/1990 che codifica il potere del "Rup" di adottare detto strumento al fine di colmare lacune documentali, rettificare dichiarazioni o correggere errori che dovessero emergere in fase istruttoria. Nell'ambito delle procedure di affidamento dei contratti pubblici, in particolare, il soccorso istruttorio è lo strumento che consente di rimediare a eventuali omissioni, incompletezze e/o irregolarità di informazioni e documenti utili ai fini della partecipazione alla gara mediante l'integrazione, in caso di omissione od incompletezza della documentazione, o la regolarizzazione di documenti già presentati ma affetti da irregolarità o errori materiali.

Sta a vedere se tutto ciò è applicabile al discusso caso dei bacini livornesi.

Il ministro Poletti: le Istituzioni facciano massa critica

A Livorno un convegno sulla formazione organizzato dall'Authority

LIVORNO – Se in tempi non sospetti la formazione era soltanto una voce di costo per le aziende, ora sta diventando sempre di più un investimento irrinunciabile per il domani. In un mondo in cui il lavoro cambia continuamente, le istituzioni possono, anzi, devono diventare integratori di sistema, fare massa critica. Il messaggio che il ministro del lavoro, Giuliano Poletti, ha consegnato nelle mani del presidente dell'Authority, Stefano Corsini, è qualcosa di più che un auspicio o una speranza, ma una prospettiva perseguibile per l'immediato futuro.

Nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia, Poletti è intervenuto ad un convegno dedicato alla formazione e al ruolo che l'Autorità di Sistema portuale deve giocare per intercettare i fabbisogni professionali richiesti dalla filiera portuale e marittima: «Occorre mettere sullo stesso tavolo le imprese, che esprimono un bisogno, e tutti quei soggetti chiamati a gestire quel bisogno – ha spiegato – Il tempo non è una variabile indipendente: le istituzioni sono chiamate a fare regia e a ridurre il disallineamento tra domanda e offerta nel più breve tempo possibile».

E in due aree di crisi complessa come quella di Livorno e Piombino, la Regione e l'Autorità di Sistema portuale possono essere protagonisti di questa nuova fase di cambiamento. In che modo? Facendo della formazione un pivot per il rilancio dell'economia. «In un settore come il nostro, ha detto il presidente della "AdSp" Stefano Corsini in apertura dei lavori, che appare sempre più dominato da processi di automazione e digitalizzazione dei terminal, occorre puntare sulla leva formativa per creare nuove competenze e aggiornare i profili lavorativi esistenti; non a caso, nel Piano operativo triennale abbiamo riservato alle attività formative un'attenzione particolare».

A mettere in fila le questioni è stato il dirigente trasparenza e anti-corrruzione dell'Authority, Claudio Capuano: «Occorre immaginare una formazione integrata che coinvolga a pieno titolo le associazioni di categoria – è stata la sua chiosa – abbiamo al nostro fianco la Regione in un percorso che deve portarci ad investire le poche risorse disponibili nella realizzazione di una vera e propria Accademia del Mare, un luogo simbolico all'interno della quale possano integrarsi le tante ricchezze e i talenti presenti nel territorio».

Il ministro Poletti al convegno di Livorno, la formazione nel futuro dei giovani

Livorno, 1 marzo – Se in tempi non sospetti la formazione era soltanto una voce di costo per le aziende, ora sta diventando sempre di più un investimento irrinunciabile per il domani. In un mondo in cui il lavoro cambia continuamente, le istituzioni possono, anzi, devono diventare integratori di sistema: fare massa critica. È indispensabile adeguare il lavoro al cambiamento in atto. Il messaggio che il ministro del lavoro, Giuliano Poletti, ha consegnato stamani nelle mani del presidente **Stefano Corsini** è qualcosa di più che un auspicio o una speranza, ma una prospettiva perseguibile per l'immediato futuro.

Nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia Poletti è intervenuto ad un convegno dedicato alla formazione e al ruolo che l'Autorità di Sistema Portuale deve giocare per intercettare i fabbisogni professionali richiesti dalla filiera portuale e marittima. "Occorre mettere sullo stesso tavolo le imprese, che esprimono un bisogno, e tutti quei soggetti chiamati a gestire quel bisogno – ha spiegato – il tempo non è una variabile indipendente: le istituzioni sono chiamate a fare regia e a ridurre il disallineamento tra domanda e offerta nel più breve tempo possibile".

In due aree di crisi complessa come quella di Livorno e Piombino, la Regione e l'Autorità di Sistema Portuale possono essere protagonisti di questa nuova fase di cambiamento. In che modo? Facendo della formazione un pivot per il rilancio dell'economia. "In un settore come il nostro, che appare sempre più dominato da processi di automazione e digitalizzazione dei terminali, occorre puntare sulla leva formativa per creare nuove competenze e aggiornare i profili lavorativi esistenti; non a caso, nel Piano Operativo Triennale abbiamo riservato alle attività formative un'attenzione particolare". Ha detto Corsini in apertura dei lavori.

A mettere in fila le questioni è stato il dirigente trasparenza e anti-corruzione **Claudio Capuano**. "Occorre immaginare una formazione integrata che coinvolga a pieno titolo le associazioni di categoria – e stata la sua chiosa – abbiamo al nostro fianco la Regione in un percorso che deve portarci ad investire le poche risorse disponibili nella realizzazione di una vera e propria Accademia del Mare: un luogo simbolico all'interno della quale possano integrarsi le tante ricchezze e i talenti presenti nel territorio".

Una fucina di talenti e giovani speranze è sicuramente la Capitaneria di Porto, che stamani era rappresentata dal contrammiraglio Giuseppe Tarzia. Ne giorno in cui è diventato operativo il nuovo regolamento, che disciplina l'ingresso e l'uscita delle grandi navi da lo scalo lebrnico Tarzia si è soffermato non poco sulle sinergie che in questi mesi le Istituzioni, e tutto il cluster portuale, hanno saputo stringere per rendere veramente competitivo lo scalo portuale. "Ai pochi centimetri guadagnati in termini di profondità dei fondali corrisponde un incremento esponenziale dei volumi di traffico movimentati – ha sottolineato – e per Livorno può essere un obiettivo effettivamente raggiungibile e non più un miraggio, il traguardo del milione di teus".

Anche per questo motivo, a fronte di una aumentata appealibilità del porto, occorre investire con sempre maggiore convinzione sul capitale umano. "È indispensabile una cooperazione tra i soggetti istituzionali: cui deve associarsi una propositiva partecipazione del cluster marittimo – ha continuato Tarzia – solo operando in questo modo possiamo stare al passo con i tempi. La formazione è fondamentale, un prezioso strumento da usare per lo sviluppo della filiera portuale, marittima e logistica".

-segue

Far crescere per continuare a crescere. Non si tratta soltanto di un motto, ma di una visione da sviluppare e promuovere per il futuro. Ne è convinto anche il comandante dell'Accademia Navale, Pierpaolo Ribuffo, per il quale selezionare, istituire, educare i giovani allievi della marina militare è una missione strategica. Così come strategico, per il dirigente responsabile dell'Usi Toscana Nord-Ovest, Cesare Bonocore – che ha tenuto un intervento sul tema – è lo sviluppo di iniziative di formazione che accrescano la cultura e la pratica della sicurezza tra le imprese e i lavoratori. "Abbiamo in corso diversi progetti mirati assieme ad [redacted] al settore studi dell'Inail e alla scuola superiore S'Anna, per promuovere l'adozione di attività che migliorino il controllo di gestione e la sicurezza dei lavoratori nei porti di Livorno e Piombino".

Sono più o meno questi gli argomenti sui quali si sono confrontate successivamente le imprese, le associazioni di categoria, le agenzie formative e gli istituti scolastici in due tavole rotonde moderate da Capuano. Tavole rotonde al termine delle quali ha preso la parola, oltre al ministro Poletti, anche l'assessore regionale all'Istruzione, Cristina Grieco, che ha messo l'accento sulla necessità di una più marcata alleanza tra il mondo delle scuole e quello del lavoro. "Le sfide che abbiamo di fronte oggi ci stanno portando a rovesciare un paradigma per il quale prima si individuavano i fondi disponibili e poi si intercettavano i fabbisogni formativi. Oggi bisogna fare esattamente il contrario: dobbiamo prima di tutto individuare le esigenze formative, e individuarle tutti assieme, istituzioni, scuole e imprese. La parola d'ordine è "Alleanza". L'impegno della Regione sarà quello di continuare a lavorare sulla formazione per dare risposte importanti ai cittadini e agli imprenditori. Con l'Autorità Marittima e la Port [redacted] stiamo facendo squadra per continuare ad investire sulla figura professionale del mare, della nautica e della logistica".

