

INDICE



Primo piano:

- **Riforma Portuale**
(La Repubblica GE, Il Tirreno Il Secolo XIX, Informazioni Marittime)
- **Escavi e gestione dei Sedimenti**
(Il Nautilus)
- **Uirnet: "Viaggia in rete la sicurezza dei Trasporti"**
(Ferpress, L'informatore Navale, The Medi Telegraph)

Dai porti:

Venezia:

"...Anci copntro il porto off shore..." (Il Gazzettino Veneziaemestre)

Ravenna:

"...Fondi europei per Geen Mobility..." (Ansa)

Genova:

"...Entro novembre road map per costituire newco..." (Ansa)

Savona:

"...Accordio per il terminal di Vado Ligure..."

(Ferpress, The Medi Telegraph,)

Livorno:

"...Porto 2000, clamoroso stop..." (La Nazione LI)

"...Tursmo, la ripresa c'è e si vede..." (La Nazione LI)

"...Accordo Livorno, a Roma la firma del piano di rilancio..."(Il Tirreno)

"...Il Mistero dei telefoni rubati a Nogarini denunciati 5 mesi dopo..."

(Il Tirreno)

"...«Livorno sviluppo» a rischio ..." (La Nazione LI)

"...Gnl."Fiscaltà e semplificazione cruciali per gli investimenti..."

(Quotidiano energia)

Ancona:

"...Sottoscritta la rimodulazione dell'accordo di programma per i dragaggi nei porti marchigiani..." (Il Nautilus, The Medi Telegraph)

Napoli:

"...Francesco Nerli assolto da ogni accusa..." (Il Tirreno)

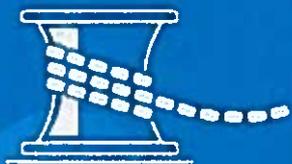
Cagliari:

"...In salvo il fortino della II Guerra Mondiale..." (Il Nautilus)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 20/10/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Signorini in porto, al suo posto Avegno

IL RETROSCENA

POTREBBE essere Iacopo Avegno il nuovo segretario generale della Regione Liguria. Potrebbe prendere il posto di Paolo Emilio Signorini, di cui ormai appare imminente la nomina come presidente [della Provincia portuale](#) di Genova.

Le voci si rincorrono ai piani alti del Palazzo della Regione e, anche se clamorosa, la sua nomina viene indicata come molto concreta, in una rosa di candidati sarebbe sempre più ristretta. Iacopo Avegno, attualmente dirigente della presidenza della Regione come responsabile del Settore sistemi informativi e telematici, è considerato, oggi, un fedelissimo del presidente Giovanni Toti. In passato, però, la sua posizione era agli antipodi. Il suo curriculum politico - ma anche il suo profilo Facebook - infatti, indica una militanza nelle file del Pd, seppur non ricoprendo incarichi, almeno fino alla campagna elettorale per le elezioni regionali del 2015, dove aveva tifato per la

L'attuale segretario generale della Regione sembra destinato a San Giorgio, già pronto il successore

candidato alle primarie Sara Di Paolo.

Avegno era molto legato al parlamentare Pd Lorenzo Basso. È entrato in Regione come funzionario, con il presidente Giancarlo Morì e ha costruito con determinazione e ambizione la sua carriera negli uffici dell'ente. Sotto la presidenza di centrodestra di Sandro Biasotti, e poi di centrosinistra con i due mandati di Claudio Burlando.

Una carriera senza battute d'arresto. Negli ultimi anni di presidenza Burlando ha costruito una forte sinergia con l'attuale direttrice generale degli Affari legali, giuridici e legislativi, Gabriella Laio-

lo. La figura di Avegno avanza, al di là del colore politico di sfondo della Regione Liguria. Ha partecipato alle missioni del presidente Giovanni Toti e dell'assessore allo Sviluppo economico Ecardo Rixi, in Russia. E sta gestendo uno dei settori cruciali della Regione, su cui il presidente Giovanni Toti, uomo di comunicazione, prima di tutto, ha puntato molto. Ha gestito il passaggio da Datasiel a Liguria Digitale. E ha seguito per competenze, recentemente, la gara, poi annullata, di Liguria Ricerca. È proprio il rapporto di fiducia che ha sempre più strettamente legato, il dirigente al presidente Toti, come confermano molti dipendenti della Regione, sarebbe determinante per portare Avegno sulla poltrona dell'uscente Paolo Emilio Signorini. Un affidabile esecutore per il presidente Giovanni Toti, un'occasione salire un ulteriore gradino, per Avegno.

(m.bo.)

➔ PALAZZO ROSCIANO: REBUS NOMINA

Niente fumata bianca su Becce, ecco gli outsider

La fumata bianca per il nuovo presidente della nuova Authority portuale del sistema Livorno-Piombino non è ancora ufficialmente arrivata: e siccome sul nome di Luca Becce (foto), amministratore delegato di Tdt (controllato dal gruppo Negri con i portuali soci di minoranza), risulta si fosse raggiunta la "quadra" fra il ministro Delrio e il governatore Rossi, è evidente che qualcos'altro è arrivato in extremis a frenare l'iter di nomina.

Non sono più le istituzioni locali a indicare una terna, ma di fatto anche in questo round i nomi sulla ruota di Livorno sono (erano?) tre: oltre a quello di Becce, quelli di Luciano Guerrieri e Alberto Rossi.

Non è da escludere che un eventuale braccio di ferro su due nomi contrapposti possa aver come esito la scelta di



un terzo in comodo. A tal riguardo, torna di nuovo in campo anche il nome di Pasqualino Monti, ex guida del porto di Civitavecchia (dov'era incardinato con Gavio il principale progetto concorrente della Darsena Europa). Resta da vedere anche come vorrà giocare la partita il presidente della Regione, che sembra avere un buon feeling col ministro.

Non sarebbe la prima volta che all'interno della compagine di governo si apre uno scontro sulle nomine: senza contare che, dopo

aver battuto la grancassa di uno strappo col passato nel segno del rinnovamento, le prime tre nomine a segno dopo la riforma della portualità sono state la ri conferma dei vertici uscenti (Trieste, Ancona e Taranto).

Al contrario, dopo lo sfogo di **Giuliano Gallanti** raccolto dal Tirreno emerge un aspetto nello stock di 40 curriculum selezionati come papabili: non c'è né il commissario né il segretario generale dell'Authority di Livorno e invece sia il commissario che il segretario generale di quella di Piombino. Di Palazzo Rosciano viene ammesso solo Paolo Rotelli, ex dirigente ora in pensione. (m.z.)

INCONTRO PER LE PRESIDENZE **AUTHORITY**

Porti, oggi l'intesa su Signorini e Roncallo

Delrio e Toti decidono su Genova e Spezia

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Oggi è il giorno dell'intesa politica sui nomi dei presidenti dei porti liguri nati dalla riforma Delrio. Il ministro e il governatore ligure Giovanni Toti si incontreranno infatti a Roma e diverse fonti regionali confermano che il colloquio porterà alla conferma dei nomi di Paolo Signorini, attuale segretario generale della Regione, alla guida del porto di Genova e di Carla Roncallo al vertice dello scalo spezzino. Per ora si tratta di un passaggio politico nato dalla necessità di accelerare per evitare che gli scali rimanessero bloccati, ma è il primo fondamentale punto prima del l'iter formale della nomina che avverrà dopo il via libera che concederanno le commissioni parlamentari. Toti ha voluto accelerare anche perché sul resto dello scacchiere per ora rimane tutto fermo: gli altri nomi sono ancora al palo e diversi nodi devono ancora essere sciolti. Il presidente vorrebbe portare a casa anche il risultato sui segretari generali, ma per Genova vengono segnalate ancora difficoltà nella scelta dei nomi. Rimane in pole Sandro Carena, confermando che la scelta interna sarebbe preferita a quella esterna. Nelle ultime ore si fa il nome anche di Marco Sanguineri, dirigente della struttura. L'opzione del "foresto" è attualmente me-



Paolo Emilio Signorini

no probabile, ma rimane in piedi anche la pista per Massimo Provinciali, numero due dell'**Authority** di Livorno oggi guidata dal genovese **Ciuliano Gallanti**. Il Pd genovese ha lavorato in silenzio e non sono escluse sorprese dell'ultima ora. Su Genova e Savona, i due porti accorpati, intanto si attende anche la decisione del ministero sulla proroga: certamente ci sarà, ma sulla durata c'è ancora spazio per la trattativa. A La Spezia invece a sorpresa andrà Carla Roncallo, architetto, attuale dirigente regionale a tempo. E' un nome che diverse fonti spezzine indicano come vicino a Raffaella Paita con cui ha lavorato in Regione quando l'attuale capogruppo Pd era assessore ai trasporti, ma con un profilo comunque tecnico. Sul segretario ci sarà poi la conferma di Santini, attuale numero due dell'ente e nome che la regione aveva definito inamovibile in fase di trattativa.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Unione Piloti, "Autonomia e comitati punti critici della riforma"



Dalle richieste di moratoria di alcune regioni al persistere del commissariamento di alcune Autorità portuali, fino alle nuove modalità operative del neonato Comitato di gestione e della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale (AdSP). Sono questi i punti critici della riforma dei porti (ex D.Lgs. 196/2016) evidenziati dall'Unione Piloti, nel corso di una due giornate di approfondimento sul tema tenutesi a La Maddalena, presso il Circolo Ufficiali Giuseppe Garibaldi della Marina Militare.

Promosso dall'Unione Piloti con l'obiettivo di avviare una sinergia tra i diversi attori presenti nel porto tale da conseguire gli obiettivi della riforma, l'incontro ha evidenziato il parere positivo di tutti i relatori sulla nuova strategia portuale avviata con la riforma, sottolineando però al contempo i punti critici sopra evidenziati. Tutti i relatori si sono detti convinti che la riforma debba essere considerata il punto di partenza per un cambiamento più ampio da realizzarsi nel tempo con la modifica della legge 84/94.

All'incontro, hanno partecipato Enrico Maria Pujia (ministero Infrastrutture e Trasporti), Paolo Ferrandino (Assoporti), Stefania Visco (Federimorchiatori), Roberto Alberti (Fedespedi), Davide Calderan (Ceo RR Panfido), Nazzareno Ortoncelli e Michele Varotto (Confartigianato Trasporti Veneto), Massimo Mura (Ceo Tirrenia), Vasco De Cet (Assomarinas), Greta Tellarini (docente di Diritto della Navigazione all'Università degli Studi di Bologna).

