

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...L'aumento dei traffici..." (Il Messaggero Marittimo)

Venezia:

"...La nuova scommessa per il porto di Venezia..." (The Medi Telegraph)

Genova:

"...Nuova via della seta serve una zona franca..." (La Repubblica)

"...Il porto è importante ma qui bisogna vivere..." (La Repubblica)

"...I porti della Liguria non voltino le spalle..." (Il Secolo XIX)

"...A Genova luce dopo periodo difficile..." (Ansa)

"...Porto di Genova bene ma non deve distrarsi..." (Ansa)

Livorno:

"...Pronti 300 milioni per la Prato Bologna..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...La darsena va fatta, parola di ecologista..." (Il Tirreno)

"...Il porto pronto a fare la nomina..." (Il Tirreno)

"...Non siamo di serie B..." (Il Tirreno)

"...Sindaco, e i bacini?..." (La Gazzetta Marittima)

"...Priorità ferroviaria del sistema Livorno-Piombino..." (La Gazzetta Marittima)

"...Nell'assemblea dell'Asamar a Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Nell'economia della costa della Toscana decrescita demografica e speranze sul porto..." (La Gazzetta Marittima)

"...Il piano regolatore portuale va rispettato..." (La Nazione)

Marina di Carrara:

"...La Porto Spa sbaracca..." (Il Tirreno)

Bari:

"...Bari e Durazzo collaborano per potenziare scambi..." (Ansa)

Taranto:

"...Approvato il Piano operativo 2017-2019..." (Ferpress, Informare)

Palermo:

"...Approvata nomina Monti a Presidente..." (Trapani Oggi)

"...La ripresa resta lontana..." (Giornale di Sicilia)

Messina:

"...Simulato incendio al molo Marullo..." (Gazzetta del Sud)

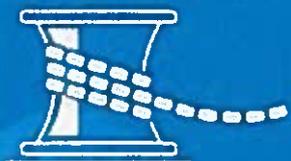
"...In gazzetta il decreto con le misure per il Sud..." (Italia Oggi)

Cagliari:

"...Massidda chiama l'Anac..." (The medi Telegraph)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 21/06/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Notizie da altri porti Italiani e esteri

L'aumento dei traffici favorisce Trieste-Koper

TRIESTE. - Il porto di Trieste e quello di Koper - Capodistria «fanno due lavori diversi» ma possono collaborare, soprattutto in ambito di promozione e di formazione. Questa la prospettiva delineata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, durante un convegno sul lavoro e la collaborazione tra i due porti organizzato dalla Cgil-Filt nel capoluogo giuliano.

Dragomir Matić, presidente del Cda del porto di Capodistria, ha affermato che i due porti «devono crescere assieme altrimenti torneranno in una posizione mediocre. Abbiamo una grande opportunità grazie alla nostra posizione geopolitica e al ruolo

(continua a pagina 2)

L'aumento dei traffici

che ci siamo conquistati», ha dichiarato. Per il presidente di Capodistria una crescita all'unisono è necessaria «per rispondere alle sfide dei porti Nord europei e della Nuova via della Seta. Non si tratta tanto di sommare i tre movimenti: sviluppare nuovi traffici ha ricadute in termini di occupazione e benessere in tutta la regione».

D'Agostino ha infine ricordato come «mettendo assieme i tre»

ni movimentati da Trieste con quelli di Koper si supera il numero dei treni di Rotterdam. Il che vuol dire che nel giro di pochi chilometri ci sono grandi intelligenze».

The Medi Telegraph

«La nuova scommessa per il porto di Venezia» / INTERVISTA

«Il porto di Venezia - risponde Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale Venezia-Chioggia - e il suo sviluppo possono contribuire in maniera fondamentale supportando le necessità di esportazione delle imprese del territorio, contribuendo a far crescere ancora il tessuto produttivo del Nord-Est»

Venezia - Che ruolo potrà avere, secondo la sua esperienza, il porto di Venezia nel prossimo futuro?

«Il porto di Venezia - risponde Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale Venezia-Chioggia - e il suo sviluppo possono contribuire in maniera fondamentale supportando, da un lato, le necessità di esportazione delle imprese del territorio contribuendo a far crescere ancora il tessuto produttivo del Nord-Est e portando su tutti i mercati del mondo il meglio del Made in Italy. Dall'altro lo sviluppo della portualità e della logistica a Porto Marghera potranno attrarre nuove imprese e generare nuovi occupati per oggi e per i giovani di domani. Dobbiamo riuscire a valorizzare in primis le dotazioni infrastrutturali esistenti e osservare attentamente il mercato, le sue esigenze e le sue dinamiche. Oggi porto Marghera occupa 13 mila persone e ospita più di 1.000 aziende, tre quarti delle quali impegnate in logistica e portualità; verso di loro e verso il tessuto imprenditoriale del Nord-Est va il nostro impegno, pur avendo l'ambizione di puntare anche a raggiungere sempre di più anche i mercati del Centro-Sud Europa. Inoltre punteremo sempre più su logistica e portualità integrata e sostenibile. È necessario attrarre nuove produzioni ad alto valore aggiunto occupando o riconvertendo le aree dismesse di porto Marghera capaci di mettere in valore l'enorme patrimonio infrastrutturale esistente, valutato in circa 6,4 miliardi di euro».

Quali sono i principali punti di forza per chi lavora nel o con il porto di Venezia?

«Oltre alla tradizione millenaria che ci caratterizza come porto da sempre, sicuramente una posizione geografica privilegiata rispetto alla manifattura europea, una dotazione di aree infrastrutturate tra le più vaste d'Europa e operatori specializzati in settori ad alto potenziale di crescita. Tra questi penso ad esempio ai colli eccezionali - che crescono del 15% su base annua - al settore dell'agribusiness che per Venezia vale 2,5 milioni di tonnellate di merci all'anno tra cereali, semi oleosi e farine; senza dimenticare la movimentazione di container che vede il porto di Venezia al primo posto in Adriatico con oltre 600 mila teu all'anno. Rispetto al comparto che genera più valore per il territorio, quello dei ro-ro, stiamo crescendo speditamente dopo un periodo difficile dovuto all'instabilità nel bacino del Mediterraneo. I ro-ro infatti tra il 2015 e il 2016 sono cresciuti del 30,7%. A tutto questo va aggiunta la grande opportunità di movimentare le merci non solo via mare ma anche efficientemente via ferrovia. Dal 2009 al 2016 il traffico ferroviario è quasi raddoppiato, +180% dei carri manovrati nel servizio di terminalizzazione di base. Il 2016 è stato un anno record per il trasporto ferroviario a Porto Marghera, con circa 2,2 milioni di tonnellate e circa 90 mila carri movimentati - pari a 7.140 treni - e sono sei le imprese ferroviarie - Trenitalia, Rail Traction Company, Inrail, Captrain, Sbb, Cfi - che operano, a Marghera Scalo, raccordate a 25 terminal di cui 14 operativi. Anche il 2017 sta confermando la tendenza, anzi è in leggero aumento: primo trimestre quasi 600 mila tonnellate di merce, pari a circa ad un +2,5% rispetto al trimestre record dell'anno scorso».

-segue

Quali sono le prospettive del Porto di Venezia?