Sulle concrete possibilità di sviluppare il traffico crocieristico collegandolo all'aeroporto pisano Galilei, creando una sinergia efficiente e funzionale per far crescere i flussi turistici anche a Livorno se ne è parlato nella conferenza, organizzata dal circolo San Marco-Pontino del Pd sulla mobilità del territorio. La collaborazione tra porto e aeroporto è un segmento da potenziare e utilizzare al meglio senza perder tempo su cui già si è espressa favorevolmente, in più occasioni, Gina Gianni, amministratore delegato dell'aeroporto Galilei. Nel corso dei lavori della stessa conferenza Stefano Corsini, presidente del Sistema Portuale, ha colto l'occasione per annunciare che sono state inviate da l'Autorità le lettere ufficiali che riaprono la gara per i bacini di carenaggio, da anni in attesa di essere utilizzati al meglio per creare nuova occupazione, al termine della procedura di assegnazione alle imprese che avranno presentato le offerte. (Nella foto da sin.: Corsini, Poletti, Grieco)

Il ministro Poletti in Fortezza: "Adeguare il lavoro ai cambiamenti in atto"

Formazione: a Livorno il convegno organizzato

giovedì 01 marzo 2018 17:09

Se in tempi non sospetti la formazione era soltanto una voce di costo per le aziende, ora sta diventando sempre di più un investimento irrinunciabile per il domani. In un mondo in cui il lavoro cambia continuamente, le istituzioni possono, anzi, devono diventare integratori di sistema,

fare massa critica. Il messaggio che il ministro del lavoro, **Giuliano Poletti**, ha consegnato giovedì 1° marzo nelle mani del presidente dell'Authority, **Stefano Corsini**, è qualcosa di più che un auspicio o una speranza, ma una prospettiva perseguibile per l'immediato futuro.

Nella Sala Ferretti della **Fortezza Vecchia**, Poletti è intervenuto ad un convegno dedicato alla formazione e al ruolo che l'Autorità di Sistema Portuale deve giocare per intercettare i fabbisogni professionali richiesti dalla filiera portuale e marittima: "Occorre mettere sullo stesso tavolo le



-segue

imprese, che esprimono un bisogno, e tutti quei soggetti chiamati a gestire quel bisogno – ha spiegato – Il tempo non è una variabile indipendente: le istituzioni sono chiamate a fare regia e a ridurre il disallineamento tra domanda e offerta nel più breve tempo possibile”.



Foto Simone Lanari

E in due aree di crisi complessa come quella di Livorno e Piombino, la Regione e l’Autorità di Sistema Portuale possono essere protagonisti di questa nuova fase di cambiamento. In che modo? Facendo della formazione un pivot per il rilancio dell’economia. “In un settore come il nostro, che appare sempre più dominato da processi di automazione e digitalizzazione del terminal, occorre puntare sulla leva formativa per creare nuove competenze e aggiornare i profili lavorativi esistenti; non a caso, nel Piano Operativo Triennale abbiamo riservato alle attività formative un’attenzione particolare”, ha detto Corsini in apertura dei lavori.

A mettere in fila le questioni è stato il dirigente **trasparenza e anti-corruzione dell’Authority** Claudio Capuano: “Occorre immaginare una formazione integrata che coinvolga a pieno titolo le associazioni di categoria – è stata la sua chiosa – abbiamo al nostro fianco la Regione in un percorso che deve portarci ad investire le poche risorse disponibili nella realizzazione di una vera e propria Accademia del Mare, un luogo simbolico all’interno della quale possano integrarsi le tante ricchezze e i talenti presenti nel territorio”

E una fucina di talenti e giovani speranze è sicuramente la Capitaneria di Porto, che stamani era rappresentata dal contrammiraglio Giuseppe Tarzia.

Nel giorno in cui è diventato operativo il nuovo regolamento che disciplina l’ingresso e l’uscita delle grandi navi dallo scalo labronico, Tarzia si è

soffermato non poco sulle sinergie che in questi mesi le istituzioni, e tutto il cluster portuale, hanno saputo stringere per rendere veramente competitivo lo scalo portuale: “A pochi centimetri guadagnati in termini di profondità dei fondali corrisponde un incremento esponenziale dei volumi di traffico movimentati – ha sottolineato – e per Livorno può essere un obiettivo effettivamente raggiungibile, e non più un miraggio, il traguardo del milione di teus”.



Foto Simone Lanari

-segue

Anche per questo motivo, a fronte di una aumentata appetibilità del porto, occorre investire con sempre maggiore convinzione sul capitale umano: "E' indispensabile una cooperazione tra i soggetti istituzionali cui deve associarsi una propositiva partecipazione del cluster marittimo - ha continuato Tarzia -, solo operando in questo modo possiamo stare al passo con i tempi. La formazione è fondamentale, un prezioso strumento da usare per lo sviluppo della filiera portuale, marittima e logistica".

Far crescere per continuare a crescere. Non si tratta soltanto di un motto, ma di una vision da sviluppare e promuovere per il futuro. Ne è convinto anche il comandante dell'Accademia Navale, **Pierpaolo Ribuffo**, per il quale selezionare, istituire, educare i giovani allievi della marina militare è una missione strategica.



Foto Simone Lanari

Così come strategico, per il dirigente responsabile dell'Usi Toscana Nord-Ovest, **Cesare Bonocore** - che ha tenuto un intervento sul tema - è lo sviluppo di iniziative di formazione che accrescano la cultura e la pratica della sicurezza tra le imprese e i lavoratori: "Abbiamo in corso diversi progetti mirati assieme ad **Authority** al settore

studi dell'Inail e alla scuola superiore S'Anna, per promuovere l'adozione di attività che migliorino il controllo di gestione della sicurezza dei lavoratori nei porti di Livorno e Piombino".

Sono più o meno questi gli argomenti sui quali si sono confrontate successivamente le imprese, le associazioni di categoria, le agenzie formative e gli istituti scolastici in due tavole rotonde moderate da Capuano. Tavole rotonde al termine delle quali ha preso la parola, oltre al ministro Poletti, anche l'assessore regionale all'istruzione, **Cristina Grieco**, che ha messo l'accento sulla necessità di una più marcata alleanza tra il mondo delle scuole e quello del lavoro: "Le sfide che abbiamo di fronte oggi ci stanno portando a rovesciare un paradigma per il quale prima si individuavano i fondi disponibili e poi si intercettavano i fabbisogni formativi. Oggi bisogna fare esattamente il contrario: dobbiamo prima di tutto individuare le esigenze formative, e individuarle tutti assieme, istituzioni, scuole e imprese. La parola d'ordine è "Alleanza". L'impegno della Regione sarà quello di continuare a lavorare sulla formazione per dare risposte importanti ai cittadini e agli imprenditori. Con l'Autorità Marittima e la Port **Authority** stiamo facendo squadra per continuare ad investire sulla figure professionali del mare, della nautica e della logistica".

POLETTI IN VISITA CON GRIECO

**Il ministro in porto
«Facciamo squadra»**

Il ministro del lavoro Giuliano Poletti ha fatto visita al porto dopo il convegno dell'Authority sulla formazione: «Le Istituzioni facciano da integratori di sistema». ■ IN CRONACA

Il ministro Poletti in visita al porto «Bisogna far squadra»

L'assessore regionale Grieco: alleanza fra scuola e lavoro

L'Authority punta sulla formazione: sì all'Accademia del mare

■ LIVORNO

«Bisogna fare squadra. Ma per andare al di là delle enunciazioni di principio occorre che le istituzioni giochino un ruolo da integratori di sistema». Lo ripete il ministro del lavoro Giuliano Poletti intervenendo al convegno dedicato alla formazione promosso dall'Authority in Fortezza Vecchia. Poco prima il ministro, insieme all'assessore regionale Cristina Grieco, aveva visitato la sede del Centro Impiego: un servizio che, secondo un'indagine resa nota dalla Regione, a Livorno ottiene il gradimento dell'82% degli utenti (ma si va oltre il 90% per completezza delle informazioni, disponibilità degli operatori e competenza professionale) contro standard nazionali «fra il 40 e il 60%».

Per Poletti - che nel pomeriggio ha fatto un giro del porto via mare fermandosi anche alla coop Uniport (130 addet-

ti, 8 milioni di fatturato) guidata da Carlo Savi - è cambiato il tempo rispetto a un passato in cui «la formazione era solo una voce di costo per le aziende»: ora è «sempre di più un investimento irrinunciabile per il domani». Lo segnala anche il presidente dell'Authority Stefano Corsini, nel settore portuale crescono processi di automazione e digitalizzazione dei terminal, dunque si deve puntare sulla formazione per «creare nuove competenze e aggiornare i profili lavorativi esistenti» (e già una sottolineatura dedicata al piano operativo triennale: «Abbiamo riservato alle attività formative un'attenzione particolare»).