Uirnet: serve piattaforma unica per recuperare con una logistica efficiente almeno mezzo punto di Pil

(FERPRESS) – Roma, 19 OTT – Città italiane a rischio? Secondo l'analisi di Uirnet, la società del ministero dei Trasporti che ha costruito la prima piattaforma logistica digitale italiana, la risposta è affermativa, ma esiste un sistema per abbattere drasticamente i pericoli sia relativi al terrorismo (che potrebbe trovare in camion e furgoni facili strumenti di azione nei centri urbani) sia al transito di mezzi contenenti merci pericolose nelle zone più sensibili. Ma per Milano e per Roma una soluzione informatica potrebbe essere già disponibile in tempi brevi. Lo ha rivelato oggi a Roma, durante il convegno su safety e security il sottosegretario ai Trasporti, Simona Vicari, che ha presentato in anteprima una proposta di intervento immediato sia nel campo della security che in quello della safety "al servizio" delle grandi città italiane.

Il progetto che è reso possibile dal sistema operativo della piattaforma logistica digitale italiana, per l'appunto frutto del lavoro di Uirnet, prevede la messa a punto di un vero e proprio "recinto informatico", una mappatura del centro delle grandi città italiane coincidente in gran parte dei casi con le cosiddette aree ZTL o con le isole urbane.

Attraverso una gestione interamente digitale che esclude quindi l'utilizzo di varchi "fisici" e controlli inevitabilmente destinati a rallentare il traffico. "Uirnet – ha affermato Simona Vicari – si candida a realizzare in tempi stretti un sistema di riconoscimento automatico che autorizza e valida l'ingresso dei mezzi precedentemente verificati sia in funzione anti-terrorismo e di trasporto di merci pericolose e/o inquinanti, segnalando in tempo reale alle forze di polizia l'ingresso nelle zone protette di mezzi non autorizzati. Città pilota dovrebbero essere Milano, che ha già compiuto i primi passi in questa direzione, e in tempi brevi, Roma, ma l'obiettivo è di estendere questo progetto a tutte le maggiori città del Paese".

Il convegno "Viaggia in rete la sicurezza dei trasporti", voluto e organizzato da Uirnet, ha evidenziato le fragilità e la vulnerabilità delle differenti modalità di trasporto e non solo in Italia. Fragilità determinata da un lato dal rischio terrorismo, dall'altro dall'incremento delle merci pericolose.

L'Italia che ha investito sulla prima piattaforma logistica digitale, per appunto, quella progettata e realizzata da Uirnet, (e che potrebbe "commercializzarla" – ha affermato il sottosegretario – ad altri paesi extra-comunitari) è chiamata ora a definire l'ultimo passo per la piena operatività della piattaforma stessa nella quale un raggruppamento capeggiato da HPE (Hewlett Packard Enterprise presente al convegno con direttore commerciale Italia, Lorenzo Greco) è pronta a investire circa 70 milioni a fronte di un investimento pubblico di 20 milioni che dovrebbe essere deciso entro fine anno.

Nel corso del convegno che ha evidenziato le problematiche di sicurezza di infrastrutture, trasporti su gomma, ferrovie, porti e interporti è emersa con forza la necessità di una piattaforma unica che – secondo quanto confermato dal presidente e amministratore di Uirnet, Rodolfo De Dominicis – è in grado (una volta a regime con ricadute specialmente nella razionalizzazione e nell'ottimizzazione dei flussi di trasporto merci su gomma, ferrovia e da e per i porti e gli interporti in Italia), di consentire al Paese di recuperare con una logistica efficiente almeno mezzo punto di Pil, 24 miliardi di gettito fiscale e generare una occupazione qualitativa nel settore logistico per 50/100.000 addetti in più. Su security e safety De Dominicis ha lanciato l'idea di un modulo operativo ad hoc per affrontare queste tematiche e realizzare il progetto.

Vicari: “Un reticolo e varchi digitali per proteggere Milano e Roma da terrorismo e merci a rischio”



Il sottosegretario ai Trasporti lancia il progetto security per le grandi città.

Con la piattaforma Uirnet recupero di mezzo punto del Pil e 100.000 posti di lavoro

Roma, 19 ottobre 2016 – Città italiane a rischio? Secondo l'analisi di Uirnet, la società del ministero dei Trasporti che ha costruito la prima piattaforma logistica digitale italiana, la risposta è affermativa, ma esiste un sistema per abbattere drasticamente i pericoli sia relativi al terrorismo (che potrebbe trovare in camion e furgoni facili strumenti di azione nei centri urbani) sia al transito di mezzi contenenti merci pericolose nelle zone più sensibili. Ma per Milano e per Roma una soluzione informatica potrebbe essere già disponibile in tempi brevi.

Lo ha rivelato oggi a Roma, durante il convegno su safety e security il sottosegretario ai Trasporti, Simona Vicari, che ha presentato in anteprima una proposta di intervento immediato sia nel campo della security che in quello della safety “al servizio” delle grandi città italiane. Il progetto che è reso possibile dal sistema operativo della piattaforma logistica digitale italiana, per l'appunto frutto del lavoro di Uirnet, prevede la messa a punto di un vero e proprio “recinto informatico”, una mappatura del centro delle grandi città italiane coincidente in gran parte dei casi con le cosiddette aree ZTL o con le isole urbane.

Attraverso una gestione interamente digitale che esclude quindi l'utilizzo di varchi “fisici” e controlli inevitabilmente destinati a rallentare il traffico. “Uirnet – ha affermato Simona Vicari – si candida a realizzare in tempi stretti un sistema di riconoscimento automatico che autorizza e valida l'ingresso dei mezzi precedentemente verificati sia in funzione anti-terrorismo e di trasporto di merci pericolose e/o inquinanti, segnalando in tempo reale alle forze di polizia l'ingresso nelle zone protette di mezzi non autorizzati. Città pilota dovrebbero essere Milano, che ha già compiuto i primi passi in questa direzione, e in tempi brevi, Roma, ma l'obiettivo è di estendere questo progetto a tutte le maggiori città del Paese”.

- segue

Il convegno “Viaggia in rete la sicurezza dei trasporti”, voluto e organizzato da Uirnet, ha evidenziato le fragilità e la vulnerabilità delle differenti modalità di trasporto e non solo in Italia. Fragilità determinata da un lato dal rischio terrorismo, dall’altro dall’incremento delle merci pericolose.

L’Italia che ha investito sulla prima piattaforma logistica digitale, per appunto, quella progettata e realizzata da Uirnet, (e che potrebbe “commercializzarla” – ha affermato il sottosegretario – ad altri paesi extra-comunitari) è chiamata ora a definire l’ultimo passo per la piena operatività della piattaforma stessa nella quale un raggruppamento capeggiato da HPE (Hewlett Packard Enterprise presente al convegno con direttore commerciale Italia, Lorenzo Greco) è pronta a investire circa 70 milioni a fronte di un investimento pubblico di 20 milioni che dovrebbe essere deciso entro fine anno.

Nel corso del convegno che ha evidenziato le problematiche di sicurezza di infrastrutture, trasporti su gomma, ferrovie, porti e interporti è emersa con forza la necessità di una piattaforma unica che – secondo quanto confermato dal presidente e amministratore di Uirnet, Rodolfo De Dominicis – è in grado (una volta a regime con ricadute specialmente nella razionalizzazione e nell’ottimizzazione dei flussi di trasporto merci su gomma, ferrovia e da e per i porti e gli interporti in Italia), di consentire al Paese di recuperare con una logistica efficiente almeno mezzo punto di Pil, 24 miliardi di gettito fiscale e generare una occupazione qualitativa nel settore logistico per 50/100.000 addetti in più. Su security e safety De Dominicis ha lanciato l’idea di un modulo operativo ad hoc per affrontare queste tematiche e realizzare il progetto.

Varchi digitali per proteggere le città dal terrorismo e dalle merci a rischio

Roma - La proposta del sottosegretario ai Trasporti al convegno di Uirnet. Vicari: «Città pilota dovrebbero essere Milano, che ha già compiuto i primi passi in questa direzione, e poi Roma».



Roma - Città italiane a rischio? **Secondo l'analisi di Uirnet**, la società del ministero dei Trasporti che ha costruito la prima piattaforma logistica digitale italiana, la risposta è affermativa, **ma esiste un sistema per abbattere drasticamente i pericoli sia relativi al terrorismo (che potrebbe trovare in camion e furgoni facili strumenti di azione nei centri urbani) sia al transito di mezzi contenenti merci pericolose nelle zone più sensibili**. Ma per Milano e per Roma una soluzione informatica potrebbe essere già disponibile in tempi brevi. Lo ha rivelato oggi a Roma, durante il convegno su safety e security il sottosegretario ai Trasporti, **Simona Vicari**, che ha presentato in anteprima una proposta di intervento immediato sia nel campo della security che in quello della safety "al servizio" delle grandi città italiane.

Il progetto che è reso possibile dal sistema operativo della piattaforma logistica digitale italiana, per l'appunto frutto del lavoro di Uirnet, **prevede la messa a punto di un vero e proprio "recinto informatico", una mappatura del centro delle grandi città italiane coincidente in gran parte dei casi con le cosiddette aree Ztl o con le isole urbane**. Attraverso una gestione interamente digitale che esclude quindi l'utilizzo di varchi "fisici" e controlli inevitabilmente destinati a rallentare il traffico. «Uirnet - ha affermato Simona Vicari - si candida a realizzare in tempi stretti un sistema di riconoscimento automatico che autorizza e valida l'ingresso dei mezzi precedentemente verificati sia in funzione anti-terrorismo e di trasporto di merci pericolose e/o inquinanti, segnalando in tempo reale alle forze di polizia l'ingresso nelle zone protette di mezzi non autorizzati.

- segue

Città pilota dovrebbero essere Milano, che ha già compiuto i primi passi in questa direzione, e in tempi brevi, Roma, ma l'obiettivo è di estendere questo progetto a tutte le maggiori città del Paese».

Il convegno "Viaggia in rete la sicurezza dei trasporti", voluto e organizzato da Uirnet, ha evidenziato le fragilità e la vulnerabilità delle differenti modalità di trasporto e non solo in Italia. Fragilità determinata da un lato dal rischio terrorismo, dall'altro dall'incremento delle merci pericolose. L'Italia che ha investito sulla prima piattaforma logistica digitale, per appunto, quella progettata e realizzata da Uirnet, (e che potrebbe "commercializzarla" - ha affermato il sottosegretario - ad altri paesi extra-comunitari) è chiamata ora a definire l'ultimo passo per la piena operatività della piattaforma stessa nella quale un raggruppamento capeggiato da Hpe (Hewlett Packard Enterprise presente al convegno con direttore commerciale Italia, Lorenzo Greco) è pronta a investire circa 70 milioni a fronte di un investimento pubblico di 20 milioni che dovrebbe essere deciso entro fine anno.