«Ci aspettiamo una grande crescita e la possibilità di sfruttare al meglio tutte le potenzialità di questo porto. A Venezia il 23 luglio prossimo celebriamo i 100 anni di questo polo industriale-portuale incredibile che si chiama Porto Marghera che consentirà la realizzazione di una piattaforma logistica straordinaria, la semilavorazione in porto e quindi sviluppo per il tipo di manifattura che oggi conosciamo. Oggi, abbiamo dei colli di bottiglia da risolvere tra questi l'adeguamento della conca di navigazione per l'accesso al porto una volta che sarà entrato in funzione il sistema Mose per la protezione della città di Venezia dalle acque alte e una soluzione per la crocieristica. Due temi che da troppo tempo sono irrisolti, che rischiano di pregiudicare la crescita futura del porto ma che possono aprire nuova opportunità, una volta risolte».

In che senso?

«Per quanto riguarda la conca di navigazione, dovendo necessariamente metterci mano per renderla funzionale, stiamo pensando di realizzare un ormeggio in acque profonde "deep water berth" che consenta alle navi più grandi di arrivare a Venezia. Questo investimento, non di eccessiva entità ma cruciale, potrà sfruttare alcune strutture esistenti del Mose che dovrebbero essere demolite (con un ulteriore e inutile aggravio di costi) e diventare nel breve periodo la soluzione per rilanciare l'accessibilità nautica del porto. Oltre a questo dovremo lavorare per agganciare ogni nuovo possibile traffico non solo nel settore container ma anche, come abbiamo fatto, nel settore ro-ro e automotive che a maggio 2017 per la prima volta è arrivato a Venezia».

L'Alto Adriatico è stato al centro della recente missione italiana in Cina. Quali dovrebbero essere, a suo avviso, i rapporti di Venezia con gli altri porti, anche stranieri, dell'area?

«Piena collaborazione con Trieste, siamo porti complementari per traffici e mercati. Osserviamo con attenzione i porti dell'altra sponda dell'Adriatico che presentano tassi di crescita a doppia cifra, ma non ci spaventiamo. Il progetto della Via della Seta cinese è molto complesso e dà per certa Venezia. Ci stiamo preparando per accogliere al meglio le opportunità e i traffici che arriveranno, ciascun porto farà il suo dovere come è giusto. Per il momento, sotto il profilo istituzionale abbiamo già siglato accordi di collaborazione con due i porti cinesi di Ningbo e Tianjin e stiamo lavorando con l'Università veneziana di Cà Foscari che da tempo ha avviato una preziosa collaborazione con i partner cinesi; sotto il profilo commerciale, oltre alla linea diretta container con l'Estremo Oriente della Ocean Alliance, restiamo un porto di riferimento per l'export dei colli eccezionali verso la Cina e l'import di siderurgico. A ciò si aggiungono le relazioni internazionali che abbiamo intrapreso con i Paesi dell'Asean e, in particolare, con il Vietnam. Queste dunque sono le basi solide e concrete sulle quali poggia la nostra strategia di marketing, inserita nel contesto Bri (Belt and Road Initiative)».

La precedente presidenza dell'Autorità portuale ha puntato molto sul progetto del porto d'altura. Qual è il suo punto di vista a tale proposito?

«Prima di imbarcarsi in investimenti faraonici bisogna far rendere al massimo quello che si ha e soprattutto bisogna studiare bene il mercato e le sue dinamiche. Oggi, nelle grandi rotte di trasbordo il Nord Adriatico non è presente, pensare di realizzare un grande investimento - anche economico - che sarebbe arrivato al punto di pareggio con sei milioni di teu oggi non è sostenibile. Dobbiamo pensare a realizzare progetti, magari più piccoli, ma totalmente orientati al mercato. È in questa direzione che va il progetto della "deep water berth" a Malamocco unita all'altissimo potenziale dell'area ex-Montesyndial (che era già prevista anche progetto Offshore) e che andrà interamente dedicata alla crescita del settore container fino a un milione di teu in più. Ritengo che questo sia un obiettivo raggiungibile e sostenibile per Venezia».

L'ASSEMBLEA ALCE

“Nuova via della seta serve una zona franca nel porto di Genova”

«**L**A NUOVA via della seta cinese (One road one belt) è un'occasione per il nostro territorio. Genova ha la possibilità di diventare porto di approdo delle merci cinesi verso il Nord Europa. Per cogliere questa opportunità ora più che mai si rende indispensabile l'istituzione di una zona franca, per esempio attrezzata per l'etichettatura dei prodotti, nello scalo genovese». Riccardo Braggio, presidente dell'Alce, l'Associazione ligure commercio estero, rilancia nel corso dell'assemblea annuale la proposta di una zona franca nel porto di Genova, “che sarebbe possibile istituire già da 25 anni”, accompagnata alla Zes, zona economica speciale, che permetterebbe di attirare investitori stranieri. Le esportazioni liguri, ricorda la relazione dell'Alce, sono cresciute nel 2016 del 7,7%, ma in realtà l'export sarebbe in calo se depurato dai dati della cantieristica navale e dei prodotti petroliferi raffinati. “Il made in Liguria non riesce a sfondare — dice Braggio — per due motivi principali: da una parte le dimensioni ridotte delle imprese, perché per andare all'estero serve una struttura, e per questo abbiamo creato l'anno scorso un servizio estero. Dall'altra l'età media — purtroppo non siamo giovanissimi — degli imprenditori”. Braggio parte da un appello al superamento di personalismi e divisioni, un appello raccolto fra l'altro dal presidente di Confindustria Genova Giovanni Mondini, che ha partecipato al dibattito con David Sassoli, vicepresidente del parlamento europeo.



Riccardo Braggio chiede di lavorare insieme al progetto

L'INTERVISTA/IL NUOVO PRESIDENTE DI MUNICIPIO

Chiarotti, un 'proletario' per il futuro di Pra' "Il porto è importante ma qui bisogna vivere"

MASSIMILIANO SALVO

COME prima cosa si scusa per il ritardo, di tre minuti. «Ero al telefono con mia mamma. Ieri non l'ho chiamata e mi ha detto che così non va bene: ha ragione, ma queste sono giornate impegnative». Claudio Chiarotti, operatore ecologico di Pra', 46 anni, è il nuovo presidente del Municipio VII Ponente. Un ruolo che mai avrebbe immaginato quando era «un ragazzino iscritto al Pci con degli amici», e nemmeno quando nel 2002 è entrato in circoscrizione. «Candidato come riempilista», precisa.

Poi però ha cominciato la scalata. E nel 2012 ottiene la delega più importante nel municipio VII Ponente: seguire il Pur, il grande cantiere che ha cambiato il volto di Pra'.

Claudio Chiarotti, non sarà un compito semplice sostituire Mauro Avvenente, a ponente una sorta di sovrano. Idee per non farlo rimpiangere?

«Bisogna proseguire nel percorso di rigenerazione urbana che ha intrapreso. Il porto deve essere una risorsa, non una servitù. Ed è impensabile che si allarghi ancora».

Quali sono le sue priorità?

«Più manutenzione in quartieri come Muledo, Palmaro e il Cep. E "procedere ventre a terra" nei tavoli tecnici con autostrade, porto e ferrovie. Dobbiamo realizzare quelle opere tanto attese: l'elettrificazione banchine e l'insonorizzazione dell'autostrada».