È Claudio Capuano, dirigente dell'Authority, a auspicare il coinvolgimento delle associazioni di categoria per arrivare a «una vera e propria Accademia del Mare». Le professionalità sono un "più" sul fronte della competitività, pa-

rola del contrammiraglio Giuseppe Tarzia, comandante della Capitaneria basti pensare a cosa significa in termini di maggiori traffici qualche centimetro in più di pescaggio autorizzato. È per questo motivo che il comandante confida che, passo dopo passo, il traguardo del milione di teu possa essere non un miraggio ma un

Su questa visione indirizzata alla crescita insistono anche il comandante dell'Accademia Navale, Pierpaolo Ribuffo, e il dirigente della maxi Asl Cesare Bonocore (quest'ultimo declinandola sotto il profilo della sicurezza dei lavoratori). Per l'assessore Grieco è indispensabile «una più marcata alleanza tra il mondo delle scuole e quello del lavoro» in passato - tiene a ribadire - «si partiva dai fondi disponibili, ora occorre prima di tutto individuare le esigenze formative e i fabbisogni».

■ FOTOGRAFIA RISERVATA

Prossimo il trasferimento del «Tco» Alberti: alcuni problemi da superare

LIVORNO Superato ormai da suo che tempo lo stallo determinato dalla presenza di una domanda presentata in concorrenza per l'assegnazione di spazi portuali in radice della sponda Est della darsena Toscana, la società Terminal colata Orlando (Tco, 55% Terminal Rinfusi Marittimano, 25% Mineral Industriali, 20% Cis), facente capo a Roberto Alberti, fra l'altro attuale presidente dell'associazione fra gli spedizionieri italiani (Fedespedi), si trova impegnata nella non proprio semplicissima situazione del trasferimento operato dall'attuale sito sulla calata Orlando alla nuova concessione consistente in 180 metri di banchina (di fatto 150 per la sottrazione di 30 metri di zona di rispetto) con un fronte di 12 metri, adatto per l'accesso di navi fino a 25 mila tonnellate.

Approfondendo della cortese disponibilità di Alberti, abbiamo rivolto alcune domande.

Dottor Alberti, la concessione che vi prepara ad occupare risponde adeguatamente alle esigenze del Tco? Quanto tempo richiederà il trasferimento completo degli impianti e degli uffici sulle nuove aree?

«Beh, certamente a nuova sistemazione, soprattutto per la profondità a -13 metri ci darà l'opportunità di guardare anche ad altre categorie merceologiche mentre ad una estensione della banchina, tutto sommato modesta, cercheremo di rimediare con una più razionale organizzazione del lavoro e con l'acquisizione di mezzi meccanici più performanti che ci consentiranno di ridurre sensibilmente i tempi di carico e scarico, poi, in caso di necessità chiederemo l'uso della banchina adiacente. Quanto ai tempi accorrono per il trasferimento completo del Tco, devo precisare che rientra nell'interesse di tutti, in primis della nostra società e

del sistema, si tratta, comunque, di un'operazione che, con il massimo della buona volontà, ritengo non possa richiedere meno di un anno.

Dovremo anche superare una serie di problemi non secondari, come quello della collocazione del varco doganale che è previsto in corrispondenza dell'accesso attuale».

Quanto costerà il trasferimento? È difficile essere precisi, ma di quanto pure che l'impegno economico sarà sostanzioso, intorno ai cinque milioni.

Consistenti saranno gli investimenti per il rinnovo e l'adeguamento del nostro parco mezzi, di molti dei quali abbiamo già avviato la sostituzione.

Le macchine più datate verranno rimpiazzate da altre nuove desti-

nate al movimento terra, le altre ancora valide saranno sottoposte ad un completo ricondizionamento ed abbiamo programmato anche l'acquisto di una gru più potente di quella attualmente in servizio, inoltre ci doteremo anche di una nuova tramoggia ecologica. Per i lavori di piazza abbiamo già iniziato la sostituzione acquistando due nuove motopale, un mezzo cingolato e un forklift.

Come va detto, il nostro intento è quello di aumentare e, magari, raddoppiare la velocità di lavoro e la produttività in modo da contenere al massimo i tempi di sosta della nave.

Poco fa ha accennato ad altre categorie merceologiche. Può essere più preciso?

«C'è che posso dire è che siamo abbastanza fiduciosi di acquisire nuovi trafficanti. Il nostro terminal avrà presto tutte le caratteristiche e le potenzialità per poter movimentare particolarmente ogni tipo di merce, guardiamo con fondato interesse all'impianto e alle merci varie, vorrei dire che, una volta sistemato il terminal e a pieno regime, noi avremo ragione di parte dei limiti alle potenzialità de Tco».

Giorni fa, riferendo di una flessione di 600 mila tonnellate registrata lo scorso anno, Lei ha spiegato trattarsi di una "contrazione dovuta a problemi contingenti che saranno risolti nel 2018". Che cosa intendeva?

«Semplicemente che il fenomeno lievemente negativo è dovuto a fatto che un importante cliente ha dovuto sospendere l'attività per alcuni mesi per motivi di manutenzione e al momentaneo dirottamento verso una scia di verso di quantitativi di biomasse che, comunque, rientreranno a Livorno attraverso nuove commesse. Ciò che davvero conta è che adesso il terminal è sano e che anche con quantitativi minori riesce a chiudere i conti in attivo».

Lei ha anche ribadito la necessità assoluta di poter disporre di nuovi fasci ferroviari, indispensabili per acquisire "nuove fette di mercato".

«Quello del collegamento ferroviario è un problema che ci sta molto a cuore. Proprio in questi giorni, di concerto con Rete ferroviaria italiana (RFI), stiamo studiando come allacciare nel miglior modo possibile i nostri impianti con la rete portuale».

Dottor Alberti, all'impegno di presidente e amministratore delegato della Cis spa, Lei associa, dalla fine del 2015, quello di presidente della Fedespedi. Fino a quando? Intende ricandidarsi?

«Il mio mandato come presidente di Fedespedi scadrà alla fine dell'anno in corso ed è rinnovabile, circostanza su cui dovrò riflettere seriamente dato che questo impegno è andato ben oltre a quanto avrei potuto immaginare. Comunque se mi sarà chiesto ci penserò».

Si parla ancora del divario nei tempi di adagionamento fra Italia e porti del Nord Europa. Qual è la vostra posizione?

«Guardi, cosa mi dice, mastron-

darsi un articolo pubblicato sul massimo quotidiano economico finanziario nazionale - si dice che un corriere a Rotterdam viene adagionato in un massimo di quarantotto ore mentre in Italia, se tutto va bene, l'operazione richiede anche tre o quattro giorni, che possono salire fino a dieci in periodi particolari come Dicembre, Agosto....

Il problema è complesso. In realtà, in Italia la maggior parte delle merci è adagionate in pochi minuti. Tutt'altra storia è quando si parla di merce da sottoporre al controllo dei vari enti (Sanità, Veterinaria, Fitopatologia, etc.). Mi preme premettere che il livello di informatizzazione del sistema doganale italiano è avanzatissimo, probabilmente il migliore in Europa».

Ciò non di meno restiamo legati a un sistema e a una metodologia di controllo su tutte le merci che ci penalizza enormemente e rischia davvero di mettere fuori mercato, non soltanto le imprese di specazione, ma interi settori produttivi legati ai traffici internazionali».

I problemi sono diversi. Dalle procedure farraginose della nostra burocrazia al fatto che le procedure doganali e di controllo, nonostante si parli di Unione Europea, non sono uniformi nei vari Paesi».

Va anche detto che non tutti gli uffici sono uguali e sarei ingeneroso se non riconoscessi a molti funzionari il massimo impegno verso l'efficienza, ma il problema non si risolverà se non si porrà ad una sostanziale armonizzazione dei sistemi doganali e dei controlli a livello europeo».

Insomma, per comprendere me-

glio, abbiamo troppi controlli?

Sono i nostri enti che esagerano? «No, niente di tutto questo, per carità. I controlli sono necessari, anzi, indispensabili e sacrosanti, ma l'Italia dovrebbe agire per imporre anche agli altri di seguire le nostre stesse procedure».

L'attuale situazione di disparità procedurale ci pone in condizione di svantaggio veramente insostenibile».

Par capire vorrei fare l'esempio di alcuni prodotti alimentari che scelgono la strada di porti nord-europei perché le ventliche e, quindi, i tempi sono inferiori. Il risultato è che, dopo essere stati penalizzati commercialmente, ci troviamo comunque a consumare prodotti controllati da altri con i loro protocolli».

Ma il nostro sistema doganale è comunque valido?

«Per diversi aspetti è molto efficiente, ma oltre alle cose già dette, molto rimase da fare, ad esempio nell'applicazione delle sanzioni».

Auspichiamo poi anche una maggiore coordinamento e una maggiore condivisione su alcuni temi. Faccio un esempio concreto. Pochi giorni fa, il 17 Gennaio, è uscita una circolare dell'Agazia del Dogane che ha introdotto modifiche importanti alla modalità per ottenere le dilazioni del pagamento dei dazi e dell'iva. La circolare è entrata in vigore il giorno successivo senza che lo dogano abbia pensato a preavvisare gli operatori con qualche anticipo».