Nel corso del convegno che ha evidenziato le problematiche di sicurezza di infrastrutture, trasporti su gomma, ferrovie, porti e interporti è emersa con forza la necessità di una piattaforma unica che - secondo quanto confermato dal presidente e amministratore di Uirnet, **Rodolfo De Dominicis** - è in grado (una volta a regime con ricadute specialmente nella razionalizzazione e nell'ottimizzazione dei flussi di trasporto merci su gomma, ferrovia e da e per i porti e gli interporti in Italia), di consentire al Paese di recuperare con una logistica efficiente almeno mezzo punto di Pil, 24 miliardi di gettito fiscale e generare una occupazione qualitativa nel settore logistico per 50/100.000 addetti in più. Su security e safety De Dominicis ha lanciato l'idea di un modulo operativo ad hoc per affrontare queste tematiche e realizzare il progetto.

LA POLEMICA

Anci contro il porto off shore «Andrò alla Corte dei conti»

Aveva già presentato un esposto alla Magistratura un paio di anni fa, di cui non ha più avuto notizia. Ora torna alla carica, e sul porto off-shore presenterà un esposto alla Corte dei Conti per danno erariale. Giovanni Ancì, capitano di lungo corso e perito marittimo, già membro del comitato portuale, ritiene che il porto d'altura sia un "sistema" che da un lato serve per spendere un paio di miliardi di fondi pubblici, dall'altro rischia di mettere fuori mercato il porto commerciale di San Leonardo, a Venezia. «Il motivo per cui improvvisamente si è deciso di realizzare un porto a 15 km dalla riva sta nel fatto che il progetto per la conca di navigazione di Malamocco era completamente sbagliato dall'inizio. Nei giorni scorsi ne abbiamo avuto la certezza con le prove fatte: la conca è troppo stretta e ha una profondità di 12

metri e mezzo, e non 14,5 come sarebbe necessario per le navi "new panamax"». Ancì ricorda che già nel 2009 la conca doveva essere adeguata in base a un accordo tra Porto e Magistrato alle Acque. Invece l'anno successivo si pensò a un nuovo terminal. «Così i responsabili dell'errore, invece di pagare i 200 milioni che servivano per l'adeguamento, venivano coinvolti in una nuova progettazione». Secondo Ancì il porto off shore avrà il problema della rottura di carico, con maggiori tempi di lavorazione e maggiori costi in un momento in cui la concorrenza si gioca proprio su questi aspetti. «Senza contare - conclude il capitano - che in mare aperto ci sono onde e vento che spesso non permettono la movimentazione di merci: basta che ci sia uno spostamento della nave maggiore di 40 cm per impedire l'attività». (r.v.)

Porti: Ravenna, fondi europei per Green Mobility

Anche per promozione piani urbani mobilità, 418.000 euro



(ANSA) - RAVENNA, 19 OTT - Ridurre l'impatto sulla mobilità urbana e l'emissione di gas causati dalle navi da crociera; facilitare l'adozione di Piani per la Mobilità Urbana Sostenibile in città avvalendosi delle esperienze già svolte all'estero. Sono gli obiettivi di 2 progetti che il Comune di Ravenna realizzerà grazie a finanziamenti europei, per 418mila euro. Il primo dei due progetti, Low Carbon Transport in Cruise Destination Cities ha ricevuto un finanziamento di 237.868,20 euro e verrà realizzato tra novembre di quest'anno e aprile del 2019. L'obiettivo è partecipare a rendere gli spostamenti più sostenibili ed energeticamente efficienti e preservare al contempo l'attrattiva del patrimonio naturale e culturale delle destinazioni.

Insieme con Ravenna partecipano come capofila anche AREA Science Park e l'Autorità Portuale di Trieste; partner italiani il Comune di Trieste; la Regione Friuli Venezia Giulia; l'Autorità Portuale di Ravenna e la Regione Emilia-Romagna; il progetto è condiviso anche con realtà straniere. (ANSA).

Fiera Genova: entro novembre road map per costituire newco

I soci, 'sostenere Genova capitale della nautica'



I soci di Fiera di Genova sono pronti a costituire la newco che diventerà la società che gestisce e valorizza l'area della Fiera e dovrebbe gestire anche il Nautico. Entro novembre verrà stabilita la road map, per arrivare entro la prossima primavera alla costituzione, una volta verificate tutte le condizioni. Intanto questa mattina il nuovo soggetto ha già preso forma nella riunione degli azionisti a cui hanno partecipato il presidente della Regione Giovanni Toti, il sindaco Marco Doria, gli assessori allo Sviluppo economico e al Bilancio del Comune Emanuele Piazza e Francesco Miceli, il presidente della Camera di commercio Paolo Odone e il segretario generale Maurizio Caviglia. Assorbirà il ramo d'azienda dell'organizzazione delle manifestazioni e parte dei dipendenti di Fiera, sarà al 60% pubblica e al 40% privata. Resteranno dentro Regione, Comune e Camera di commercio con quote paritetiche e sarà aperta a Ucina e Nautica Italiana - se vorrà entrarci - e assorbirà Saloni Nautici, la società di Ucina che organizza il Nautico di Genova. L'obiettivo dichiarato degli azionisti è mettere in campo ogni azione per valorizzare Genova come capitale della nautica, che tradotto significa confermare il Salone Nautico nel capoluogo ligure nel 2017, affiancato eventualmente da altri eventi nel Tigullio e far vivere tutto l'anno le aree della Fiera, con un occhio al Blueprint. Molto passa però dall'accordo fra Ucina-Confindustria e Nautica Italiana che con la mediazione del ministero dello Sviluppo Economico si stanno parlando per evitare un muro contro muro che potrebbe portare a due Saloni in guerra fra di loro.

Piattaforma Maersk, entra la cinese Cosco: accordo per il terminal di Vado Ligure

(FERPRESS) – Roma, 19 OTT – I cinesi di Cosco diventano azionisti della piattaforma di Vado Ligure – il terminal container che sarà operativo nel 2018 – al fianco dei danesi di Apm terminals (Gruppo Maersk).

L'accordo firmato a Shanghai segna l'ingresso del colosso cinese per la prima volta nella gestione di un porto in Liguria.

Cosco acquisisce il 40 per cento della società che gestisce la piattaforma Maersk, mentre la quota di maggioranza, il 50,1 per cento resta a Apm terminals; il restante 9,9 per cento va al porto di Qingdao. Nell'accordo rientra anche il terminal reefer di Vado Ligure, acquistato lo scorso agosto da Apm.

Il valore dell'operazione, secondo il Lloyd's List si aggirerebbe attorno ai 7,1 milioni di euro per Cosco e 1,7 per Qingdao. Per Cosco, che ha assunto il controllo del porto del Pireo in Grecia ad inizio 2016, è un ulteriore passo di espansione nel Mediterraneo. Il terminal container di Vado ligure, semiautomatizzato, potrà movimentare 800 mila teu l'anno e accogliere le portacontainer più grandi, da 19/20 mila teu.

Porti container, il Tirreno a rischio di "sovracapacità" / IL CASO

Genova - I traffici sono in crisi, ma nascono nuovi terminal. Da Savona a Livorno in arrivo altri 2,9 milioni di teu.



Genova - **La selezione naturale sta già avvenendo, perchè il mercato è spietato. Il commercio globale ha rallentato e il traffico contenitori è in crisi: per questo la geografia dei porti cambierà. E anche velocemente.** In sei anni la capacità dei porti dell'Alto Tirreno aumenterà di 2,9 milioni di contenitori: la piattaforma di Vado completa lo scenario in cui paradossalmente, mentre le navi fanno fatica ad essere riempite, i porti liguri e Livorno si preparano a gettare sul mercato un'ulteriore maxi offerta. Cosco ha deciso di scommettere su Vado, banchina da 800 mila teu sulla carta, forse già disponibili nel 2018 anche in molti credono si arriverà al 2021. A Genova in un paio di anni sarà invece pronta Calata Bettolo con Msc che aggiungerà altri 800 mila teu. **C'è poi il riempimento Ronco-Canepa che aggiungerà altri trecentomila container e ragionevolmente si può pensare che prima del 2020 l'opera sarà terminata. Infine c'è Livorno con la piattaforma Europa:terminal da 1 milione di teu ancora al palo, ma la cui realizzazione viene data, contando un anno di ritardo sulla tabella di marcia, intorno al 2022 .** Per riempire le banchine servirebbe una ripresa positiva oltre ogni previsione. Il tutto in meno di sei anni. «Già ora c'è sovracapacità - spiega Roberto Spinelli, ad del gruppo - e le alleanze stanno già facendo selezione con una grande competizione tra terminalisti. La carta vincente? qualità nei servizi, tariffe competitive e rapporti con i clienti».

- segue

Il tema della programmazione è evidentemente mancato: «L'orizzonte di queste opere è secolare - spiega **Gian Enzo Duci**, numero uno di Federagenti - certo realizzarle tutte insieme non è stato poi così lungimirante. Però le opere attraggono i traffici: una giusta pianificazione locale e nazionale potrebbe portare gli scali del Tirreno a recitare un ruolo da protagonisti». Oggi però sembra impossibile ripensare i piani regolatori o stoppare sul nascere opere che aggiungono altra capacità: «Perchè parliamo di contratti firmati e concessioni già date» analizza **Marco Conforti**, presidente di Assiterminal che ammonisce «guardate che il problema c'è anche in Nord Europa: massicci investimenti, anche sull'automazione, ma il traffico latita. Per gli scali del Tirreno mi preoccupa anche il ruolo del Gottardo: quel link ferroviario rischia di favorire il Northern Range e il 9 novembre alla riunione dei ministri, con Delrio e il collega svizzero, non potremo non parlarne. La riforma dei porti ora, anche se tardivamente, permette di programmare gli investimenti». Già gli investimenti pubblici: per realizzare tutti questi terminal, il denaro impegnato dalle casse dello Stato, è stato «troppo - attacca **Roberto Cuneo**, segretario regionale di Italia nostra e da sempre avversario della Piattaforma di Vado - c'è un'overcapacity spaventosa: spendiamo centinaia di milioni per spostare i teu da Genova a Savona, senza contare il costo ambientale...Volendo si potrebbe fermare tutto e pagare la penale. Oppure potremo convertire quel terminal ad altro traffico rispetto ai contenitori».