La grande sfida del suo mandato?

«Rilanciare la gestione di Pra' Viva, l'associazione che gestisce la fascia di Rispetto. Un'idea potrebbe essere quella di una Fondazione: la Fascia può diventare il polo ludico sportivo più grande di Genova».

C'è chi dice che chi a ponente con-

tinua a votare a sinistra, dopo decenni di servitù industriali, è masochista.

«A ponente abbiamo dimostrato che il centrosinistra può trasformare in una cosa bella qualcosa che non lo è. La riqualificazione di Pra' non sarà solo urbana, ma anche economica e sociale. Per me essere di sinistra vuol dire guardare il mondo con l'occhio del più debole».

È figlio orgoglioso di un netturbino e sindacalista. Come profilo whatsapp ha una foto di Che Guevara.

«Sono cresciuto così. Ogni primo novembre, mio papà mi portava in bus al cimitero dei Pini storti per mostrarmi la giovane età dei partigiani uccisi. Per la Liberazione e il primo maggio, dopo la commemorazione, fame e salame in val Varenna. Tutti gli anni. E infatti mia figlia quando è nata? Il 25 aprile».



L'IDEA

Essere di sinistra vuol dire guardare il mondo con l'occhio dei più deboli. Ed è più che mai attuale



GIORNALISMO D'INCHIESTA

IN VISTA DELL'ARRIVO DEI CONTAINER DI SPINELLI SULL'EX TERMINAL DEL CARBONE DI GENOVA

Assagenti: «I porti della Liguria non voltino le spalle alle rinfuse»

Banchero: «Lavoriamo con l'Authority per riportare traffico»

IL COLLOQUIO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Un gruppo di lavoro tra enti locali, Autorità di sistema portuale, agenti e mediatori marittimi per rinforzare il settore delle rinfuse nel porto di Genova-Savona. Lo propone Alberto Banchero, presidente di Assagenti, l'associazione degli agenti e mediatori marittimi genovesi, che a seguito dell'accordo tra gruppo Spinelli e Italiana Coke (al primo va l'80% del Terminal Rinfuse di Genova, Trge) invita a salvaguardare la polifunzionalità delle banchine liguri.

«Intendiamoci: se il porto attira investimenti non può che essere un bene - precisa Banchero - l'ingresso dei fondi, così come l'impegno di Msc non possono che essere salutati positivamente. Però vorrei invitare tutti a tenere conto delle rinfuse come una risorsa, ricordando come anche i primi porti mondiali del settore, in Australia, Brasile e Cina, richiedano anche l'intervento di un soggetto pubblico come pro-

motore dei traffici e degli investimenti».

L'accordo Spinelli-Italcoc - cui in un secondo tempo si affiancherà anche Msc - combinato con lo smantellamento del ciclo del carbone, porterà infatti a una riduzione delle aree a disposizione delle rinfuse nel porto di Genova, che passeranno da tre banchine alla parte di una, mentre lo spazio rimanente sarà per i container.

«È vero che il container ha un valore unitario più alto, ma a parte il fatto che la diversificazione per un porto è sempre una risorsa, va ricordato che le rinfuse sono fonte di lavoro per una parte della categoria che rappresento, e la loro movimentazione richiede una manodopera per nave maggiore rispetto a quella determinata dal trasporto container».

Tuttavia, se quasi il 70% dei traffici del Trge dipendeva dal carbone, è evidente che almeno Genova ha scontato nel tempo una maggiore distanza dai mercati di consumo e produzione delle rinfuse, ma è altrettanto vero che il Terzo valico permetterà l'utilizzo del treno anche per questa tipologia di merce, avvicinando di

nuovo le banchine liguri a possibili bacini di riferimento: la riprogettazione del Trge si concluderà proprio alle soglie dell'apertura della galleria nell'Appennino, e «per questo dice Banchero - è auspicabile che nel terminal siano conservate alcune tracce ferroviarie. Noi in ogni caso ci metteremo volentieri al lavoro, in un tavolo con enti locali e Adsp, per fare marketing per le rinfuse. Un'altra idea su cui vorremmo ragionare è sfruttare l'opportunità della banchina di Ansaldo Energia, che potrebbe lavorare anche come polo di trasbordo del traffico break bulk. Sono ipotesi che servono a diversificare le attività e aumentare le opportunità di lavoro per il porto».

I primi 10 scali mondiali delle rinfuse totalizzano un traffico di circa 1,3 miliardi di tonnellate, i primi 60 porti europei movimentano container per circa 650 milioni di tonnellate. Nel 2016 il porto di Genova ha movimentato 3,6 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-1,8% rispetto al 2015, ma carbone fossile -75%), Savona ha movimentato 1,7 milioni di tonnellate (-14%, carbone -11%).

© BY NC ND ALCUN D RITTI RISERVATI

Spediporto: "A Genova luce dopo periodo difficile" Presto una proposta per una rete di Zes in Italia

(ANSA) - GENOVA, 20 GIU - "Fra gli operatori la sensazione è che il mercato si stia muovendo con un mercato recupero. Finalmente stiamo non solo vedendo, ma anche toccando, la luce dopo periodi difficili. Questo fa ben sperare e deve dare alle istituzioni e agli amministratori il giusto incentivo a premere sull'acceleratore di alcune riforme importanti" Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi parla a margine dell'assemblea dell'Alce, l'Associazione ligure commercio estero, dopo che il presidente ha lanciato la doppia proposta di una zona franca nello scalo, affiancata da una zes, zona economica speciale, cioè un'area con trattamenti vantaggiosi in termini fiscali, economici, logistici e di semplificazione amministrativa per le aziende che si insediano. I primi a parlare di Zes a Genova erano stati proprio gli spedizionieri, chiedendo anche ai candidati sindaci di portare avanti l'idea. In questi mesi hanno lavorato ed è quasi pronta una proposta strutturata per creare in Italia una rete di zone economiche speciali. "A livello mondiale - dice Botta - tutti i principali porti internazionali stanno utilizzando strumenti di questo tipo per essere più vicini alle esigenze del mondo della produzione e della distribuzione. La zes non è solo utile ma necessaria. La sola Cina nel mondo sta siglando accordi con diversi Paesi al fine di poter operare su territorio estero attraverso strumenti normativi e di facilitazione burocratica e di semplificazione amministrativa simili alle zone economiche speciali".(ANSA).

Federagenti: 'Porto di Genova bene ma non deve distrarsi'

Duci: 'Ok a zes però servono presupposti normativi e aree'

(ANSA) - GENOVA, 20 GIU - "Le Zone economiche speciali laddove sono state istituite hanno generato ricadute occupazionali importanti sul territorio. Quindi ben venga per Genova, ma per attuarla in concreto servono i presupposti giuridici e le aree". Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, che riunisce le agenzie marittime italiane, è favorevole all'istituzione di una zes nel capoluogo ligure, un'area che possa attirare investitori dall'estero offrendo vantaggi fiscali, economici, logistici e di semplificazione amministrativa, come proposto alcuni mesi fa dagli spedizionieri genovesi e rilanciato oggi dall'Associazione ligure commercio estero, ma resta cauto. "Credo che tecnicamente le zes possano essere introdotte solo in aree con un pil inferiore al 75% della media europea - dice - e non è il caso di Genova che però ha visto negli ultimi vent'anni una delle più alte decrescite del Pil in Europa". Un dato positivo è l'aumento dei traffici del porto di Genova nel 2017. "Sono risultati in crescita come in altri porti importanti del Mediterraneo - sottolinea Duci -. La diversa organizzazione delle linee a livello mondiale sta beneficiando il Mediterraneo più del Nord Europa. Genova inoltre gode di una governance ristabilita che ha riportato fiducia. Ma in un mercato che cambia velocemente è sempre più necessario anticipare ciò che avverrà: un po' come il surfista che deve stare sulla cresta dell'onda, se si distrae non ci risale più.