Questo ha gettato nel caos non solo tutti gli operatori ma anche gli stessi funzionari del dogano che in molti casi non hanno saputo dare risposte agli utenti».

Che cosa vorrebbe chiedere Fedespedi al governo che verrà?

«Abbiamo predisposto insieme ad altre associazioni della logistica un documento, una sorta di memorandum, da sottoporre all'attenzione di chi ci governerà dopo il 4 Marzo, a cui unque schieramento politico appartenga».

In sostanza chiederemo misure che vadano nella continuità degli investimenti e degli interventi attuati e programmati nel settore dei porti, della logistica e dei trasporti. Se dovessi esprimere in una battuta una richiesta che credo sia quella di tutte le nostre imprese: semplificazione, una semplificazione culturale, assicurata da norme una buona volta chiare e semplici in modo da poter mettere a parola fine alla nostra abnorme ipertrofia legislativa e all'incontrollato moltiplicarsi di enti, osservatori, cabine di regia ed altre inutili entità. Non ci servono nuove leggi, ci serve una normativa trasparente ed essenziale».



Roberto Alberti

«Via della Seta» e traffici mediterranei La darsena Europa arriverà a giochi fatti?

LIVORNO - Nicoletta Batini, il cui nome era insistentemente circolato a Livorno durante la consueta gagarre che si verifica regolarmente in vista della nomina di ogni presidente, non ostante si sia incomminata con successo su ben altre strade di respiro e prospettiva internazionale, continua a manifestare, con par suo e con i mezzi che le sono congeniti (la professionalità e la preparazione su cui ogni discussione è nata) il proprio affetto disinteressato per la sua Livorno.

Laureata in Economia all'istituto Sant'Anna di Pisa, una delle scuole più autorevoli in ambito internazionale, vanta al proprio attivo anche un dottorato in Finanza Internazionale conseguito in Italia e un PhD in Economia monetaria ottenuto brillantemente ad Oxford.

Un cursus studiorum di tutto rispetto che l'ha imposta in campo europeo facendole meritare, tra l'altro, una brillante posizione in seno al Fondo Monetario Internazionale.

Publichiamo, dunque, altrettanto volentieri le sue documentate osservazioni sul e opportunità offerte dalle vie della seta a traffico mondiale, particolarmente a quello che si svolge nel Mediterraneo, un teatro in cui i nostri porti giocano un ruolo importante.

Nella sua analisi globale la dottoressa Batini non fa, naturalmente, mancare, un'attenzione particolare verso la sorti della sua Livorno.

«Mentre a Livorno, dopo anni di empose organizzative e tecnologiche da parte dell'Amministrazione portuale e della Regione, si aspetta con trepidazione la conclusione del bando per la gara di progettazione della nuova darsena Europa, la cui realizzazione dovrebbe durare seconco il nuovo progetto non più nove anni, ma cinque, la Cina ha rilasciato il suo primo white paper ufficiale sulla politica arica nella quale prevede estendere all'Artico a Belt and Road Initiative (BRI) del

presidente Xi Jinping, sviluppando le rotte di navigazione aperte dal riscaldamento globale. Le nuove rotte commerciali marittime attraverso l'Artico non sarebbero che l'annesso tassello di un piano ben più vasto che combina un nuovo corridoio economico attraverso il continente euroasiatico (la Silk Road Economic Belt) ed una rete di nuove rotte marittime che collegheranno l'Asia con l'Africa e l'Europa (la 21st Century Maritime Silk Road).

La politica arica cinese incoraggierebbe le imprese a costruire in frastuono e condurre viaggi di prova commerciali, aprendo la strada alle rotte di navigazione arica che formerebbero una "Via della Seta Polare". La spedizione attraverso la rotta del Mare del Nord ridurrebbe quasi 20 giorni fuori del normale orario utilizzando la rotta tradizionale attraverso il canale di Suez, e viaggi di prova sono già stati effettuati dalla Cosco Shipping, validando la fattibilità delle nuove rotte, attraverso i passaggi o nord-est dell'Artico.

Quali sono le implicazioni del riposizionamento logistico della Cina in Europa per i porti del Mediterraneo e per la profittabilità di una nuova infrastruttura marittima come la darsena Europa?

Una risposta indicativa emerge studiando le scelte di investimento cinesi in terminal per container europei che stanno accompagnando lo sviluppo della BRI. Prima della BRI e tradizionalmente, le esportazioni cinesi venivano spedite in tutta Europa verso i porti della costa nord-occidentale, tra cui Rotterdam, Anversa e Amourge, e infine trasportati su rotaia verso le città dell'entroterra: il Nord Europa funzionava da hub anche per distribuzione su città più vicine a porti mediterranei, in virtù della maggiore efficienza - e quindi dei minori costi - logistici dei porti del Nord rispetto a quelli mediterranei.

Con la BRI la Cina sta in un certo senso sconquassando l'equilibrio economico tra le città europee

del Nord e Sud, poiché i porti lungo le rotte settentrionali tradizionali risultano perdenti a seguito dei nuovi accordi commerciali.

Tra i progetti portuali europei che emergono come vincitori a seguito della strategia commerciale cinese, il porto del Pireo in Grecia si distingue come il caso più importante, a seguito dell'acquisto di una partecipazione di controllo nel 2016 del Pireo da parte della compagnia di navigazione Cosca.



Nicoletta Batini

L'acquisto del porto si aggiunge ad una serie di riposizionamenti di colossi industriali, non solo cinesi: nel 2012, Hewlett Packard ha sostituito Rotterdam con Pireo come principale hub di distribuzione in Europa, Medio Oriente e Africa a causa dei costi inferiori. Altre società come Huawei, Zte e Sany hanno seguito l'esempio, mentre Dell, Lenovo, Ikea, Samsung e LG hanno espresso interesse a scegliere il Pireo come centro di distribuzione regionale. Cosca e altre società portuali cinesi hanno investito (o hanno manifestato interesse in tale direzione) anche in altri porti europei in Belgio, Paesi Bassi, Croazia, Slovenia, Portogallo, Spagna, Lettonia e Lituania, oltre che in porti del litorale mediterraneo del Sud, come Port Cherchel in Algeria, Port Said in Egitto, Port Ashod

e Port Haifa in Israele e il terminal Kumport nel porto Ambarli di Istanbul.

In Italia, i porti privilegiati sono Genova e Napoli. Livorno rimane per ora, come prevedibile, ben fuori dai giochi.

La darsena Europa rischia dunque di arrivare tardi, e di creare un'offerta inutile di fronte al già avviato potenziamento di terminal limitrofi di Genova e Napoli da parte delle stesse grandi società di navigazione che gestiscono anche la domanda dei traffici (offerta che peraltro si aggiungerebbe all'offerta di terminal per container già gravemente sottoutilizzata del porto di Piombino, con rischi di sostenibilità fiscale e finanziaria del progetto). Non solo investire in un aumento della capacità del traffico container, come da nuovo progetto, significa scaricare per sempre le risorse disponibili per altre forme di sviluppo che sembrano ad oggi le uniche capaci di garantire un futuro al porto di Livorno considerato il paragono del e nuove rotte globali e le preferenze rilevate dalle grandi compagnie di navigazione.

Penso per esempio, come ho detto più volte, allo sviluppo di terminal per special cargo, RoRo, oltre che al - tanto discusso e lottato - potenziamento di bacini di carenaggio per la riparazione/manutenzione e rifilazione.

Una darsena Europa multifunzionale, che magari finalmente includa un nuovo e moderno polo crocieristico, darebbe opportunità concrete alla crescita ed all'occupazione locale.

Ma questo darsena è ben diverso da quella del nuovo progetto. Questa darsena, inoltre, in qualunque forma, continua a essere di là da venire.

L'ultima parola è dunque ai finanziatori privati che aderiranno o meno al bando, contando che leggano notizie dall'estero oltre che i proclami locali sulla necessità di nuovi, faraonici terminal container.

Una nuova regolamentazione del traffico navi a Livorno

LIVORNO – Mantenere e consolidare le linee di traffico mercantile delle grandi navi, coniugando sicurezza, crescita, competitività, sviluppo e capacità di attrazione del porto.

Questi i principali obiettivi della nuova regolamentazione portuale illustrata durante una conferenza stampa dall'ammiraglio Giuseppe Tarzia, Direttore marittimo della Toscana e Comandante della Capitaneria di porto di Livorno.

Davanti ai giornalisti delle più importanti testate locali e regionali e alle numerose autorità invitate per l'occasione, insieme ai maggiori rappresentanti del cluster marittimo e delle categorie produttive, l'ammiraglio ha presentato le novità che saranno oggetto di un'ordinanza che detta le nuove condizioni per l'ingresso,

l'uscita e la manovra delle grandi navi portcontainer e car carrier in darsena Toscana e nel canale Industriale.