LA CITTA' E IL MARE

IL PROCEDIMENTO

IL CONVINCIMENTO DI GALLANTI E PROVINCIALI ERA INVECE QUELLO DI POTER PROSEGUIRE LA GARA COME ORDINARIA CHIUSURA DI UN PROCEDIMENTO AVVIATO DA TEMPO

Porto 2000, clamoroso stop Le buste restano in cassaforte

Retrosцена sul futuro della gara di privatizzazione

- LIVORNO -

NIENTE APERTURA delle buste per la gara della Porto 2000: il ministero MIT non ha risposto al quesito dell'Autorità portuale e le buste rimangono in cassaforte, con l'apertura ufficialmente rinviata alla prossima settimana. Sul vago, come data. D'altra parte il segretario provinciale e presidente della Porto 2000 Massimo Provinciali solo l'altro ieri ci aveva dato per certa l'apertura nella data stabilita dal bando. Il rinvio *sine die* lascia aperte parecchie ipotesi. La prima: la mancata risposta del direttore generale dei porti al MIT, Enrico Maria Pujia, può voler dire che il ministero stesso ritiene che la gara non debba aver luogo fino a quando non sarà stata nominata la "governance" della Autorità di sistema portuale (AdSP) Livorno-Piombino, dovendosi limitare l'ormai soppressa **Autorità portuale** a gestire solo l'ordinaria amministrazione.

IPOTESI che cozza contro il convincimento di Gallanti e Provinciali di poter proseguire la gara come ordinaria chiusura di un procedimento avviato da tempo. Se così fosse, il rinvio servirebbe solo a dar tempo a Pujia di rispondere. C'è anche un'altra ipotesi: quella che il ministero preferisca non impegnarsi in una risposta dopo il duro richiamo dell'autorità contro la corruzione sulle cariche di Provinciali come controllore di se stesso. Un richiamo che



PROTAGONISTI Il segretario dell'Autorità Portuale Massimo Provinciali, a sinistra, e il commissario Giuliano Gallanti

L'IPOTESI
Potrebbe incidere la mancata nomina del presidente dell'Authority

Provinciali ha ritenuto di poter esaudire lasciando tutte le deleghe della Porto 2000, ma che per Cantone potrebbe anche non essere sufficiente. Tutte ipotesi, ovviamente, sulle quali disquisiscono anche negli altri due porti - La Spezia e Trieste - dove ci sarebbero situazioni analoghe a quella della Porto 2000. E che coinvolgono anche il dibattito sull'opportunità o meno di convocare il comitato portuale in questa fase di interregno tra AP e AdSP.

COMUNQUE stiano andando le

cose, c'è un dato di fatto: ben due gare importanti su tre bandite in porto sono attualmente "congelate", con tanto di offerte chiuse in cassaforte: quella per i bacini e quella della Porto 2000. Sulla prima, c'è l'oggettiva impossibilità di andare avanti in quanto il bacino galleggiante è ancora sotto sequestro della magistratura.

SULLA PORTO 2000, siamo alle ipotesi su riferite. Con un altro dettaglio da non trascurare: mentre l'**Autorità portuale** ha nominato i suoi due membri della commissione esaminatrice delle offerte, Massimo Provinciali e Claudio Vanni, la Camera di Commercio - socio di minoranza - ancora non ha designato il suo. Di tempo ne ha avuto, ma tant'è. Che vorrà dire?

A.F.

Turismo, la ripresa c'è e si vede «Presenze e arrivi in aumento»

Gli albergatori tracciano un bilancio della stagione: «Tanti stranieri»

- PORTOFERRAIO -

«LA STAGIONE appena trascorsa conferma la ripresa del comparto turistico alberghiero e ricettivo dell'isola. Per il 2016 stimiamo infatti un incremento complessivo delle presenze tra il 2 ed il 3% e del 2% negli arrivi». E' positivo il bilancio della stagione turistica tracciato dal presidente dell'associazione albergatori elbani Massimo De Ferrari in occasione dell'annuale assemblea della categoria.

«BENCHÉ non si siano ancora recuperati i livelli del 2001 - aggiunge De Ferrari - l'Elba mostra di possedere ancora una certa competitività sul mercato turistico europeo. Le presenze estere sono aumentate soprattutto grazie a tedeschi e svizzeri. Anche la componente italiana ha avuto un recupero rispetto agli anni precedenti stimato intorno al 2,5%, anche se la propensione alla spesa di essi resta ancora debole. E' evidente come, negli ultimi 5 anni, si sia assistito ad un incremento della pre-

senza estera a discapito di quella italiana che, dal 2006 al 2012 ha subito una costante contrazione. Tra il 2013 ed il 2015 la domanda italiana era pressoché stabile. Solo nel 2016 sembra riattivarsi ed invertire tendenza». La crescita è confermata non solo dalle presenze. «Da un'indagine svolta su un campione di oltre 50 aziende con circa 6.000 posti letto - aggiunge il presidente - è emerso che oltre il 69% degli intervistati ha avuto un incremento del fatturato tra l'1 ed il 5%, il 10,2% ha avuto un fatturato pressoché uguale a quello del 2015, solo il 20,4% ha dichiarato di aver subito un decremento rispetto al 2015. E' aumentato il tasso di occupazione delle camere su base annua, passato dal 23,7% del 2012 al 26,59% del 2016. Anche sotto il profilo dei flussi passeggeri ed auto da Piombino verso l'Elba, la statistica **del Portuale** conferma la tendenza: + 2,83% passeggeri tra aprile e settembre e + 2,70% auto trasportate. Il confort viene anche con i dati forniti dalla grande distribuzione: +3% di scontri-

ni e un +2% di fatturato. Va comunque tenuto presente che i risultati raggiunti nel 2016 sono anche effetto di una serie di fattori a noi favorevoli quali le condizioni meteo stabili da giugno in poi, l'uscita dal mercato turistico dei paesi del nord Africa, la percezione di tranquillità e serenità in Italia e all'Elba in particolare per l'assenza di attentati e la campagna promozionale condotta dalla nostra associazione sui mercati esteri». De Ferrari invita a non abbassare la guardia. «Le prospettive future - conclude il presidente - non sono buone. Il Cnr e l'Istituto di ricerca, innovazione e servizi per lo sviluppo nel XX rapporto sul Turismo Italiano, lanciano un allarme per il turismo balneare. Non riusciremo a rilanciarci, perciò, se non allarghiamo la nostra offerta, in modo sistematico, al turismo sportivo, culturale, naturalistico ed enogastronomico. Il solo mare non basta più. Il turismo è cambiato. Occorre investire in infrastrutture ed allargare la nostra offerta, presentarci in Europa con una veste nuova, più dinamica ed attenta alle nuove richieste ed esigenze del turista».

R.M.

Accordo Livorno, a Roma la firma del piano di rilancio

► LIVORNO

Oggi alle 15 a Roma, al ministero dello sviluppo economico è in agenda la firma dell'Accordo di programma per l'adozione del Progetto di riconversione e riqualificazione industriale per l'area di crisi industriale complessa del polo produttivo ricompreso nel territorio di Livorno, Colle e Rosignano. È annunciata la presenza dei ministri **Carlo Calenda** (sviluppo economico) e **Graziano Delrio** (infrastrutture). A firmare saranno il presidente **Enrico Rossi** per la Regione Toscana, la presidenza del Consiglio dei ministri, tre ministeri (sviluppo economico, lavoro e politiche sociali, infrastrutture e trasporti), Rete ferroviaria italiana, Provincia e Comune di Livorno, Comuni di Rosignano e Collesalveti insieme all'Authority di Livorno.

Piano strutturale vista mare

In Fortezza Vecchia uno degli incontri volti a coinvolgere la gente nel progetto



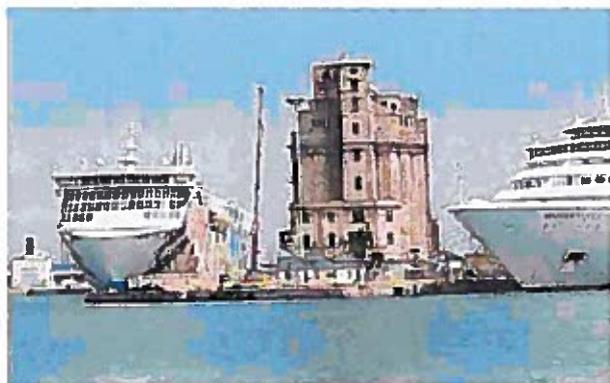
di Enrico Paradisi
LIVORNO

Dopo le colline, il rapporto della città con il suo mare. **Pietro Bertelli**, architetto dello studio Gregotti - Cagnardi di Milano ha illustrato ieri in Fortezza Vecchia a una trentina di persone "La città e il mare", appunto, per il secondo appuntamento di Ascolta la città, il programma finalizzato al coinvolgimento diretto dei cittadini nel percorso di redazione del piano strutturale. Accanto a lui l'assessore **Alessandro Aurigi** e il dirigente dell'urbanistica **Paolo Danti**. Dopo il lavoro svolto dai progettisti e i vari passaggi in commissione, sia-

mo nella fase del coinvolgimento pubblico, pronti quindi a raccogliere proposte e spunti dei cittadini che verranno portati poi all'attenzione dell'amministrazione comunale. Lo studio Cagnardi ha consegnato una prima bozza del piano strutturale il 30 di luglio scorso, e ora il Comune e gli uffici la stanno valutando e analizzando la documentazione. Dopo ci sarà il lavoro di integrazione conclusivo e l'assessore Aurigi ha ribadito la volontà di chiudere al più presto. "Aspettiamo il report degli incontri per integrarlo all'interno della progettazione del piano - ha detto l'assessore - tempi certi non ci sono, ma l'auspicio è quello di fare il prima possibile per portare al più presto il piano all'adozione del consiglio". Bertelli ha affrontato i tre quesiti posti al pubblico, che in parte sve-

lano un po' gli indirizzi del piano sul settore. Il primo, sul rapporto tra Livorno scalo marittimo della Toscana e l'organizzazione della città. Il porto infatti, ha ricordato Bertelli, ha subito una rapida trasformazione, oltre ai traffici commerciali è diventato in uno spazio brevissimo un porto crocieristico con le note conflittualità che ciò ha provocato sulla parte industriale e sulla parte del tessuto cittadino. In questo senso, Bertelli legge il ruolo della Darsena Europa, che porterà oltre alla competitività, una dislocazione a mare di una serie di attività impattanti, con la conseguente "restituzione" alla città di aree prospicienti alla città come la stazione marittima, il Mediceo, la Porta a Mare e Bellana. Da un punto di vista urbanistico le quattro aree saranno unite in un'unica area "Porto

città", ha sottolineato in proposito Danti. Poi il mare in città. La costa presenta volti molteplici: zone urbane con funzioni legate al mare (balneazione, sport, residenza di pregio e ricettività), e qui gli indirizzi del piano dovrebbero andare a migliorare la fruibilità, e zone a "elevata naturalità" (la parte da Maroccone a Quercianella). Infine il tema dei fossi della Venezia. Un patrimonio di cultura e identità che si apre a nuove funzioni, da affrontare, secondo quanto spiegato da Bertelli, come una delle invarianze strutturali del patrimonio territoriale della città: ovvero con la tutela e il ripristino della loro immagine storica. Infine l'ultima direttrice è l'integrazione del Pentagono e della Venezia nel "sistema porto", con l'obiettivo di dare continuità allo spazio pubblico, ai percorsi pedonali e alla fruizione della rete dei fossi.