Questo è il momento che sta vivendo il porto di Genova". (ANSA).

IL PIANO DELL'AUTORITÀ PER LA RISAGOMATURA DELLE GALLERIE

Pronti 330 milioni per la Prato-Bologna

Già stanziati i finanziamenti: «Tempi fondamentali, i lavori dovranno iniziare nel 2018»

LIVORNO. Saranno investiti 330 milioni per realizzare un'autostrada viaggiante sulla tratta ferroviaria Prato-Bologna e rafforzare i flussi di traffico tra i porti della Toscana e il Centro-Nord Europa.

La notizia è emersa in occasione di un convegno organizzato al centro per l'Arte Contemporanea Luigi Pecci di Prato cui hanno preso parte l'assessore regionale alle infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, il vice ministro delle Infrastrutture, Riccardo Nencini; il presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini e l'assessore regionale al Turismo, Stefano Ciuffo. Nell'ottica del potenziamento del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, verranno così risagomate le gallerie ferroviarie della tratta Prato-Bologna per migliorare gli standard attuali relativi al flusso dei traffici. «Per il momento siamo ancora nella fase progettuale» spiega l'Authority in una nota. Presto si aprirà un tavolo tecnico che coinvolgerà la Regione Toscana, la Regione Emilia Romagna e RFI per cominciare a discutere dell'opera. I finanziamenti sono



Lo scalo di Livorno

in buona parte già stanziati. L'obiettivo è quello di iniziare i lavori di ammodernamento nel 2018 (con una previsione di ultimazione nel 2021).

«La Prato-Bologna è fondamentale per il sistema portuale dell'Alto Tirreno - ha dichiarato a margine del convegno Stefano Corsini -, attraverso questa importante opera, e grazie alla trasversale Firenze-Pisa, Livorno e Piombino possono raggiungere il corridoio del Brennero e puntare diritto ai mercati dell'Europa Centro Orientale».

«Chiaramente, il tempo non è un fattore irrilevante: il Terzo Valico di Giovi, tanto importante per i porti liguri, è previsto venga realizzato nel 2022, mentre il Gottardo sarà pienamente operativo nel 2020» spiega l'Authority. «Il nostro sistema portuale - ha ricordato Corsini - è già collegato con la linea Tirrenica e ha oggi una via di sbocco preferenziale in Europa Occidentale. Con la Prato-Bologna e con opere altrettanto importanti, come lo scavalco ferroviario che col-

lega Livorno e l'Interporto Vespucci e la Collesalvetto-Vada, il sistema portuale dell'Alto Tirreno può ambire a diventare, prima di altri porti, un hub strategico per i mercati europei». «I porti di Livorno, Piombino e Carrara sono stati e saranno oggetto di grandi investimenti di miglioramento infrastrutturale e di riqualificazione - ha dichiarato Ceccarelli - L'investimento che consente il passaggio dei container sulla tratta ferroviaria tra Prato e Bologna è fondamentale anche per gli interporti di Prato e Guastallese».

L'opera dunque quando sarà completata garantirà allo scalo toscano la possibilità di accedere in modo più efficiente ai mercati di riferimento e la possibilità di acquisirne altri. La tempistica individuata deve coincidere quindi con la realizzazione delle altre opere di connessione individuate nei corridoi europei come il Terzo valico e il Gottardo che sarà pienamente operativo tre anni. La Prato-Bologna e l'adeguamento dell'infrastruttura potrebbero così rappresentare un ulteriore punto di forza del porto di Livorno.

Il Tirreno

MENO TRASPORTI SU GOMMA

La Darsena va fatta, parola di ecologista

■ La Darsena Europa è un progetto troppo importante per il nostro porto. Va realizzato in modo sostenibile e con attenzione all'impatto ambientale, ovviamente.

Ma bisogna evitare che diventi un qualcosa che ancora una volta resterà nel libro dei sogni. Ricordo che il trasporto via mare aiuta non solo a creare occupazione ma è una opportunità per togliere migliaia di camion da strade e autostrade così da poter avere una economia che inquina meno e al tempo stesso sa dare risposte occupazionali.

Carlo Alberto Trespoli
Verdi Ambiente Società

il PORTO

«Pronto a fare la nomina»

Stefano Corsini: proporrà il nome del segretario dopo la pronuncia del Tar

Nel dibattito interviene il presidente dell'autorità di sistema e spiega «Molti progetti aperti, siamo in piena attività»

PIOMBINO

Il presidente dell'Autorità di sistema di Livorno e Piombino, **Stefano Corsini**, esce allo scoperto e elenca i progetti aperti su Piombino. Annunciando che, alla prima seduta utile del Comitato di gestione, dopo l'esito del Tar, proporrà un nome per il segretario generale.

«Il presidente dell'Autorità di sistema - scrive in una nota - ha su di sé un compito di straordinaria complessità che nel caso specifico implica la messa a sistema di tre realtà a loro volta complesse e differenziate radicate sul territorio. Ho frequentato il porto di Piombino fin dagli anni '90', quando su incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri, ho aiutato il comandante **Tabani** e **Stelio Montomali** a elaborare e a far approvare la variante 2 al Piano regolatore portuale, primo tassello della crescita esponenziale del porto. Da quel momento ho sempre seguito con particolare attenzione le vicende di Piombino e sono il primo, anche per motivi affettivi, a voler promuovere la condivisione delle opportunità di sviluppo tra Livorno e lo scalo piombinese».

I due porti. «Rimango dell'avviso che i due porti siano complementari e che possano operare in perfetta sinergia: mentre il

porto di Piombino è in via di sviluppo e pronto a ricevere nuovi traffici, Livorno è un porto che ha sviluppato quasi tutte le proprie potenzialità e che necessita di una nuova espansione a mare non soltanto per acquisire nuovi spazi, ma anche per liberare quelli attuali, così da destinarli alle tipologie di traffico più performanti, come i rotabili. Nelle more della realizzazione della Piattaforma Europa a Livorno, Piombino può essere, per certi tipi di attività e traffici, un importante hub di riferimento, sia per il prossimo presente che per il futuro».

I collegamenti. «Perché si arrivi ad un'efficace integrazione tra i due porti, occorrerà realizzare i collegamenti terrestri necessari. È pacifico che la vera partita strategica per lo sviluppo del sistema dell'Alto Tirreno la giochiamo sul lato terra: lo scavalco che collega il porto di Livorno all'Interporto Vespucci; la connessione ferroviaria tra quest'ultimo e la Collesalveti-Pisa-Vado; la risagomatura della Prato-Bologna; la bretella di collegamento con la 398; il completamento della Sat; le revisioni dei collegamenti ferroviari di Piombino; sono i progetti che favoriranno la piena integrazione modale tra i due porti, dando la possibilità all'intero sistema portuale di penetrare inedite aree di mercato, sia in Europa occidentale (attraverso la Tirrenica), sia in Europa centro-orientale, attraverso il Brennero e il Gottardo».