In particolare, dopo un periodo di attenta sperimentazione, cominciata lo scorso anno con l'ingresso in porto delle grosse navi portcontainer, ed un lavoro di squadra che si è espresso anche attraverso riunioni ad un tavolo permanente coordinato dalla Capitaneria di porto livornese, partecipato da tutti gli attori interessati, in primis i servizi tecnico nautici del porto (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori), sono stati determinati i parametri che definiscono limiti e prescrizioni di movimentazione delle unità navali.

Condizioni che è stato possibile "alleggerire" grazie a lavori di dragaggio dell'imboccatura sud



Stefano Corsini e Giuseppe Tarzia

che hanno portato il fondale a -15 metri e del canale di accesso alla darsena Toscana a -13 metri e per un'ampiezza fino a 90 metri.

Tali fattori consentono una maggiore tolleranza sull'incidenza del vento e un diverso, più contenuto uso dei rimorchiatori. La disposizione della Capitaneria che sarà

emanata a breve, dopo il definitivo completamento degli interventi infrastrutturali disposti dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale è destinata quindi ad avere importanti e positive ricadute sul traffico marittimo del porto di Livorno e conseguentemente sull'economia locale e sull'occupazione.

Microtunnel di Livorno pronto in estate Corsini: lavoro di squadra, ottimi risultati

LIVORNO – Microtunnel: avanti tutta. Sono iniziati i lavori di realizzazione dei tre pozzi di emungimento all'interno del pozzo di recupero alla calata del Magnale. A dichiararlo il presidente Stefano Corsini, durante una conferenza stampa organizzata dalla Capitaneria di porto per presentare le novità che saranno oggetto di un'ordinanza che detta le nuove condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi portuali nei casciotti in darsena Toscano e nel canale Industriale.

Non si tratta di uno step secondario: i pozzi di emungimento servono a tenere basso il livello della falda acquifera e ad impedire, quindi, che il pozzo di recupero, quello realizzato, per l'appunto, lungo la calata del Magnale, subisca allagamenti imprevisti. Se dovesse essere rispettato il tabellino di marcia, il microtunnel potrebbe essere realizzato entro l'estate. A partire da quel momento spetterà all'Eni occuparsi dello spostamento di que le tubazioni che oggi costeggiano le due sponde del canale di accesso in porto limitandone la sezione na-

vigabile. Una volta spostato il fascio tubiero, i tecnici dell'AdSp resseccheranno la seconda parte della sponda della stretta lato Torre del Marzocco, banchinandola e arretrandola di 30 metri. Intanto Capitaneria di porto e AdSp stanno cominciando a raccogliere i frutti di un lavoro di squadra che sta già consentendo allo scalo labronico di essere ancora più competitivo. Stando infatti ai dati presentati dal contrammiraglio Giuseppe Tarzia, il dragaggio dell'imboccatura Spa, già ultimato, e il prossimo completamento dei lavori di allargamento provvisorio del canale di accesso alla darsena toscana (che a breve avrà una larghezza di 90 metri e la profondità di 13), consentiranno al porto di movimentare potenzialmente sino a 110mila teu in più rispetto al 2014. E ciò verrà reso possibile grazie alle disposizioni che la Capitaneria si appresta ad emanare, con le quali verranno ritoccati al rialzo gli attuali limiti di pescaggio per tutte le classi di navi, anche per quelle con oltre 300 metri di lunghezza e 48 di larghezza.



Operatori presenti all'incontro con l'amm. Tarzia

La nuova regolamentazione aumenterà anche la tolleranza massima dell'incidenza del vento sull'ingresso e l'uscita delle navi (fino a venti nodi), e aumenterà le possibilità di uscita notturna per molte classi di navi, e anche per le car carriers fino a 200 metri di lunghezza, che potranno uscire dal porto di notte senza problemi. Tutto questo, per Corsini, è il risultato di una collaborazione strategica tra istituzioni, operatori e servizi tecnico nautici. «Grazie a

questo lavoro di squadra – ha detto – sono stati raggiunti risultati straordinari che permettono a questo porto di guardare con maggiore serenità gli anni che ci separano dalla realizzazione della piattaforma Europa».

Il porto, insomma, è vivo, ed è già sul la mappa dei grandi player, come dimostra la presenza alla conferenza stampa del comandante Lucio Vaccaro, responsabile per Msc della linea per il Nord e Sud America.

PORTO

Anti-corrruzione Ecco il piano per prevenire e contrastare

INDIVIDUARE le attività nell'ambito delle quali è più elevato il rischio di corruzione, intraprendere le relative misure di mitigazione e prevedere meccanismi di formazione, attuazione e controllo delle decisioni. Sono questi gli obiettivi principali che l'Autorità di Sistema Portuale vuole raggiungere con il nuovo Piano Triennale per la Prevenzione della corruzione per il 2018-2020, adottato pochi giorni fa. Il Piano, che sarà a breve portato all'attenzione del Comitato di Gestione, è già operativo, ma sarà soltanto nel corso dei prossimi mesi, ovvero una volta divenuta pienamente operativa la nuova struttura dell'Authority, che si potrà procedere a mappare realmente gli adempimenti rischiosi dal punto di vista dell'anti-corrruzione e i relativi gradi di rischio. A farlo, in un percorso a tappe che ha come dead line il prossimo 31 agosto, sarà una direzione ad hoc dell'Authority diretta da Claudio Capuano, già dirigente amministrativo dell'ex Autorità Portuale di Piombino, e voluta espressamente dal presidente dell'Adsp. Si tratta di un'area sensibile dell'Autorità di Sistema che farà direttamente capo al presidente e che sarà competente anche con riferimento ai settori della privacy, del controllo interno e della formazione. La direzione svilupperà anche il sistema di gestione dei processi di controllo interno e verifica delle performance.

LA NOSTRA ECONOMIA

FONDAMENTALI LE SINERGIE

IERI SU IL TELEGRAFO L'AD DELL'AEROPORTO DI PISA GINA GIANI HA SPIEGATO COME SIANO FONDAMENTALI LE INTENSE TRA PORTO E AEROPORTO PER FAR SI CHE AUMENTINO I FLUSSI TURISTICI

Crociere, la crescita passa dal Galilei E l'Authority strizza l'occhio a Pisa

Annuncio di Corsini: riaperta la gara per i bacini di carenaggio

CROCIERE a Livorno, atto secondo. Dopo i consuntivi dell'anno passato, riportati ieri su queste pagine, e l'intervento dell'amministratore delegato dell'aeroporto Galilei di Pisa Gina Giani sulle possibili sinergie con il porto di Livorno per aumentare i flussi turistici, ieri sera se n'è parlato a lungo in una conferenza al circolo San Marco-Pontino del Pd: con interventi significativi da parte del presidente della Porto 2000 Luciano Guerrieri, del presidente del sistema portuale Stefano Corsini e di Mario Gambacciani per l'associazione Studi per la mobilità in Toscana. Gambacciani e l'architetto Michele Parenti hanno anche presentato un suggestivo studio - con tanto di affascinanti slides - su un progetto di mobilità urbana e di sistema basato anche sull'utilizzo delle vie d'acqua (Fossi e Canale dei Navicelli: presente l'amministratore unico Giandomenico Caridi della Navicelli Spa) per un turismo legato alle crociere e per la mobilità urbana.

LUCIANO Guerrieri e Stefano Corsini si sono concentrati, nei loro interventi, su due temi significativi: il primo sulla volontà di realizzare un progetto comune con l'aeroporto Galilei per aumentare le 'crociere di testa' (oggi ferme a meno del 2% contro l'87% di Venezia); il secondo sul-



CROCEVIA Il presidente dell'Authority Stefano Corsini ieri ha annunciato lo sblocco della gara dei bacini

LETTERE UFFICIALI Sono partiti i documenti che metteranno in palio la gestione delle 'vasche'

lo sviluppo della logistica di sistema, con la pianificazione sostenuta anche dai 3 milioni recentemente stanziati dal ministro Delrio.

CORSINI nell'occasione ha dato anche una notizia in anteprima: sono state inviate le lettere

ufficiali che riaprono la gara per i bacini di carenaggio, un sistema nel sistema che potrà anche favorire, con la gestione delle 'vasche' livornesi, il movimento delle navi da crociera.

SULLA pianificazione per aumentare le 'crociere di testa' (o fare di Livorno l'"home port", come si dice nel linguaggio internazionale) Luciano Guerrieri ha annunciato che sono già in corso contatti con l'aeroporto di Pisa, nel comune interesse di sviluppa-

re il movimento dei turisti. Ad oggi le 'crociere di testa' su Livorno hanno interessato in un anno solo 9 mila turisti, ma con le navi attuali, capaci anche di 5 mila posti, è indispensabile una complessa programmazione che coinvolga la Porto 2000, i broker, gli armatori e le compagnie aeree. Una programmazione - ha poi aggiunto il presidente della Porto 2000, Luciano Guerrieri - che fa parte dei programmi già avviati, anche se richiederà ovviamente del tempo per la messa a punto.

A.F.