Anche il Porto Mediceo coinvolto nella discussione sul piano strutturale

Il mistero dei telefoni rubati a Nogarin denunciati 5 mesi dopo

Il 5 aprile il sindaco comunicò alla polizia il furto dall'auto di pc e iPad
Il 22 agosto ha aggiunto che allora gli sparirono anche due iPhone

In questura il primo cittadino ha dichiarato la sottrazione di due numeri da cui però il 5 aprile rispondeva ieri ha parlato di 3 cellulari rubati

di Giulio Corsi
LIVORNO

Una cattiva stella deve aver preso di mira il rapporto di Filippo Nogarin con i suoi telefonini. Dopo la storia del messaggio a Massimo Provinciali - «il sindaco voleva che promuovessi un suo fedelissimo» aveva denunciato il segretario generale del Partito democratico «pensava di cogliermi in fallo a divulgare un mio sms e invece io avevo preso atto di un nome che mi aveva fatto lui a voce», ha replicato il primo cittadino ancora ieri sera in consiglio comunale - un altro caso esplose nelle stanze del municipio e anche stavolta riguarda il cellulare del sindaco. Anzi i cellulari. Uno, due o tre ancora non è chiaro.

«Abbiamo appreso attraverso una richiesta di accesso agli atti che il telefonino istituzionale del sindaco è stato rubato. Riteniamo grave che Nogarin non abbia mai comunicato al consiglio il furto del suo cellulare di lavoro», ha denunciato ieri sera in aula il capogruppo del Partito democratico Pietro Carruso.

Immobile, seduto al suo scranno, il sindaco ha ascoltato

in silenzio, senza replicare. Neanche al successivo affondo di Marco Vallani (Lbc): «C'erano dati sensibili? Quando è successo? Perché questa storia ci è stata tenuta nascosta e la scoperta è solo adesso dal Pd?».

Poco dopo Nogarin ha fatto sapere al Tirreno di aver «regolarmente denunciato il furto di tre telefonini e di una scheda sim» il famigerato martedì 5 aprile. Quella mattina, proprio mentre in Comune era in corso una maxi-perquisizione della guardia di finanza sul fascicolo Aamps, il sindaco raccontò alla stampa che nella notte alcuni ladri avevano saccheggiato la sua Volkswagen Passat, portandogli via il computer personale, il computer di bordo e altro materiale tecnologico.

I TELEFONINI DIMENTICATI. Nel bottino dei ladri c'erano anche i telefonini del primo cittadino? Nogarin, parlando quella mattina con i giornalisti, non li citò. E dei cellulari spariti non parlò neanche il comunicato stampa del Comune diramato poco dopo: «I ladri mi hanno portato via un computer, un tablet, macchine fotografiche e pure una sciarpa, ma si sono sbarazzati delle carte di credito che vi avevo lasciato», raccontava il sindaco nella nota ufficiale fatta diramare dall'amministrazione ai giornali.

Probabilmente una dimenticanza. Che Nogarin replicò anche quando quella stessa mattina, alle 11.30, si recò negli uffici della Digos a presentare denuncia. La dettagliata lista che appare nel verbale firmato dal sindaco in questura parla infatti di «una borsa contenente documentazione riguardante il piano strutturale e il piano di alienazione; una borsa sportiva contenente abbigliamento e un iWatch (l'orologio della Apple); due fotocamere digitali Canon; un pc portatile e un

iPad», di cui il sindaco garantì che al più presto avrebbe fornito alla polizia il codice "Imei", un numerino che, abbinato alla scheda Sim inserita nell'apparecchio, permette di risalire all'utente che sta usando il dispositivo mobile. Insomma: un codice che avrebbe permesso il ritrovamento dell'iPad del sindaco e magari, con un po' di fortuna, di risalire sulle tracce dei ladri.

LA SECONDA DENUNCIA. Passano i giorni e passano anche i mesi, ma Nogarin quel codice Imei non lo trova. Si rinviene però, in piena estate, che nella notte tra il 4 e il 5 aprile in auto aveva lasciato anche due telefonini. E così lunedì 22 agosto torna in questura, varca nuovamente la soglia della Digos e integra la sua vecchia denuncia: «Non sono in grado di fornire i codici Imei dell'iPad, né dei due telefoni che per errore non erano stati indicati nella denuncia precedente», dice il sindaco. Si tratta di due Apple iPhone, specifica il primo cittadino, che fornisce anche i due numeri di telefono che vi aveva abbinato: quello con il 715 finale e quello col 588, vale a dire i due numeri che il sindaco usa più frequentemente.

ARRIVA IL NUOVO IPHONE. Il giorno dopo - è il 23 agosto - a seguito del furto del cellulare regolarmente denunciato in questura il sindaco presenta all'ufficio economato del Comune la richiesta di un nuovo telefonino, «rispondente alle specifiche precedenti», sottolinea. Il 25 è pronta la determina che dispone l'acquisto dell'iPhone 6S 64GB per un costo di 837 euro.

GLI IPHONE TRA LE MANI E LE TELEFONATE DEL 5 APRILE. Se la pura cronaca termina qui, alcuni elementi curiosi (e alcune apparenti incongruenze) non possono essere dimenticate in

questo racconto. Non si tratta solo del fatto che il sindaco quel lunedì sera 4 aprile, tornando a casa alle 22.30, aveva dimenticato in auto due strumenti di lavoro come i suoi due principali telefonini, ed era riuscito a farne a meno fino al mattino successivo. E neanche del fatto che nella frenetica mattina del 5 aprile, con le fiamme gialle in giro per palazzo civico, si fosse dimenticato di raccontare ai cronisti e poi alla polizia che gli erano spariti i due cellulari più utilizzati. Tantomeno del fatto che l'integrazione della denuncia sia arrivata quasi 5 mesi dopo il furto. O che oggi Nogarin parli di tre telefoni e una Sim, mentre alla polizia abbia denunciato la scomparsa di due telefoni e due Sim.

C'è anche il fatto che nella stessa mattinata del 5 aprile il sindaco abbia risposto tranquillamente al telefono, per tutto il giorno, sui due numeri di cui poi ha denunciato la scomparsa. L'ha fatto anche con il cronista, al quale già attorno a mezzogiorno aveva risposto tre volte sul 715, inviando invece un sms dal 588.

Una cosa è probabile in mezzo a questa confusione: Nogarin, per rispondere al Tirreno e a tutti coloro che quella mattina lo chiamarono per mostrargli vicinanza dopo il saccheggio dell'auto, utilizzò uno dei due iPhone che teneva stretti tra le mani attorno alle 10 di quel martedì 5 aprile (come si vede nella foto di Repetti qua in alto), proprio mentre raccontava ai cronisti, davanti all'ascensore al primo piano del municipio, la sua disavventura, il furto subito, il pc sparito insieme alle macchine fotografiche. Dimenticando però di aggiungere che i ladri avevano preso pure i suoi due principali iPhone. Altri due, rispetto a quelli che agitava tra le mani.

LE FOTOGRAFIE DI REPETTI

L'ALLARME DEI SINDACATI

LAVORATORI E SINDACATI HANNO LANCIATO DA OLTRE UN ANNO L'ALLARME MA FINO AD OGGI NON SONO STATE DATE RISPOSTE

BILANCI IN ATTIVO

PROVINCIA LIVORNO SVILUPPO HA SEMPRE AVUTO BILANCI IN PAREGGIO O IN ATTIVO MA ORA LA SOCIETA' RISCHIA DI TROVARSI TAGLIATA FUORI

«Livorno Sviluppo» a rischio Tremano i sedici dipendenti

Tagliate competenze alla Provincia. Fissato un incontro a Firenze

- LIVORNO -

LA SFIDA era ambiziosa: avere a disposizione un ente con professionalità spiccate che si dedicasse alla formazione, servizi per l'impiego e progetti comunitari. E Provincia Livorno Sviluppo, guidata da anni con piglio da Maria Giovanna Lotti (nella foto a destra), è diventata proprio questo. Un braccio operativo di Palazzo Granducale con 16 dipendenti che, oggi, rischiano il posto. Ieri, in occasione dell'approvazione del bilancio di previsione 2016, i dipendenti si sono presentati nel salone consiliare con tutti i timori per un futuro incerto. «Ho chiesto e ottenuto la convocazione di un tavolo regionale - dice il presidente della Provincia Alessandro Franchi - fissato da Gianfranco Simoncini per il 4 novembre. Capisco lo stato di agitazione dei lavoratori ma la Provincia di Livorno non può trovare una soluzione dopo che ci sono state tolte le deleghe. Dal primo gennaio non avremo più nemmeno il controllo dei centri per l'impiego». Livorno Sviluppo è società in-house di Provincia (70%) e **Mediobanca** (30%) e il presidente Franchi ritiene necessaria la partecipazione di Palazzo Rosciano che, con la Regione, potrebbe assicurare il futuro a questa società. «Tra l'altro - aggiunge Franchi - in vista dell'Autorità unica di sistema Livorno-Rombino, l'attività di progettazione e gestione dei progetti europei nella quale Livorno Sviluppo è specializzata po-



L'INCONTRO Livorno Sviluppo col presidente Alessandro Franchi

trebbe tornare utile. Dunque il nostro territorio ha bisogno di un soggetto come questo».