Le macchine amministrative. «Nel frattempo, le due macchine amministrative, quella del porto di Livorno e quella di Piombino, sono operative ed efficienti. Sulla base delle disposizioni transitorie della riforma gli organi delle sopresse Autorità normati restano in carica sino all'insediamento dei nuovi organi. Ne deriva che l'operatività dell'Ente è assicurata dai due Comitati portuali (quello di Livorno e quello di Piombino), che in pendenza del Comitato di ges-

stione sono i luoghi deputati ad assumere le principali determinazioni in ordine ai due scali portuali».

Le funzioni e i dirigenti. «A Piombino, le funzioni proprie del segretario generale sono state delegate a due dirigenti della soppressa Autorità portuale, i quali godono di un ampio margine di autonomia in ordine all'espletamento delle attività in porto, con ampia responsabilità di risultato e di obiettivi. Quindi, non ci sono problemi di carattere organizzativo: la macchina funziona perfettamente, anche in attesa del Comitato di gestione. Quanto al segretario generale dell'Adsp, ne proporrò il nome al Comitato di gestione nella prima seduta utile, non appena questo si sarà insediato, a seguito dell'avviso del Tar in merito al ricorso presentato dal sindaco di Livorno, da attendersi con ogni probabilità entro luglio».

I progetti a Piombino. «Nel frattempo, sono molti i progetti in corso a Piombino: stiamo lavorando a pieno ritmo per favorire l'insediamento di General Electric e il progetto di refitting navale di Pim attende le autorizzazioni ambientali per settembre. Quanto al prolungamento della 398, l'Autorità sta seguendo l'iter amministrativo di approvazione del progetto definitivo del primo lotto e parteciperà alla Conferenza dei servizi indetta per il prossimo 28 giugno e nel frattempo sta collaborando con il Comune di Piombino sullo sviluppo dello studio di fattibilità del 2° lotto. In attesa del prolungamento della 398 fino al porto, l'Adsp realizzerà in tempi brevi uno stralcio funzionale dello svincolo Gagno-Terre rosse che permetta l'ingresso alla nuova zona nord del porto di Piombino. L'Autorità ha redatto il progetto definitivo dello svincolo: il tempo previsto per la realizzazione dell'opera è di 15 mesi. Inoltre, il 18 aprile scorso sono stati consegnati i lavori del dra-

gaggio a quota -13 metri dei fondali dello specchio acqueo prospiciente il 1° banchinamento della variante II del Piano regolatore portuale (5 mesi) e sino ad oggi sono stati dragati circa 100.000 mc di sedimenti per portare a quota -20 e -18 i fondali prospicienti la nuova banchina di riva della darsena nord, che verrà realizzata a partire dal luglio prossimo (12 mesi). Infine, sono in corso - e si completeranno entro la fine dell'anno - le opere di raccordo e prolungamento del molo flatteria. In merito alla concessione Aferpi: sono in corso presso il Mise attività di valutazione circa le previsioni dell'Accordo di programma, in attesa dell'esito del quale non si potrà che prorogare, per pochi mesi, la concessione provvisoria. Insomma, le attività in corso d'opera sono molte e si inseriscono in un contesto d'area vasta che include non soltanto Livorno e Piombino, ma anche i loro collegamenti con i mercati e le isole. Nello spirito della riforma, le sfide da affrontare richiedono competenze tecniche, giuridiche e amministrative e una profonda sinergia tra le istituzioni e la società civile. È necessario comprendere e gestire la complessità dei temi attraverso una visione strategica illuminata che vada oltre le contrapposizioni ideologiche che troppe spesso condizionano il dibattito sulle questioni portuali».



IL SINDACO

«Non siamo di serie B, la scelta tocca anche a noi»

Massimo Giuliani è chiaro: «Lo sviluppo è decisivo per la nostra città, vedo un rallentamento che non ci possiamo certo permettere»



Il sindaco Massimo Giuliani

di Guido Florini
PIOMBINO

Piombino è una delle realtà portuali più importanti in Italia e, in questo momento, è il traino dell'economia della città, messa in ginocchio dalla crisi, quindi non può permettersi un rallentamento nella crescita: lo dice a parole chiare il sindaco Massimo Giuliani, che chiede con fermezza un cambio di passo alla presidenza dell'Autorità di sistema.

«Non siamo una realtà di serie B - dice il primo cittadino - e, pur consapevole delle difficoltà che ci sono nel far partire questa nuova realtà unica fra porti che sono stati storicamente concorrenziali, noto con dispiacere che c'è un rallentamento tangibile che non ci possiamo permettere. Devo dire che con la presidenza Corsini ci sono stati numerosi colloqui cordiali improntati allo spirito di collaborazione ma, al tempo stesso, devo registrare che i numerosi suggerimenti da me avanzati non sono stati né ascoltati, né recepiti».

Piombino e il suo porto sono cresciuti insieme, da sempre, una realtà legata stretta-

mente all'altra.

«La città e il porto sono in simbiosi da secoli - aggiunge ancora Massimo Giuliani -. Da qualche anno la collaborazione fra Comune e Port Authority ha permesso la realizzazione di questa struttura, peraltro ancora da completare. Adesso, invece, noto un approccio troppo burocratico che non vorremmo ritenere ostile. Certo nei fatti così si sta dimostrando. La città ha enorme bisogno che il suo porto continui a produrre e ad attrarre investimenti, in questo momento è il principale vettore di sviluppo economico. Purtroppo da qualche mese ha cambiato marcia, sta rallentando in modo preoccupante. E non ce lo possiamo proprio permettere».

Ma siete disponibili, comunque, a trovare una soluzione?

«Siamo apertissimi al dialogo e chiaramente serve un nome che aiuti a portare avanti le questioni aperte, che superi le logiche politiche e quelle dei territori».

Ma si parla di ulteriori proroghe.

«Il 26 è stato convocato il Comitato di gestione portuale di Livorno per la proroga di Provinciali. A nostro avviso

questa scelta comporta numerose criticità, anche normative. Non si capisce, infatti, perché la nuova Autorità di sistema debba ancora utilizzare le vecchie strutture, quando la riforma ne prevede altre. C'è un vulnus evidente».

Però il comitato di gestione è bloccato dal ricorso al Tar.

«Vero, però il Tar, in caso di sospensiva, si pronuncia sem-

pre nel giro di 2-3 settimane. Quindi entro pochi giorni conosceremo la decisione. In un caso o nell'altro il Comitato di gestione sarà completo, con Nogarin se sarà accolta, con un suo delegato se non sarà accolta. E il Comitato di gestione può aiutare Corsini a prendere le decisioni necessarie».

Quindi il segretario potrebbe essere nominato in tempi brevi.

«Esatto, Piombino, grazie all'ottimo lavoro di Luciano Guerrieri, sta diventando uno dei primi porti italiani.

Ma adesso, con la presidenza che ha sede a Livorno, di fatto ha una carenza dirigenziale. C'è Claudio Capuano, che ha avuto gran parte delle deleghe del segretario, ma non è riconosciuto nel ruolo. Altri

nomi sono possibili, ma vogliamo essere coinvolti in questa scelta. Anzi, lo pretendiamo».