L'ANNUNCIO DELL'AUTORITÀ

Bacini, finalmente si sblocca la gara per l'affidamento

IN CRONACA

Bacini, riparte la gara per l'affidamento

Corsini (Authority) annuncia lo sblocco dell'imposte: in ballo il destino di una infrastruttura di grande rilevanza

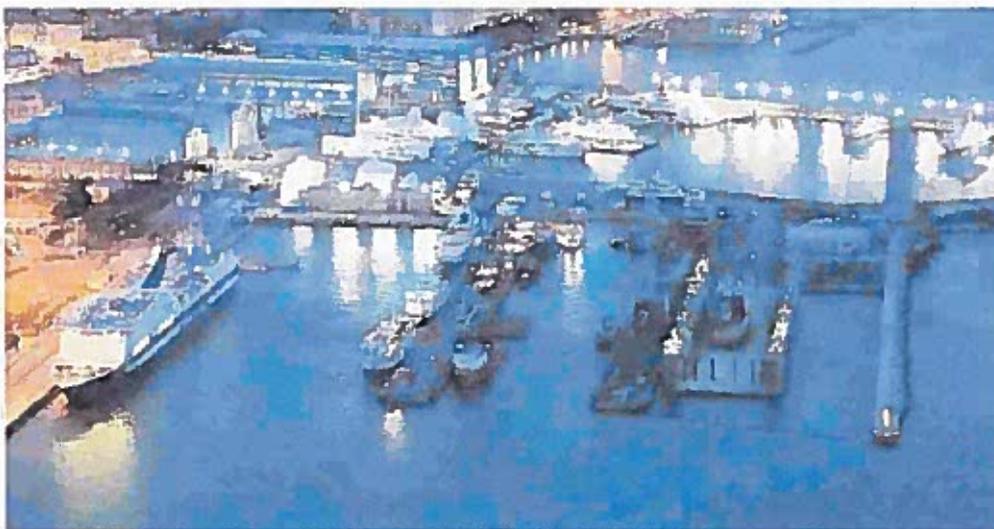
LIVORNO

«Riparte il procedimento di gara dei bacini di carenaggio». Pochissime righe, quasi un telegramma, dal quartiere generale dell'Autorità di sistema portuale per segnalare l'annuncio arrivato «in tarda serata» dal presidente Stefano Corsini durante un convegno organizzato dal Pd livornese e dedicato alla mobilità territoriale.

«Nell'ambito dell'istituto del soccorso istruttorio, l'Autorità di sistema portuale ha infatti invitato i concorrenti a fornire chiarimenti circa le manifestazioni di interesse presentate a suo tempo», viene sottolineato da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale. «Una volta resi i chiarimenti, l'Autorità trasmetterà presto le lettere di invito per la presentazione delle offerte».

È una delle tre grandi operazioni alle quali sta lavorando l'Autorità di sistema portuale, insieme alla privatizzazione della Porto 2000 che ridisegnerà lo scalo passeggeri e alla realizzazione dell'espansione a mare con la maxi-Darsena.

È dall'agosto di tre anni fa che la gara dei bacini è sospesa: per via di un cedimento delle strutture la nave Urania era crollata all'interno del bacino galleggiante, danneggiandolo. Proprio nel bel mezzo dell'iter



Veduta aerea dell'area dei bacini: al centro il bacino grande in muratura, a destra quello galleggiante (Muzzi)

della gara con la quale si mira ad affidare la concessione della gestione dei bacini: quello galleggiante di cui abbiamo detto ma anche quello grande in muratura, una infrastruttura di rilevanza quantomeno nazionale.

L'incidente era costato la vita a un operaio di origini napoletane. La magistratura aveva

ovviamente fatto scattare il sequestro del bacino per poter compiere gli accertamenti e determinare le responsabilità dell'infortunio mortale.

Non è tutto. Al di là della tragedia sul lavoro, si è poi innescato un pesante contenzioso fra le parti (e le rispettive compagnie assicuratrici) per determinare chi avesse la colpa e

chi avesse il diritto a essere indennizzata.

Non di rado l'Autorità è finita nel mirino delle critiche: accusata di non fare abbastanza per riuscire a sbloccare l'impasse giudiziaria, relativamente a un bene che viene ritenuto in grado di mettere in moto una ricaduta occupazionale significativa. Si tratta di accuse

alle quali, è bene dirlo, da parte dei vertici di Palazzo Rosciano si è risposto sottolineando di aver inviato diffide e minacciato azioni legali senza riuscire a ottenere indietro la disponibilità del bacino.

Adesso finalmente la situazione sembra uscire definitivamente dal freezer. (M.L.)

CRONACA

I candidati dei Cinque Stelle «I bacini sono il nostro futuro»

► LIVORNO

«Abbiamo preso un impegno preciso con i livornesi sul rilancio dei bacini di carenaggio che comporterebbe una ricaduta occupazionale sul territorio di almeno 400 unità. Bisogna provvedere velocemente ad arrivare la gara tra i privati per la gestione dei bacini, andando ad aprire le buste e iniziando a lavorare il prima possibile».

Lavoro, bacini di carenaggio e attenzione alla cultura e ai luoghi simbolo della città. La campagna elettorale del Movimento 5 Stelle si conclude puntando

tutto su questi punti. Ieri mattina **Giulio La Rosa e Francesco Berti** hanno lanciato le ultime stoccate al Pd, proponendo una soluzione alternativa. «Abbiamo inviato agli altri candidati – hanno detto i due grillini – un documento per sbloccare la situazione da sottoscrivere, senza però ricevere alcuna risposta formale. Anzi, in diverse discussioni pubbliche, **Andrea Romano e Lorenzo Bacci** hanno affermato che quello dei bacini si tratta di un sogno irrealizzabile. Ci spieghino allora perché tutte le grandi realtà portuali italiane ed europee stanno investendo decine

di milioni di euro per ampliare i propri bacini di carenaggio». La conferenza stampa del Movimento si sarebbe dovuta tenere alle Terme del Corallo per porre l'accento sullo stato della struttura. Ma il gelo e la neve hanno costretto gli organizzatori a spostare il tutto al chiuso. «Le Terme del Corallo – hanno chiuso La Rosa e Berti – sono il simbolo del degrado politico e culturale del nostro Paese. I dati ci mostrano che i fondi del bando delle periferie non saranno sufficienti per ripristinare questa struttura visto che servirebbero almeno altri 10 milioni di euro». (n.c.)

Port Center, oggi seminario sull'urbanistica

► LIVORNO

Oggi appuntamento nell'ambito degli incontri tematici dei "Giovedì del Port Center" di **Livorno** e Livorno Port Center. Dalle 17.30 alle 19 si terrà un interessante seminario dal titolo "Riflessioni sulla città portuale e sul patrimonio urbanistico portuale a Livorno". Tra i relatori le architetto **Simona Corradini** e **Francesca Pichi**, introduce **Francesca Morucci** (Authority).

Quanto ai prossimi argomenti da affrontare, da Palazzo Rosciano si annuncia una relazione sugli "Aspetti antropologici e sociali della realtà portuale livornese" (15 marzo, con la presentazione del volume "Tra terra e mare: rappresentazioni del lavoro portuale contemporaneo a Livorno"); un dossier sull'"impatto economico del crocierismo tra porto e città" (guardando in particolare ai consumi degli equipaggi (12 aprile); un concorso di idee per l'arredo di un'area sugli scali **Caldini** ad opera di Livorno delle Diversità; un incontro dal titolo "Mestieri di mare mestieri di poesia"

I TRAGHETTI PER L'ELBA

Slot, l'Authority chiude la porta alla Blu Navy

IN CRONACA

No al secondo traghetto Blu Navy

L'Authority respinge l'istanza della compagnia che aveva chiesto più accosti per il periodo estivo

PORTOFERRAIO

L'Authority portuale di sistema del Mar Tirreno Settentrionale ha detto no alla richiesta formulata dalla compagnia Bn di Navigazione, che avrebbe voluto incrementare gli slot estivi in modo da portare una seconda nave sulla linea Piombino - Portoferraio e assicurare una presenza fissa anche nella stagione invernale. La speranza di Blu Navy di veder accolta l'istanza in seguito al cambio al vertice e alla nuova conformazione dell'Authority si sono spente con l'ordinanza pubblicata il 26 febbraio con la quale viene definita la programmazione del 2018 dei servizi di linea, firmata dal presidente Stefano Corsini.

L'Authority portuale aveva

prorogato i termini per l'approvazione della programmazione oraria proprio per analizzare dal punto di vista tecnico la fattibilità della proposta della Blu Navy.

Una proposta presentata a dicembre con la quale si chiedeva una rimodulazione della struttura degli orari, in modo da garantire cinque coppie di partenze in più alla compagnia.