DAL 2009 la società gestisce i servizi come Polo Trio ai quali accedono ogni mese 450 persone a livello provinciale. Ma ora, con il nuovo assetto di Palazzo Granducale e il passaggio delle competenze, questa «srl» rischia di essere ta-

gliata fuori da ogni servizio. Tutto tace anche da parte **dell'Autorità Unica** lamentano i dipendenti; ma anche a Palazzo Rosciano i ritardi nella nomina del presidente congelano, di fatto, l'attività dell'ente. «Fino ad oggi - si legge nella nota dei lavoratori - non sono state date risposte ma solo vage rassicurazioni su soluzioni



L'ASSETTO

Società «in house» con il 70% della Provincia e il 30% **dell'Authority**

che alla fine non hanno trovato alcun riscontro. Mentre sono state trovate soluzioni per salvare società legate ad enti di altre province, per la società in-house livornese non è stato aperto né un tavolo tecnico, né uno di crisi e nemmeno si è pensato a forme di clausole di salvaguardia come previsto dal testo unico».

I DIPENDENTI lamentano il disinteresse verso le sorti di lavoratori - in gran parte giovani donne laureate - anche da parte di coloro che dovrebbero rappresentare in Regione un territorio già in grave crisi come quello di Livorno».

michela berti

Gnl: "Fiscalità e semplificazione cruciali per gli investimenti"

Serve anche più integrazione tra la filiera del trasporto marittimo e i settori attigui. Il workshop Olt-Guardia Costiera a Livorno

di Claudia De Amicis

(Dall'inviata a Livorno) - Sostenibilità ambientale, crescita, competitività, pianificazione e integrazione. Sono stati questi i temi ricorrenti del workshop "Il verde incontra il blu. Il Gnl nei trasporti marittimi, fra aspetti normativi, tecnologia ed opportunità socio-economiche", organizzato ieri nel Porto di Livorno da Olt Offshore Lng Toscana con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera (tutte le presentazioni sono sul sito di QE).

La sostenibilità ambientale è la nuova chiave di lettura del Gnl in Italia: una questione ad "alto contenuto etico" secondo Eugenio Minici del Mit che, parlando del quadro normativo e, in particolare, del recepimento della Dafi ha dichiarato: "Il ministero è determinato a contribuire alla realizzazione degli obiettivi della direttiva - ha spiegato Minici - e alla creazione di condizioni favorevoli affinché gli operatori si inseriscano in maniera sostenibile nel processo di transizione verso il Gnl". Secondo Minici, e non solo, i fattori chiave saranno l'invarianza delle accise, lo snellimento degli iter (grazie all'autorizzazione unica), la realizzazione di una rete di rifornimento Gnl per il settore marittimo e l'andamento dei prezzi del petrolio. Se è vero, infatti, che la tutela ambientale è un obiettivo ormai imprescindibile - ha ricordato Liliana Panel del Mise - il Gnl ha anche un valore strategico per la sicurezza del mercato e degli approvvigionamenti ma è anche uno strumento per abbassare i prezzi e aumentare la competitività del Paese. Va in questa direzione un decreto del Mise, annunciato dal DG Gilberto D'Aluce a Oil&NonOil e di prossima emanazione (forse entro fine mese), che vedrà l'evoluzione dal servizio integrato rigassificazione e stoccaggio (sperimentato nel 2016) al servizio combinato rigassificazione e bilanciamento, che verrà offerto al mercato per la prima volta nell'anno termico 2017-2018.

A completamento del quadro di regole, ha spiegato l'ammiraglio Luigi Giardino del CG della Guardia Costiera, dal prossimo 1° gennaio entrerà in vigore anche il Codice Igf, il codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità, grazie al quale sarà possibile avere navi da crociera alimentate a Gnl (per la propulsione o non più solo per i servizi durante l'ormeggio) già dal 2019.

I porti, poi, sarebbero i primi a trarre beneficio dallo sviluppo di una filiera del settore, in quanto attività industriali a elevato impatto economico e ambientale. "Il nostro porto - ha detto Massimo Provinciali, direttore generale di Livorno - è già pronto per divenire il prossimo hub italiano del gas. Abbiamo le infrastrutture e una filiera produttiva direttamente in loco".

A seguire una tavola rotonda con gli operatori che si sono confrontati sui temi fondamentali per la crescita di un mercato solido in Italia. Il tema delle agevolazioni fiscali e, in particolare la proposta di emendamento avanzata da Assocostieri per un chiarimento nel D.Lgs Dafi sulle accise Gnl, è stato riportato al centro dei lavori dall'a.d. di Olt, Alessandro Fino: "Insieme al completamento del quadro normativo e regolatorio, l'aspetto fiscale sarà cruciale per favorire gli investimenti". E ancora, secondo Fino, saranno fondamentali la semplificazione amministrativa, il supporto alle aree isolate e non metanizzate, la disponibilità della risorsa.

"A chiedere agevolazioni per il settore - ha ricordato Francesco Franchi, a.d. Eni Costiero Gas - non sono solo i soggetti che operano sulla filiera ma tutto il mondo imprenditoriale, da trasporti alla logistica all'industria". D'altra parte, come ha spiegato l'a.d. di Lng Med Gas Terminal, Pier Filippo di Peio, alla base di una simile richiesta c'è un'esigenza di tipo ambientale che spinge a "raggiungere il mondo delle nuove energie passando dal gas" ed è giusto che esista "una qualche forma di incentivo fiscale" per sostenere il business in questa fase cruciale.

Di energia ha parlato, invece, Claudio Evangelisti, a.d. Gas and Heat, sottolineando la necessità di lavorare in maniera integrata sull'intera catena logistica e adottare un approccio che sia replicabile così da concretizzare non uno ma più progetti. Una necessità di "fare sistema" condivisa anche dal d.g. di Assocostieri, Dario Soria, che ha allargato il tiro coinvolgendo nel discorso anche la rete dei trasporti marittima, il settore dei trasporti su gomma e l'industria.

Infine, l'esperienza internazionale è stata portata da Benjamin Scholz, dell'ente di certificazione leader a livello mondiale Dnv Gl, che ha elencato i numerosi vantaggi legati all'utilizzo del Gnl nel trasporto navale: navi silenziose, minore consumo dei lubrificanti, maggiore efficienza del carburante, maggiore pulizia della sala macchine, per citarne alcuni. Benefici già sperimentati sulle navi alimentate a Gnl della flotta A da che, come ha spiegato Peter Fowles di Carnival Corporation&pic, è stata la prima unità a generare elettricità da Gnl e utilizzarlo anche nella fase di ormeggio in porto. In chiusura l'appello del segretario generale di Assoporti, di Paolo Ferrandino: "Dobbiamo correre per prepararci in tempi rapidi a una nuova logica di sistema disegnata dal riordino in atto (il riferimento è anche al D.Lgs sulle Autorità portuali e ai testi collegati) che vede una fortissima integrazione tra Lng, pianificazione e crescita della portualità". Guarda il servizio video sull'evento sul sito di QE.

Il Nautilus

SOTTOSCRITTA LA RIMODULAZIONE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA PER I DRAGAGGI NEI PORTI MARCHIGIANI



ANCONA – Il 17 ottobre è stata sottoscritta a Palazzo Raffaello, sede della Regione Marche, la rimodulazione dell'Accordo di Programma per i dragaggi e lo sviluppo sostenibile delle aree portuali presenti nelle Marche. Il documento è stato firmato dalla Regione Marche, dall'Autorità Portuale di Ancona, dall'Ispira, dai Comuni di Civitanova Marche, Numana e Fano.

Grazie alla stipula del documento si potrà procedere al riempimento della vasca di colmata all'interno dell'area portuale di Ancona che, una volta completato, costituirà un piazzale di stoccaggio di container di circa 10,2 ettari. Un risultato importante per il Presidente Rodolfo Giampieri: "Un unico soggetto attuatore gestirà l'annoso problema dell'insabbiamento di questi porti marchigiani. Un accordo che dimostra le potenzialità delle nuove Autorità di sistema portuali, in quanto con la rimodulazione è proprio questo Ente che si assume l'onere di progettare e gestire i lavori nei porti, assicurando anche una più efficiente gestione della vasca di colmata e semplificando il coordinamento istituzionale.

Inoltre la progettazione dei dragaggi potrà avvalersi delle innovazioni normative apportate dal Decreto 172 dello scorso 15 luglio. Parliamo della realizzazione di una importantissima infrastruttura – ha aggiunto il presidente dell'Autorità portuale Rodolfo Giampieri –. L'azione decisa dell'assessore Casini, l'impegno dei tecnici regionali, la collaborazione dell'Autorità portuale, la disponibilità del Ministero e il coinvolgimento dell'on. Velo hanno permesso di sbloccare una situazione ferma da molto tempo. L'accordo, attesissimo dai pescatori, dagli armatori e da tutti gli operatori è infatti determinante per aumentare la competitività dei porti e della nostra regione".

"Questo documento è importante – ha spiegato l'assessore alle infrastrutture della Regione Marche Anna Casini – perché consentirà di trattare in modo molto più snello tutta la problematica del dragaggio dei porti. In questo modo si darà attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione ambientalmente compatibile dei sedimenti rimossi attraverso la valorizzazione degli stessi, per interventi di ripascimento, recupero delle frazioni sabbiose e collocazione in cassa di colmata.

Un grande risultato, ma anche il primo tassello di una politica diversa rispetto alla gestione dei porti. L'idea è quella di una gestione più integrata sia del sistema portuale che logistico e, se opportuno, rivedremo anche la normativa". Gli interventi previsti nell'accordo avranno un costo complessivo di circa 17 milioni di euro tra quelli in parte già realizzati e quelli ancora da realizzare.

Dragaggi, ok alla rimodulazione dell'accordo di programma

Ancona - Porto di Ancona. Interventi previsti per un costo complessivo di 17 milioni di euro.



Ancona - Il 17 ottobre è stata sottoscritta a Palazzo Raffaello, sede della Regione Marche, **la rimodulazione dell'accordo di programma per i dragaggi e lo sviluppo sostenibile delle aree portuali presenti nelle Marche**. Il documento è stato firmato dalla Regione Marche, dall'Autorità portuale di Ancona, dall'Ispra, dai Comuni di Civitanova Marche, Numana e Fano. Grazie alla stipula del documento si potrà procedere al riempimento della vasca di colmata all'interno dell'area portuale di Ancona che, una volta completato, costituirà un piazzale di stoccaggio di container di circa 10,2 ettari. Un risultato importante per il presidente **Rodolfo Giampieri**: «Un unico soggetto attuatore gestirà l'annoso problema dell'insabbiamento di questi porti marchigiani. Un accordo che dimostra le potenzialità delle nuove Autorità di sistema portuali, in quanto con la rimodulazione è proprio questo Ente che si assume l'onere di progettare e gestire i lavori nei porti, assicurando anche una più efficiente gestione della vasca di colmata e semplificando il coordinamento istituzionale. Inoltre la progettazione dei dragaggi potrà avvalersi delle innovazioni normative apportate dal Decreto 172 dello scorso 15 luglio. Gli interventi previsti nell'accordo avranno un costo complessivo di circa 17 milioni di euro tra quelli in parte già realizzati e quelli ancora da realizzare».