Oltre a quello di Provincia, il gira il nome della dottoressa Macii, però già nominata a Civitavecchia.

«Noi siamo disponibili a valutare profili, ma vogliamo il superamento di questi due

nomi. Per quanto riguarda la dottoressa Roberta Macii, ho letto anche le sue dichiarazioni sul Tirreno, io non posso pensare che una dirigente che non è né a Piombino, né a Livorno, ma che è stata nominata in un'Autorità di un'altra regione (Civitavecchia, ndr) possa seguire tutte le pratiche principali: General Electric, Pim, Aferpi, Darsena Europa. Di questa cosa ne dobbiamo parlare in sede di Comitato di gestione. Non so se queste deleghe le arrivino direttamente da Enrico Rossi, certo è che non può dire di essere "solo" un tecnico, perché sono incarichi politico-amministrativi di grande spessore, sono il cuore dello sviluppo portuale e devono essere nelle mani di un dirigente di questa Autorità di sistema».

@guiflorini
CEPROLUP ONE RESPONABLE

LETTERA APERTA DI FRANCESCO RUFFINI

Sindaco, e i bacini?

Da Francesco Ruffini, già segretario generale dell'Authority di Livorno, riceviamo questa lettera aperta al sindaco Nogarin.

LIVORNO - Caro Sindaco, conoscendo il Suo vivo interesse per le problematiche relative al nostro porto, mi permetto di inviarLe un mio recente articolo apparso sulla "Gazzetta Marittima" in data 07.06.2017 in merito alla sorte del compendio dei bacini di carenaggio.

Le difficoltà dell'attuale gestione dell'AdSp a pervenire ad una sollecita ed accettabile soluzione della questione, e il nessun seguito ottenuto dalle proposte riportate nel citato articolo (applicazione della procedura di cui all'art.11 L.241/1990 - modifica dello statuto della tuttora esistente S.T.U.), mi induce a prospettare la nomina di un Commissario ad Acta da parte del Ministero dell'Economia e dello Sviluppo economico, su proposta della Giunta Comunale, con il

compito di superare ogni esistente incertezza o intralcio per la urgente riattivazione dei bacini.

D'altronde Livorno, accanto alla funzione trasportistica e commerciale, ha avuto da sempre una rilevante attività nel settore industriale, specie nel settore caratteristico e navalmeccanico.

E' evidente che una simile ipotesi non avrebbe ragioni d'essere se fosse consentito all'Amministrazione Comunale di essere presente con un proprio rappresentante designato nel Comitato di Gestione dell'AdSP, nel qual caso si sarebbe potuto con maggior efficacia operare dall'interno. Ma la vicenda è ben nota.

Resto a disposizione per ogni occorrente approfondimento.

Con viva cordialità Francesco Ruffini.

PRESENTATO A PRATO IL PROGETTO PER COLLEGARE IL TIRRENO CON IL BRENNERO

Priorità ferroviaria del sistema Livorno-Piombino con una "autostrada viaggiante" verso il nord Europa

Previsto un investimento di 330 milioni di euro e un tavolo di concertazione tra le Regioni e Rete Ferroviaria Italiana - L'intervento di Corsini per l'Autorità di sistema

PRATO - La "cura del ferro" del ministro Delrio produce progetti importanti anche sui grandi collegamenti tra le reti europee e i porti. È il piano dei raccordi ferroviari dei porti toscani di Livorno e di Piombino con i mercati europei che saranno potenziati con la realizzazione di un'autostrada viaggiante sulla tratta Prato-Bologna. L'investimento sarà di 330 milioni di euro. Il progetto è stato presentato nel corso del forum "Il rilancio delle città. Economia, infrastrutture e governo del territorio" tenutosi al Centro per l'Arte Contemporanea "Luigi Pecci" a Prato.

Il progetto prevede - scrive "Informare" sul web, che nell'ottica del potenziamento del Corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo, vengano risagomate le gallerie ferroviarie della tratta Prato-Bologna per migliorare gli standard attuali relativi al flusso dei traffici. «La Prato-Bologna - ha evidenziato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, a margine del convegno - è fondamentale per il sistema portuale dell'Alto Tirreno. Attraverso questa importante opera, e grazie alla trasversale Firenze-Pisa, Livorno e Piombino possono raggiungere il corridoio del Brennero e puntare diritto ai mercati dell'Europa centro-orientale».

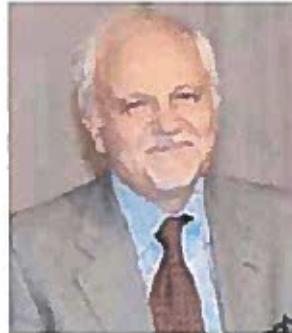
«Il nostro sistema portuale - ha ricordato Corsini - è già collegato con la linea Tirrenica e ha oggi una via di sbocco preferenziale in Europa occidentale. Con la Prato-Bologna e con opere altrettanto importanti, come lo scavalco ferroviario che collega Livorno e l'Interporto (segue in ultima pagina)

Priorità ferroviaria

Vespucci e la Collesalveti-Vada, il sistema portuale dell'Alto Tirreno può ambire a diventare, prima di altri porti, un hub strategico per i mercati europei».

A breve è previsto l'insediamento di un tavolo tecnico che coinvolgerà la Regione Toscana, la Regione Emilia Romagna e Rete Ferroviaria Italiana per cominciare a discutere dell'opera. L'obiettivo è di iniziare i lavori di ammodernamento nel 2018, con una previsione di ultimazione nel 2021.

Al forum hanno preso parte tra gli altri gli assessori della Regione Toscana alle Infrastrutture e al Turismo, Vincenzo Ceccarelli e Stefano Ciuffo, e il vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Riccardo Nencini. «I porti di Livorno, Piombino e Carrara - ha commentato Ceccarelli - sono stati e saranno oggetto di grandi investimenti di miglioramento infrastrutturale e di riqualificazione. L'investimento che consente il passaggio dei container sulla tratta ferroviaria tra Prato e Bologna è fondamentale anche per gli interporti di Prato e Giusticea».



Stefano Corsini

LA RELAZIONE DEL PRESIDENTE BONISTALLI IN SINTESI

Nell'assemblea dell'Asamar a Livorno i nodi del sistema portuale e degli agenti

La difesa della categoria e le iniziative per favorire il rilancio dello scalo - Sollecitato il completamento e l'inizio dell'attività della "governance" - Gli incontri con il sindaco



Enrico Bonistalli

LIVORNO - Nell'assemblea annuale dell'Asamar, che si è tenuta venerdì scorso e di cui abbiamo anticipato alcuni passaggi nell'intervista al presidente Enrico Bonistalli sul numero di sabato, è stato anche fatto il punto sui principali indicatori di traffico, relativi al porto di Livorno. Indicatori che, come ha sottolineato Bonistalli, fanno registrare un segno moderatamente positivo. Dai dati forniti dall'Autonoma Portuale di Livorno si apprende di quasi 33 milioni di tonnellate di merce transitata e si conferma il nuovo massimo storico nella movimentazione dei contenitori a livello pre-crisi con 800.475 Teu nel 2016, superando così il record dei 780.874 Teu movimentati nell'anno precedente.