L'idea di Blu Navy è la stessa che in questi anni è rimasta tale per la chiusura della porta dell'ex Authority portuale di Piombino e dell'isola d'Elba. Il motivo? Non ci sarebbero le condizioni tecniche e logistiche per incrementare ulteriormente il numero degli slot estivi. Motivazioni simili a quelle riportate dalla nuova Authority portuale di sistema del Mar Tirreno Settentrionale: «L'istanza di

Blu Navy - si legge nell'ordinanza firmata dal presidente Stefano Corsini - non risulta né riferibile agli slot messi a disposizione dall'Authority portuale tramite l'avviso pubblicato lo scorso 11 novembre, né compatibile con l'attuale piano slot e con le attuali destinazioni d'uso delle banchine e dei piazzali d'imbarco del porto».

La programmazione del 2018, quindi, resta pressoché identica a quella dell'anno precedente, con le compagnie Moby e Toremar che restano presenti per tutto l'anno a garantire il servizio tra Piombino e l'isola d'Elba. Bn di Navigazione tornerà in servizio a partire dal 23 marzo con il solo traghetto Acciarello e rimarrà in linea fino al 14 ottobre, mentre la Freccia Gialla della compagnia Elba Ferries

tornerà sulle banchine di Portoferraio in netto anticipo rispetto agli anni precedenti. Le prime corse del Giallone, infatti, sono previste a partire da sabato 19 maggio fino al 1 ottobre. Nel periodo di maggiore affluenza - ad agosto - Toremar garantirà 18 coppie di corse tra Piombino e Portoferraio, 12 coppie di corse saranno effettuate da Moby, cinque da Blu Navy e un massimo di sette (il venerdì) da Elba Ferries. Nel periodo di maggiore traffico sul porto di Portoferraio e su quello di Piombino le coppie di corse giornaliere (slot) raggiungeranno quota 42, con partenze ogni mezz'ora, a cui si aggiungono le partenze del mezzo veloce sulla linea Piombino-Cavo-Portoferraio e le linee con Cavo e Rio Marina.

CRIFIDUZIONE RISERVATA



Il traghetto della Blu Navy ormeggiato a Portoferraio

Calenda: avanti col piano industriale

Soddisfazione ma poca enfasi nei commenti di sindacalisti e politici

► PIOMBINO

«Finalmente si sblocca la situazione di uno dei più importanti poli siderurgici italiani. La firma di oggi al Mise costituisce il punto di partenza di un percorso ancora lungo che si concluderà dopo la presentazione del piano industriale da parte di Jindal».

Così si è espresso il ministro dello Sviluppo economico, **Carlo Calenda**, dopo la firma dell'accordo preliminare per il passaggio di Aferpi a Isw. «L'obiettivo - ha proseguito il ministro - rimane il rilancio del sito di Piombino e la garanzia del mantenimento dei livelli occupazionali precisi. Continueremo lavorare insieme alla Regio-

ne e al presidente Rossi che ringrazio per il contributo. Il Governo vigilerà con attenzione ma oggi abbiamo raggiunto un importante risultato».

«Nessun trionfalismo - si legge in una nota della sottosegretaria **Silvia Velo** - ma è stato ottenuto comunque un risultato importante, non scontato e frutto di un lavoro duro del Governo. Spero sia l'inizio della soluzione per la siderurgia piombinese».

Il segretario generale della Fim, **Marco Bontivogli**, sottolinea che «con l'ingresso degli indiani di Jindal si chiude una fase molto delicata, durante la quale si è corso il rischio che Aferpi venisse inserita nella black list di Rfi. Jindal contrariamente a Ce-

vital ha il suo core business nella siderurgia, e ha tutte le carte in regola perché Piombino torni a produrre acciaio come ha sempre fatto».

Per il coordinatore delle Isu **Uilm, Lorenzo Fusco**, «è una notizia importante per Piombino, ma è un primo piccolo passo. Con tutta la prudenza del caso si comincia a intravedere un futuro per il nostro stabilimento siderurgico. Ma ad oggi non abbiamo ancora niente da festeggiare».

Soddisfatto il sindaco **Massimo Giuliani** secondo cui comunque «ci attendono tanti passaggi ancora prima di tornare, come ci auguriamo, a colare acciaio. Con l'obiettivo anche di

proseguire nell'opera di diversificazione industriale che abbia tra i suoi motori di sviluppo il nostro porto e che non perda di vista gli altri asset industriali esistenti, le pmi, il commercio e l'artigianato».

«Toni bassi, cautela e lavoro: ne abbiamo passate troppe - è il commento del consigliere regionale del Pd, **Gianni Anselmi** - per mostrare entusiasmo preventivo. Di là dal tavolo c'è un gruppo importante e solido che proporrà un piano industriale, e non dovremo tirarci indietro dal verificarlo e qualificarlo. Non smarriamo la bussola dell'innovazione, del risanamento ambientale, dello spazio che si deve lasciare alle economie nuove».

Il direttore marittimo incontra Giuliani

PIOMBINO

Incontro tra il sindaco Massimo Giuliani e il contrammiraglio Giuseppe Tarzia che da settembre 2017 ha assunto l'incarico di direttore marittimo della Toscana e Capo del Compartimento Marittimo di Livorno al posto del contrammiraglio Vincenzo di Marco.

Durante l'incontro il sindaco e il direttore marittimo hanno avuto l'occasione di parlare delle questioni del porto di Piombino, della sua gestione e delle sue prospettive di sviluppo.



Massimo Giuliani e Giuseppe Tarzia

Informazioni Marittime

200 milioni in due anni per i porti regionali della Campania

«Abbiamo calcolato che servono in tutto 200 milioni. Contiamo di recuperarne altri 50 milioni nei prossimi due anni», spiega Luca Cascone, presidente della Commissione Trasporti della Regione Campania, in merito alla delibera **di martedì** della giunta regionale che ha avviato un piano di finanziamenti per rinforzare, ammodernare e potenziare i 49 porti della regione (di cui 4 sono approdi). 66 milioni di euro provengono dalla regione, altri 80 milioni sono previsti nell'ultima delibera del Cipe, per un totale di 146 milioni. Per intenderci, non sono fondi che riguardano gli scali gestiti dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, cioè Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Alla Direzione generale per la Mobilità dell'ente regionale è affidato il compito di disciplinare i rapporti con ciascun Comune, con priorità agli interventi di manutenzione, sicurezza, dragaggio e successivamente funzionalità. «Il prossimo passo -conclude Cascone - sarà realizzare un bando, insieme ai Comuni, in cui stabilire le priorità e selezionare le opere con una sufficiente maturità progettuale, preferendo i progetti esecutivi».

di **Oronzo MARTUCCI**

Nella Zes adriatica in via di costituzione in collegamento con l'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico, il porto di Brindisi avrà un ruolo centrale, grazie a oltre 900 ettari di aree disponibili nelle zone retroportuali e nell'area Sita (Sito di Interesse nazionale ai fini della bonifica) che saranno e usciranno nel piano di sviluppo strategico della Zona economica che la Task Force regionale coordinata dal professore Aldo Berlinguer è pronta a consegnare all'assessore regionale allo Sviluppo economico Michele Mazzarano. Nella Zes adriatica troveranno spazio anche aree che rientrano nel nucleo di Fasano del Consorzio dell'Area di sviluppo industriale e aree della zona Pip (piani per gli interventi produttivi) di Mesagne. Il lavoro di verifica della Task Force ha permesso di inserire nella Zes adriatica circa 350 ettari di terreno di varie aree produttive della provincia di Lecce, facendo emergere il nesso economico funzionale esistente tra le stesse, anche se non territorialmente adiacenti, e il porto di riferimento (nel caso di Brindisi). Nel recinto della Zes sono stati compresi terreni infrastrutturali dell'area di Lecce-Surbo (circa 15 ettari), dove vi sono il deposito e lo scalo merci delle Ferrovie dello Stato che permettono di definire un collegamento logistico tra la stessa area e il porto di Brindisi. Dopo un lavoro di verifica puntuale dei requisiti richiesti dal decreto di istituzione della Zes è stato possibile riconoscere il nesso economico funzionale di collegamento con il porto di Brindisi anche ad aree localizzate nei siti produttivi dell'area Nardò-Galatone e Maglie-Melpignano, di Galatina. Non sono stati considerati utili ai fini della perimetrazione le aree di Tricase-Specchia-Miggiano e quelle di Gallipoli che pure erano state indicate dalle amministrazioni locali con il sostegno di Confindustria. La richiesta della provincia di Lecce faceva riferimento alla perimetrazione di circa 850 ettari circa.

Le aree pugliesi che saranno considerate ai fini della Zes, secondo quanto previsto dal Decreto del presidente del Consiglio dei ministri che è stato pubblicato il 26 febbraio scorso, non dovranno superare 4.000 ettari. Una parte dovrà essere destinata alla Zes dell'Autorità di sistema dello Ionio, alla quale saranno collegate anche aree della Basilicata per una estensione di 1.061 ettari, così da costituire una Zes interregionale. La Task Force, folle Berlinguer ne fanno parte Federico Pini, Beppe Mori, Giuseppe Creanza e Francesco Scial-



Zes adriatica, il Salento c'è: 350 ettari di aree produttive

La task force: sì anche a Surbo, Nardò, Galatone, Maglie, Galatina. Ruolo centrale ai porti e ai siti industriali di Brindisi e Taranto

L'aeroporto di Grottole che dista pochi chilometri da Francoavilla. Di fatto vi è una linea che collega naturalmente Francoavilla a Grottole e quindi a Taranto, una linea che può permettere una valorizzazione del Centro intermodale di carico del Comune del Brindisino senza lasciarci illustrare dal confine delle Province. Il Centro di carico potrebbe diventare punto di riferimento per l'export delle produzioni agroalimentari della intera area del Sud della Puglia.