PORTI

Francesco Nerli assolto da ogni accusa «Il fatto non sussiste»

L'inchiesta sul rosignanese a lungo al timone dell'Authority di Napoli: necessari otto anni per esser riconosciuto innocente

LIVORNO

Per lunghi anni è stato lo stratega del Pci-Pds sul fronte del porto (fino ad avere un ruolo chiave nella riforma del '94), è stato poi chiamato al timone del porto di Napoli: ma l'ascesa di Francesco Nerli è stata stroncata dal rinvio a giudizio chiesto dalla Procura della Repubblica di Napoli nell'ambito di una inchiesta su presunte contribuzioni economiche imposte a società operanti nel porto napoletano a favore dei Ds. Solo adesso, a sette anni di distanza, è arrivata la sen-

tenza della prima sezione del Tribunale di Napoli che lo ha assolto dall'accusa di concussione e l'ha fatto con formula ampia: il fatto non sussiste.

Nerli, classe 1948, nel frattempo era stato anche nei banchi del Senato. Il suo nome è molto conosciuto nella nostra zona: lui è originario di Rosignano e in territorio livornese la famiglia ha mantenuto radici. Non solo: in passato ha partecipato molte volte a iniziative della portualità labronica, e a più riprese il suo nome era stato fra i papabili

nel toto-nomine al momento di selezionare le terme per l'Authority.

Per Nerli erano stati chiesti tre anni e mezzo di reclusione. Al centro dell'accusa una cena elettorale pro Bassolino in occasione del voto regionale di 11 anni fa: per i pm Nerli aveva usato il proprio ruolo di presidente del porto per far ottenere ai Ds finanziamenti da alcuni operatori. Ma i successivi accertamenti, a cominciare dalle dichiarazioni degli stessi operatori, avevano smontato il teorema accusato-

rio. Però l'iter giudiziario si è protratto negli anni: al punto che è stato Nerli a rinunciare a tutti i testimoni a propria difesa pur di arrivare al giudizio prima che tutto finisse in prescrizione.

Nerli ha comunque limitato al minimo i commenti, salvo manifestare ovviamente soddisfazione per l'esito giudiziario. «Sono passati otto anni, sei e mezzo dei quali per il processo: una enormità di tempo», ha detto parlando con i giornalisti.

di F. PIGNOLINI/ANSA/FRANCIS/ATA



Francesco Nerli

Il Nautilus

Porto di Cagliari: in salvo il fortino della II Guerra Mondiale



CAGLIARI – È stato messo in salvo il “fortino” della Seconda Guerra Mondiale ubicato nell’area in cui sta nascendo la darsena pescherecci in via Sa Perdixedda nel Porto storico di Cagliari.

“Il manufatto – come si legge in una nota della Soprintendenza delle Belle Arti e Paesaggio che ne ha riconosciuto il particolare interesse storico-artistico – è un ormai raro “sopravvissuto” della catena dei fortini costituenti la difesa del porto di Cagliari durante il secondo conflitto mondiale. Il fortino faceva sistema con le difese a mare del Settore Militare Marittimo Cagliari, incorporato nel luglio 1943 nel settore difensivo costiero della 203° Divisione Costiera ai comandi del Gen. Adolfo Sardi.

La sua posizione era a difesa dell’area ovest del porto di Cagliari all’imbocco del primo canale di accesso allo stagno di Santa Gilla. È realizzato in calcestruzzo ciclopico, con getti sub orizzontali ripetuti, ha una forma tondeggiante nella parte di controllo e posizionamento delle armi, e termina con un parallelogramma nella parte dell’ingresso. Il peso è di circa 130 tonnellate”.

Per rendere possibile questo spostamento attraverso una gru da 450 tonnellate è stato necessario “tagliare” la fondazione del manufatto e creare un basamento di travi d’acciaio rinforzate lateralmente, del peso complessivo di circa 10 tonnellate.

Per il Comandante Roberto Isidori, Commissario Straordinario dell’Autorità portuale di Cagliari “preservare questo manufatto vuol dire difendere una parte della memoria storica della città. D’altra parte Cagliari, durante la seconda guerra mondiale, ha sopportato pesanti bombardamenti a causa dei quali morirono centinaia di persone.

Nel 1950 la città venne decorata con medaglia d’oro al valore militare. Le sofferenze patite dalla popolazione in quel preciso momento storico costituiscono motivo sufficiente per conservare e trasmettere la memoria alle generazioni future, tributando così rispetto a coloro che, con sacrificio, le hanno costruite in situazioni di grave minaccia. Il fortino è stato spostato di 100 metri dalla sua posizione originaria e farà da cornice alla nuova darsena pescherecci. In quell’area infatti” precisa Isidori “verrà ospitata l’intera flotta di Cagliari e permetterà a tutto il porto storico di essere dedicato al turismo: nautica da diporto e crociere”.

MERCI EXTRA UE. SOLO IL GIUDIZIO IN CASSAZIONE LEGGITTIMA LE AZIENDE A RIAVERE QUANTO VERSATO

Dogane, braccio di ferro con gli operatori

Importatori costretti a pagare imposte nonostante sentenze favorevoli nei loro confronti

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Merce extra Ue in arrivo in Italia. L'Agenzia delle Dogane controlla, e se riscontra ci siano state violazioni emette un atto di rettifica, cioè la richiesta all'operatore di un pagamento aggiuntivo rispetto a quanto già versato per lo sdoganamento dei prodotti (dazi e Iva all'importazione).

Tutto regolare, se non fosse per l'applicazione che le autorità italiane stanno dando alla legge europea 2013 bis, in vigore dal 25 novembre 2014. Nel caso infatti un importatore riceve un atto di rettifica da parte delle Dogane - che hanno tempo tre anni per controllare le dichiarazioni di import da quando la merce arriva in Italia - l'operatore deve pagare l'imposta entro 10 giorni da quando ne riceve comunicazione. Il soggetto coinvolto può impugnare l'atto presso la Commissione tributaria provinciale (Ctp) e

rivolgersi al giudice. Ma deve ugualmente versare la somma richiesta anche in caso di sentenza a lui favorevole, sia in primo che secondo grado, oppure chiedere una sospensione del provvedimento ma solo offrendo garanzia bancaria. In questo caso specifico infatti, l'unica sentenza di grado di far riavere all'operatore quanto versato ingiustamente è quella della Cassa-

zione, che però arriva solitamente dopo almeno cinque anni dal primo grado di giudizio.

«La norma - spiega l'avvocato fiscalista Sara Armella - appare in contrasto con il principio, comunitario e costituzionale, di effettività della tutela giurisdizionale,

in forza del quale il processo deve essere idoneo a garantire la soddisfazione dell'interesse sostanziale dedotto in giudizio dal ricorrente il cui gravame, in quanto fondato, sia stato accolto».

E prosegue: «L'applicazione di tale principio impone agli Stati membri di garantire una tutela "effettiva", assicurando il concreto accesso alla

giustizia, l'attribuzione degli stessi poteri e facoltà alle parti, nonché l'esecuzione "effettiva" e non soltanto simbolica dei provvedimenti giurisdizionali. Occorre, tuttavia, segnalare che, recentemente, alcune Commissioni tributarie hanno annullato gli atti di riscossione emessi dalla Dogana in presenza di sentenze favorevoli al contribuente».

Dello stesso pensiero l'avvocato Lorenzo Ugolini che sottolinea come la questione sia «molto delicata sotto diversi aspetti». «Sotto il profilo giuridico - sottolinea - l'inefficacia delle sentenze, se favorevoli alla parte privata, viola, con tutta evidenza, ogni principio proprio di uno Stato di diritto. Sotto il profilo economico, gli operatori, già colpiti dalla crisi, per evitare riscossioni coatte e pignoramenti, devono sostenere, per parecchi anni, importanti costi in termini di garanzie fideiussorie. Questo sistema rischia di avere un impatto negativo sulle importazioni in Italia a beneficio di altri Paesi Ue».

www.themeditelgraph.it



Container in banchina nel porto di Genova

BALOSTRO

L'importanza e il ruolo di un Porto e delle sue connessioni alla rete dei trasporti, sono argomenti di grande attenzione, da parte della Comunità Europea, e di grande attualità per le politiche della crescita dell'Italia. Con la riforma della portualità, entrata in vigore proprio in questi giorni, il Porto di Ortona diventa **soggetto protagonista e attivo**, attraverso l'appartenenza ad una Autorità di Sistema Portuale. Ma il "successo" di una AdSP non è scontato, ma legato alle capacità della sua governance e al valore delle scelte e delle azioni che essa è in grado di promuovere, in termini di sviluppo del territorio. Dunque, la partecipazione ad un Sistema di Autorità Portuale può aprire nuove e grandi prospettive per il nostro territorio. Questa la premessa necessaria per avanzare una **proposta di lavoro ad un progetto di sviluppo economico ed occupazionale del nostro territorio.**

IL PORTO VOLANO DELLA CRESCITA PER LA NOSTRA AGROINDUSTRIA

L'articolo 46 del Decreto "Salva Italia", prevede che le Autorità Portuali possano allargare le proprie competenze alla logistica retroportuale. Con questo, i porti escono dal perimetro delle banchine e ampliano la propria sfera di competenza, consentendo alle Autorità Portuali di allargare il proprio raggio d'azione. Le banchine dei porti si spostano, sempre più, verso aree retroportuali per una necessità di quasi tutti i porti italiani. Molti porti, infatti, sono dentro la città o nell'immediata prossimità e non hanno aree sufficienti per le operazioni logistiche. E', questo, anche il caso del Porto di Ortona, che ha aree limitate perché immediatamente a ridosso della collina.