Sono quasi tutte in aumento le altre tipologie di traffico: per fare degli esempi, crescono i rotabili (+14,3%), i forestali (+9,1%), le crociere (+9,2%) e i passeggeri/traghetto (+26,1%), calano le rinfuse liquide (-6,8%) e le rinfuse solide (-1,9%).

"Vorrei confermare anche - ha detto Bonistalli - che la Regione Toscana ha portato avanti lodevoli iniziative per favorire ogni opportunità, atta ad attrarre investimenti e a rendere il nostro territorio, ancora qualificato come area di crisi complessa, maggiormente appetibile per iniziative di investimento. Indispensabile - ha detto - perseguire la realizzazione

della piattaforma Europa.

"In questa prima Assemblea di Asamar, - ha detto poi Bonistalli - dopo l'insediamento dell'ingegner Corsini alla presidenza dell'Autorità di Sistema, è opportuno fare il punto sulla situazione della "governance" della portualità livornese e piombinese, soprattutto a riguardo degli organi di essa che ancora sono in fase di transizione e/o formazione.

"A tal proposito, nei mesi scorsi, abbiamo ricevuto la visita del Sindaco di Livorno, ingegner Nogarin, che ha esposto in modo argomentato il suo punto di vista a riguardo di questo argomento, che assume una rilevanza nazionale e politica, a mio giudizio, anche diversata da quello che un'importante tema come questo dovrebbe avere. Ad ogni modo, è giusto che ogni componente esprima le proprie posizioni e le rappresenti nelle giuste sedi, in modo che si giunga in tempi brevi alla definizione della cosa, per il bene della portualità livornese e piombinese".

È noto che nello scalo labronico, si è configurata una situazione di forte presenza di gruppi armatoriali ed una conseguente competizione a largo raggio. Tale condizione, in parte non negativa per lo scalo, deve essere attentamente osservata da posizioni di autorità ed autorevolezza, come quelle rappresentate dai maggiori organi della Governance marittima portuale, in modo che sia fertile di ricchezza di traffici e di posti di lavoro.

Gli Agenti Marittimi della Toscana, in questo contesto, - ha detto ancora il presidente dell'Asamar - non sono intenzionati a svolgere un ruolo di meri spettatori; siamo pronti ad accettare ogni genere di sfida ed a fare la nostra parte con serietà e professionalità. Siamo chiamati a svolgere la funzione determinante di anello di congiunzione tra il settore marittimo e quello terrestre tra gli Armatori e i Gruppi Industriali e rivestiremo, comunque, una funzione essenziale nel futuro del sistema logistico italiano.



Nella foto: Un momento dell'assemblea dell'Asamar a Livorno.

Per quanto riguarda Piombino "auspichiamo che il nuovo sistema portuale consolidi le attuali sinergie, ricercando le naturali complementarietà tra il Porto di Livorno ed il porto di Piombino per esaltarne le precipue potenzialità. Piombino è un porto che ha realizzato nuove infrastrutture indispensabili per una riconversione operativa: si parla di un vero e proprio "Modello Piombino", quello di un porto che ha sofferto la crisi della siderurgia, ma che ora può guardare al futuro anche grazie al nuovo Banchinamento Est, realizzato con un pescaggio di 20 metri e una lunghezza di 360 che sarà presto affiancato da una seconda banchina di 300 metri, attualmente in costruzione".

Bonistalli ha poi citato l'intervista del presidente di Federagenti Duci sulle grandi possibilità del porto labronico e venendo alla questione di maggiore attualità, cioè alla riforma della legge 135/77, ha ricordato che verificata la presenza di alcune ventilate proposte che favorirebbero una riduzione di peso specifico, a svantaggio degli agenti marittimi locali, il Consiglio Direttivo di Asamar ha preso alcune iniziative per confermare un assetto che conferma, al contrario, tutta

l'importanza delle agenzie marittime dislocate sul territorio. Ogni attività che il Consiglio di Asamar porterà avanti in questo senso verrà divulgata, in tempo reale, agli Associati, vista l'importanza primaria dell'argomento.

Siamo nella fase conclusiva di questo percorso dialettico - ha detto Bonistalli - e sarà cura di questo Consiglio informare quanto prima gli associati, sugli sviluppi della situazione.

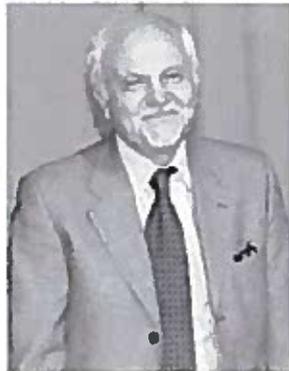
Sottolineati i rapporti di collaborazione e reciproca consultazione sia con la Capitaneria che con le altre associazioni di categoria, Spedimar e Industriali, Bonistalli ha ricordato quella che sembra la maggiore criticità del momento all'interno dello scalo livornese e, cioè, la fornitura di acqua alle navi, il servizio idrico. Abbiamo avuto incontri con il concessionario e continui scambi per vari motivi - ha concluso il presidente di Asamar - presente la direzione **Asamar** competente. Infine, visto il perdurare della situazione, ci si è determinati nel chiedere un appuntamento direttamente all'ingegner Corsini. Anche su questo urgentissimo tema, la segreteria provvederà ad informare gli associati delle novità che emergeranno.

DETTAGLIATO STUDIO PRESENTATO DALLA CAMERA DI COMMERCIO DI MAREMMA E TIRRENO

Nell'economia della costa della Toscana decrescita demografica e speranze sul porto

Cala la popolazione con un forte incremento dell'età media mentre si assesta il numero delle imprese dopo la "moria" degli anni passati - Le "non forze di lavoro" hanno raggiunto nelle due province oltre 100 mila unità

LIVORNO - L'economia e il fattore umano, con la loro stretta interdipendenza. È il tema sviluppato dalla Camera di Commercio della costa toscana - Camera della Maremma e del Tirreno - nella quindicesima giornata dell'Economia delle Camere, con una articolata indagine presentata a Livorno. Va detto che la Camera, presieduta dal dottor Riccardo Breda e diretta dal dottor Pierpaolo Giuntoli, da mesi a questa parte ha potenziato il servizio studi e analisi con un team diretto dal dottor Mauro Siano e composto anche da Raffaella Antonini, Federico Doretti e Silvia Bartalucci. Va loro dato atto di un lavoro estremamente interessante e articolato, che non manca di qualche richiamo letterario. Come quando, analizzando il fattore anagrafico dell'area, s'intitola la chiara e costante decrescita della popolazione con una efficace espressione: "gli giovani che eravamo". In sostanza, ci sono sempre più vecchi e sempre meno giovani, malgrado l'apporto dell'immigrazione. E se per le imprese, dopo i picchi negativi degli anni passati, con la moria di imprese sia nel grossetano che nel livornese la situazione sembra in leggera ripresa, la decrescita demografica condiziona anche il comparto lavoro, con sempre più oneri sociali appesantiti dall'invecchiamento della popolazione, mancanza di stimoli



Stefano Corsini

creativi, rassegnazione. Ogni 100 giovani nel territorio ci sono 217 vecchi e il conteggio annuo vede costantemente più morti che nati. E ci sono i rassegnati: le "non forze di lavoro" hanno raggiunto nelle due province di Livorno e Grosseto le 100 mila unità (circa 61 mila inattivi su Livorno e circa 40 mila su Grosseto). Unica consolazione: siamo sotto la media nazionale, anche se di poco.