A presentare il lavoro svolto dalla Task Force sull'area di Taranto è stato mercoledì sera l'assessore Mazzarano durante un incontro organizzato presso la Camera di commercio del capoluogo ionico. Per Mazzarano "le Zes sono una grande occasione per le imprese esistenti e per le altre che vorranno scegliere la Puglia per i loro investimenti". "Ora si tratta di acciucchiare i tempi per presentare i piani strategici delle due Zes al governo e ottenere l'emissione dei relativi decreti di istituzione con un Dpcm. Nei prossimi giorni adotteremo gli atti relativi. Penso che il lavoro svolto sia stato effettuato coinvolgendo i territori al massimo livello", ha concluso. Nei Piani strategici sono stati abbozzati alcuni riferimenti alla fiscalità di vantaggio locale che si ritiene utile per attirare investitori (cancellazione dell'Irap ed estensione dell'Iru per esempio). Però sulla fiscalità locale di vantaggio c'è ancora molto da lavorare, mentre per quanto riguarda i vantaggi offerti dal Decreto Mezzogiorno che prevede l'istituzione delle Zes è chiaro il riferimento alla disponibilità di 206 milioni di euro da destinare come credito di imposta alle nuove iniziative imprenditoriali che realizzate nel recinto delle Zone economiche speciali.

pi) ha individuato aree in quantità tali per cui si prevede che alla Zes adriatica sia assegnata una percentuale tra il 55 e il 60 per cento del totale (tra 2.400 e 2.600 ettari circa). Il porto di Bari, che è lo scalo di riferimento della rete europea dei trasporti, ha poche aree retroportuali disponibili, mentre Manfredonia presenta problemi relativi alle bonifiche. Alla Zes jonica per la quota pugliese saranno destinati tra 1800 e 2000 ettari circa. Il porto di Taranto e l'area Sita ai fini della bonifica avranno un ruolo fondamentale nella Zes. All'area industriale di Taranto saranno aggiunte le aree produttive di Massafra, Statte e, con qualche difficoltà legata alla mancanza di terreni estesi e infrastrutturali, Martina Franca.

Hanno trovato posto nella Zes jonica anche le aree del Consorzio Asi e il centro intermodale di carico di Francoavilla Fontana. Tale scelta proposta dalla Task Force è maturata come conseguenza dell'esistenza di collegamenti logistici e di una vicinanza territoriale con

Il perimetro

Le scelte della Regione



● Inserirsi nella Zes adriatica circa 350 ettari di terreno di varie aree produttive della provincia di Lecce. Nel recinto comprese le zone di Lecce-Surbo, Nardò-Galatone, Maglie-Melpignano e Galatina.

Il nodo

Fuori dal recinto Tricase e Gallipoli



● Non sono state considerate utili ai fini della perimetrazione le aree di Tricase-Specchia-Miggiano e quelle di Gallipoli che pure erano state indicate dalle amministrazioni locali con il sostegno di Confindustria.

I tecnici

A Bari e Brindisi oltre 2.400 ettari



● La Task Force tecnica impegnata nella redazione del piano ha individuato aree in quantità tali per cui si prevede che alla Zes adriatica sia assegnata una percentuale tra il 55 e il 60 per cento del totale (tra 2.400 e 2.600 ettari circa).

IN BREVE

Consulenti finanziari, novità in Puglia. Il salentino Pati nella rete di "Widiba"

● Un professionista salentino rafforza la rete di Widiba a Lecce. Nella squadra di Nicola Viscanti, Area manager Puglia e Molise, fa il suo ingresso, infatti, Angelo Pati, 42 anni, iscritto all'Albo dei consulenti finanziari dal 1999, alle spalle una ricca esperienza nel settore con incarichi manageriali presso importanti realtà come Banca Fideuram, dove ha gestito negli ultimi 10 anni un portafoglio private sopra la media Assoreti. «Con grande soddisfazione - commenta Viscanti - annuncio l'inserimento di Pati nella mia squadra di consulenti finanziari certificati. Private

Banker senior di altissimo profilo. Widiba cerca le migliori risorse professionali per valorizzare e ottimizzare i punti di forza di una banca tradizionale con quelli di una banca online all'avanguardia». La rete di Widiba (Wide-Dialog-Bank, che offre una piattaforma online completa e personalizzabile a più di 600 consulenti finanziari in tutta Italia) è la prima in Italia a operare con professionisti certificati tramite un ente terzo in conformità a uno standard di qualità "Uni iso wis" nell'ambito del proprio servizio di consulenza globale. Oggi Widiba è la sintesi di 235.000 clienti e 7,9 miliardi di masse gestite.

Beni culturali in disuso. Via al bando di 4 mln

● Scadono il 30 marzo i termini per la candidatura degli immobili di valenza storica, artistica e culturale presenti in Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sardegna e Sicilia al bando studiato per il recupero e la valorizzazione dei beni culturali inutilizzati al Sud. Sul piano, per i proprietari dei beni e per il Terzo settore, 4 milioni di euro. Quella promossa dalla Fondazione "Con il Sud" è la quarta edizione del Bando Storico-Artistico e Culturale. Identica la formula: ai proprietari di immobili inutilizzati viene offerta l'opportunità di mettere gli stessi a disposizione della comunità locale, mediante sottoscrizione di un contratto di affitto per almeno 10 anni.

Il report di Legambiente: 158mila edifici in degrado

● In Puglia, secondo il Cresce, sono oltre 158mila gli edifici residenziali in stato mediocre e pessimo, si tratta di oltre il 16,6% del patrimonio edilizio abitativo della regione. Questo in estrema sintesi il dato evidenziato nell'ambito della campagna Civico 50, presentata ieri mattina a Foggia a bordo del Treno Verde, il convegno ambientalista di Legambiente e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, realizzato con la partecipazione del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare. Per i tecnici di Legambiente è comunque possibile intervenire portando vantaggi immediati in termini ambientali, economici e di qualità di vita.

4 MARZO ELEZIONI POLITICHE 2018

EUROPA

con EMMA BONINO

Per la pubblicità

PIEMME

LECCE

Via dei Moccenigo, 25

Tel. 0832 2781

Fax 0832 278222

Più superficie regionale per le Zes. Ora Messina non può restare esclusa

Il 26 febbraio è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri che regola le Zes, le Zone Economiche Speciali. Adesso si può finalmente partire e sono le Regioni a dover proporre al Governo le aree interessate ed il piano strategico per l'istituzione delle nuove zone speciali. Le regioni Campania e Calabria sono già in fase avanzata di programmazione, la Sicilia è invece in grave ritardo. Ma non si deve perdere tempo ulteriormente, perché si rischia di perdere la competizione con le altre regioni per attrarre aziende ed investitori. L'altra buona notizia è l'aumento della superficie complessiva da utilizzare per le Zes, che per la Sicilia è stata aumentata da 4 mila ettari a 5 mila 580 per la maggiore superficie territoriale. Ma le Zone siciliane rimangono sempre due e secondo l'orientamento del Governo sono Palermo e Catania, sedi di **Autorità portuale**. "È chiaro - dice Gianfranco Salmeri, di Capitale **Messina** - che non possiamo accettare che **Messina** sia l'unica città metropolitana del Sud a rimanere esclusa dai benefici delle Zes. Cosa fare quindi? La soluzione migliore, per noi, sarebbe quella di emendare la legge 123/17 per consentire l'istituzione di una terza Zes siciliana autonoma, obiettivo difficile e di lungo termine che va perseguito, ma nel frattempo non possiamo aspettare e rischiare di perdere questo "treno". Bisogna quindi prepararsi ad ipotesi subordinate; ad esempio quella dell'inclusione in altra Istituzione Zes, grazie all'art. 4 comma 2 della legge, che prevede che la Zona Economica Speciale possa essere costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprendano al proprio interno almeno un'area portuale. L'idea è quella, in sintesi, di estendere la Zes di Catania o di Palermo, alle aree retroportuali del territorio **messinese**, ed è quello che ci aspettiamo che faccia il Governo Musumeci, convinti che nessuno possa immaginare di penalizzare la terza città metropolitana dell'isola. Soprattutto adesso che, con l'aumento della superficie massima regionale per l'istituzione delle Zes, la "coperta" è diventata meno corta, e diventano meno giustificate eventuali resistenze di Palermo e Catania a cedere territorio a **Messina**".