Con l'art. 46, la merce, oltre che nel porto, può essere sdoganata anche nell'area retroportuale e il gettito fiscale sarà sempre di competenza del porto. Un dettaglio non trascurabile, perché il **Decreto "Sviluppo" ha concesso alle Autorità Portuali di trattenerne l'1% dell'IVA e delle accise, riscosse dalla movimentazione dei carichi.**

Con il Decreto di riforma della portualità (entrato in vigore il 15 di settembre scorso), per il principio dell'autonomia finanziaria dei porti, gli introiti della tassa portuale dovranno affluire non più all'erario nazionale bensì al bilancio della competente AdSP. L'incremento nei volumi di merci che transitano per il porto costituisce, quindi, **la base finanziaria per lo sviluppo dei servizi e delle infrastrutture portuali e, oggi,**

anche retroportuali.

Per "catturare traffici" bisogna puntare sull'incremento di produttività complessiva degli spazi portuali, integrati con l'area retroportuale, per offrire una logistica adeguata e servizi efficienti, attraverso una facile accessibilità stradale e ferroviaria. Da questo punto di vista, **il porto di Ortona è ben collegato all'area industriale**, non solo attraverso la "bretella" (in via di completamento), ma anche con la ferrovia e, proprio all'ingresso dell'area industriale si trova il casello dell'Autostrada A/14. Dunque, **l'area industriale può diventare un'area retroportuale, un polo logistico multifunzionale**, con enormi possibilità d'impiego. Si tratta, in buona sostanza, di **riqualificare un'area preziosa** colpita, in questi ultimi anni, da un processo di delindustrializzazione e lasciata in totale stato di abbandono.

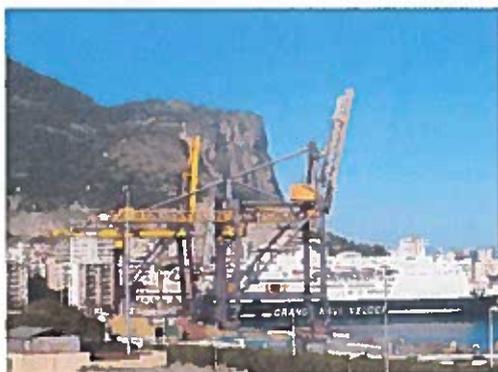
Considerato **l'alto valore del settore alimentare sul nostro territorio** (pasta, olio, vino), per la presenza di importanti imprese (Casillo, De Cecco e altre che attendono di entrare, come la Amadori) e la forte vocazione vinicola (oltre 2 Ml di ettolitri/anno di ottimo vino, quattordici cantine sociali, un grande consorzio di cooperative come CITRA e importanti aziende private che esportano nel mondo), **l'area retroportuale può rappresentare una vetrina dei prodotti di eccellenza** (DOC, IGP, ecc.) dove è possibile concentrare a ridosso di importanti attrattori turistici (la regione dei Parchi, la costa dei trabucchi, ecc.) e di grandi mercati metropolitani (Roma e Napoli), **una catena di servizi logistici integrati per aggiungere valore ai flussi di merci** e gestire, in particolare, quelle "capacità di carico" necessarie per le esportazioni via mare, con enormi vantaggi per le aziende.

Questo, renderebbe l'area fortemente attrattiva per imprese industriali anche di altri settori produttivi, con conseguente crescita occupazionale. Magazzini dedicati per tutte le aziende in un'attività, che trova la sua massima espressione nel **concetto di logistica integrata** e affida all'operatore logistico non solo la movimentazione e il deposito ma anche la distribuzione all'utilizzatore finale.

Per riavviare la crescita del territorio occorre, però, avere **la capacità di mettere in stretta relazione fra loro i fattori di sviluppo di questo territorio** (Porto, Vitivinicoltura, Bellezze Paesaggistiche e Storico-Naturalistiche) e riuscire a **mettere in connessione questi fattori con "il mondo"**. Oggi, con un Porto operativo e una Autorità Portuale efficiente, questo diventa possibile. Il Porto volano della crescita dell'agroindustria. Questa è l'occasione da non perdere, forse l'ultima per questa città e per il territorio.

Trasporti: Virtu Ferries raddoppia su tratta Sicilia-Malta

Firmato contratto per catamarano ad alta velocità nel 2018



Virtu Ferries raddoppia la capacità di portare passeggeri sulla tratta Sicilia-Malta. Firmato un contratto con la Incat Tasmania Pty Ltd. per realizzare un Catamarano ad alta velocità per passeggeri e veicoli entro il 2018. Con 1.000 tonnellate di stazza lorda, scrive la Sicilia, la nave sarà il più grande catamarano RoPax mai costruito per operare nel Mediterraneo, nonché la seconda più grande del mondo. La nave avrà una capacità di 900 passeggeri, 23 mezzi commerciali pesanti e 167 automobili. La nuova nave sarà schierata sulla tratta principale della Virtu tra Malta e la Sicilia, affiancando il Jean de La Valette che ora garantisce andata e ritorno giornalieri tra le due isole. (ANSA).

BLUE ECONOMY

Gnv lancia il nuovo servizio per Malta

GNV torna sul mercato maltese con nuovi collegamenti settimanali dall'Italia. È stato infatti il nuovo collegamento il nuovo collegamento per il porto di Marsaxlokk, a Malta. La nuova linea con collegamenti settimanali va a rafforzare il network di rotte che Gnv offre alla propria clientela merci e consentirà di collegare Malta con i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli e Palermo su base settimanale. Positiva la risposta da parte del mercato, con 1000 metri lineari tra traller ed altri mezzi commerciali trasportati in occasione del primo scalo: la compagnia, di proprietà della famiglia Aponte, sta già pianificando il raddoppio dei collegamenti a partire da dicembre. «La riapertura dei collegamenti a favore del mercato merci è la nostra priorità e la soddisfazione espressa dalla clientela è molto incoraggiante — commenta Pierfrancesco Vago, membro della famiglia Aponte e presidente del comitato esecutivo di Gnv — vorremmo quanto prima poter estendere l'offerta anche al settore passeggeri».

L'informatore Navale

Tanzania registra navi nordcoreane sotto la propria bandiera per aggirare le sanzioni ONU



Dar Es Saalam, Tanzania, 19 ottobre 2016 – La Tanzania nega le accuse che alcune navi nordcoreane sono state iscritte sotto la bandiera della Tanzania in violazione delle sanzioni internazionali dell'ONU. Abdullah Hussein, il direttore generale dell'Autorità Marittima di Zanzibar, ha definito le accuse "parole a vuoto" e ha detto che la Tanzania si attiene alle risoluzioni sanzionatorie dell'ONU nei confronti della Corea del Nord. NK News, un gruppo di ricerca e di analisi, ha riferito sul suo sito web in questo mese quasi 50 navi di proprietà o legati alla Corea del Nord hanno cambiato la loro bandiera con quella tanzaniana dall'uno marzo scorso. Le navi sono state registrate dal Tanzania Register of Shipping sotto l'Autorità Marittima Zanzibar. Hussein dice che "la Tanzania sta prendendo le dovute azioni per regolarizzare tutto questo". Ciò include l'annullamento della registrazione di tutte quelle navi ritenute di aver contravvenute alle sanzioni internazionali dopo le accuse nel 2013 quando alcune navi iraniane portavano la bandiera della Tanzania.

Il Nautilus

NASCE ALIS, L'ASSOCIAZIONE LOGISTICA DELL'INTERMODALITA' SOSTENIBILE



ROMA – Si è svolta oggi a Roma l'Assemblea Costituente dell'A.L.I.S., Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, presso la Sala S. Andrea degli Scozzesi, sita in Via delle Quattro Fontane 161 che sarà poi dove l'Associazione avrà anche sede. All'evento era presente l'eccellenza dell'autotrasporto italiano, tra cui i soci fondatori dell'A.L.I.S. i quali sono stati accolti dal Direttore Generale, Marcello di Caterina, il quale ha illustrato gli obiettivi dell'associazione al pubblico presente. Durante l'assemblea, i soci hanno eletto Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Commercial Director del Gruppo Grimaldi, alla carica di Presidente dell'associazione.

Durante l'Assemblea è pervenuto il messaggio di augurio della Sen. Simona Vicari, Sottosegretario di Stato alle Infrastrutture e i Trasporti, la quale ha espresso apprezzamento all'iniziativa confidando in una proficua collaborazione dell'Associazione con il Suo dicastero. La costituzione dell'assemblea trae origine dalla volontà dei soci di favorire lo sviluppo del trasporto intermodale che sia ecosostenibile, oltre a sviluppare sistemi di monitoraggio finalizzati alla ricerca di soluzioni tecniche che consentano riduzioni nelle emissioni di gas nocivi, in particolare di CO₂, nell'ambiente.

L'A.L.I.S. si propone di rappresentare e tutelare le imprese aderenti nei rapporti con le istituzioni e le amministrazioni, nonché con le organizzazioni economiche, politiche, sociali e sindacali. In questa ottica, l'associazione si occuperà di rappresentare e tutelare gli associati in questioni di interesse generale e particolare. La nomina alla Presidenza dell'associazione di Guido Grimaldi rappresenta un riconoscimento al decisivo impegno profuso dallo stesso per la promozione dell'intermodalità per il trasporto merci nell'area euro-mediterranea.

Guido Grimaldi, con un interessante intervento, ha dato risalto alla prestigiosa iniziativa della quale si dichiara felice di rappresentare in qualità di Presidente: "ALIS si pone grandi obiettivi macroeconomici che io sposo in pieno quali:

1. L'internazionalizzazione dell'Italia attraverso la maggior competitività dell'intermodale;
2. La continuità territoriale con le grandi Isole. Talune volte le nostre isole sono infatti più importanti; di tanti Stati e Nazioni e quindi bisogna offrire un servizio competitivo per le Isole;
3. Riscatto del Mezzogiorno perché l'Italia non potrà crescere se non cresce il Mezzogiorno. Una strada da percorrere per raggiungerlo è il contributo e la sfida del cabotaggio continentale, come le linee che esistono dal Mezzogiorno al Nord Italia sull'asse Tirrenico ed Adriatico. Cabotaggio continentale quindi che riducendo i costi nel trasporto riduce così il gap tra il Nord ed il Sud Italia;
4. Riduzione di emissioni di CO₂ che le Aziende garantiscono all'ambiente mediante l'impiego dell'intermodalità quale soluzione logistica."

Sono le parole di Guido Grimaldi che è intervenuto con un interessante intervento dando risalto alla prestigiosa iniziativa della quale si dichiara felice di rappresentare in qualità di Presidente.

Le Aziende che hanno partecipato come Aziende fondatrici dell'A.L.I.S. sono 40 e rappresentano il gotha e l'eccellenza del trasporto italiano, con una forza lavoro di oltre 100.000 persone.