Le cifre, riunite in un corposo fascicolo di 26 pagine denso di grafici e di "torte" sono state precedute dall'introduzione del presidente camerale Riccardo Breda, che ha ricordato le travagliate fasi della



Riccardo Breda

riforma delle Camere di Commercio - volontariamente "anticipata" dai due istituti di Livorno e Grosseto fusi in un'unica entità - ma ha anche sottolineato l'orgogliosa tenuta generale dell'istituzione, con 77 mila imprese iscritte in 48 comuni, 560 mila cittadini residenti e oltre 200 km di costa "compreso un arcipelago invidiatoci da tutti". Per Breda, confortato in questo anche dai relatori che lo hanno seguito, la sfida per rilanciare l'economia è specialmente nell'innovazione, nell'aiuto ai giovani per fare impresa, nel comprendere i meccanismi dei comparti che possono crescere. Con una speciale parola di ricono-

scimento per il porto, e per l'opera che il suo nuovo presidente Stefano Corsini - ha detto Breda - va svolgendo nella piena collaborazione dell'imprenditoria più consapevole e della stessa Camera. Nel porto e nei suoi programmi di sviluppo - la Darsena Europa ma anche il nuovo terminal delle crociere - stanno molte delle speranze di nuovi posti di lavoro e di rilancio economico. Come del resto ha sottolineato nel suo successivo intervento lo stesso presidente Stefano Corsini.

Quasi commosso, nella sua comprensione delle difficoltà del territorio e nella sua fiducia sui giovani, il saluto del prefeto Anna Maria Minzone, che ha ribadito l'impegno non formale dei suoi collaboratori e di lei stessa anche sul piano sociale. Sono seguiti, dopo il saluto dell'assessore Francesca Martini del Comune, gli interventi di Luca Sani (commissione agricoltura della Camera) Cristina Grieco (Regione Toscana) e quindi - come citato - di Stefano Corsini **Autorità portuale** di sistema) e **Qualitiero Fantoni** (ingegneria civile dell'Università di Pisa). Ha concluso, portando il saluto e l'impegno del governo, il viceministro all'economia e finanze Enrico Morando, che ha ricordato anche gli accordi con la Regione Toscana per supportare l'area di crisi costiera.

FRONTE DEL PORTO Intanto lizia la mappatura degli appalti nel cantiere del super-yacht

ALLE PAGINE 2-3

L'allarme dei lavoratori Azimut «Gara-bacini, il tempo stringe»

Le recenti dichiarazioni di Poerio agitano i dipendenti mentre sull'affidamento è ancora tutto bloccato: «Qui si impiegano 1500-1600 persone, si dia seguito al piano portuale»



BACINI, IL TEMPO STRINGE

Il grido d'allarme dei lavoratori Azimut

«Il piano regolatore portuale va rispettato»

di PAOLO BIAGIONI

UNORNO

I BACINI della discordia. Nell'attesa di capire quando e come potrà sbloccarsi la gara per la gestione, bandita due anni fa e Nocciata in seguito all'incidente di cui rimase vittima nell'agosto del 2015 un operaio di 38 anni che stava lavorando a bordo della nave oceanografica Urania, dalla segreteria della Fiom Cgil e dalle Rsu del cantiere Azimut Benetti si alza un grido d'allarme da non trascurare. Sì, perché nel caso dovessero protrarsi ulteriori ritardi, il rischio concreto sarebbe quello di veder "tuffare" Azimut Benetti da Livorno, con ricadute occupazionali tutt'altro che irrilevanti. Un'ipotesi che lo stesso amministratore delegato del gruppo leader mondiale nella costruzione di giga e mega-yacht, Vincenzo Poerio, seppur velatamente ha fatto capire nelle scorse settimane. «Non siamo allarmisti - hanno spiegato le Rsu dell'azienda, rappresentate da Vittorio Milella, Nicola Baglioni e Fabio Raffaldi, e il segretario provinciale della Fiom,



ALL'OPERA Un addetto al lavoro sul cantiere Benetti: se la gara sui bacini di carenaggio non si sblocca Livorno perderà altri vari

Simone Puppo -, semplicemente siamo coscienti che le parole dell'amministratore e delegato non devono essere derubricate a una mera provocazione». Ed è chiaro che in un contesto come quello attuale si inserisce con un ruolo di primo piano assoluto la questione dell'assegnazione dei bacini. «Non vogliamo certo dire a chi deve essere affidato il bando - continuano -, chiediamo soltanto che sia seguito il piano regolatore por-

tuale, il quale prevede che i bacini siano utilizzati per riparazioni di navi fino ad una certa taglia, lavorazioni quindi compatibili con l'attività del cantiere».

IL CANTIERE Azimut Benetti infatti ad oggi occupa circa un migliaio di persone, con 204 che fanno direttamente parte dell'azienda e altre centinaia coinvolte dall'indotto. «A regime - sostiene le Rsu - il cantiere occuperà

1.500-1.600 persone. Nei mesi scorsi è stato varato un importante giga-yacht che ha avuto eco in tutto il mondo, e a breve verranno messi in lavorazione altri tre. Il problema - evidenziano - è che l'ultimo ad esempio è stato varato a La Spezia, e noi vogliamo che tutto quello che viene prodotto a Livorno venga varato in città». Il riferimento è al 68 metri "Sawen-

ANGOSCIA

È forte la preoccupazione tra i dipendenti Benetti visto il blocco della gara

se', un fiore all'occhiello della nautica extra-lusso costruito su misura seguendo al dettaglio le richieste dell'armatore. I tre giga-yacht sul quali sta lavorando il cantiere Azimut Benetti invece sono più lunghi di 100 metri, in acciaio e in lega. «Il cantiere rappresenta una delle poche luci della città, e senza l'uso di quei bacini non può essere garantita l'attività». Un'attività che, tra Livorno e Viareggio, garantisce circa il 60% del fatturato del gruppo Azimut Benetti.

La Porto Spa sbaracca a rischio 60 posti di lavoro

Due gru Gottwald hanno preso il largo per raggiungere lo scalo di Marghera
L'amministratore delegato: senza i dragaggi non possiamo più fare traffici

di **Alessandra Vivoli**
D CARRARA

Due gru Gottwald, che nell'immaginario sono da sempre i simboli del porto commerciale di Marina di Carrara, imbarcate nel mercantile BBC Fuji, ormeggiate in fondo alla banchina Taliercio. E già salpate alla volta di Marghera.

Così la Porto spa dell'armatore **Enrico Bogazzi** ieri ha, di fatto, cominciato l'opera di smantellamento dallo scalo dove ha lavorato per decine e decine di anni (con questa società dal 1992, ancora prima come Compagnia dei lavoratori portuali). L'addio, annunciato, a Marina di Carrara che fa scattare, immediatamente l'allarme per l'occupazione: la Porto spa dà lavoro a 150 dipendenti. Il piano concessorio ne prevede "solo" novanta: quindi potrebbero esserci in

un immediato futuro sessanta posti di lavoro a rischio. Una vicenda che parte da lontano e che, con lo smantellamento delle due Gottwald, suona come un chiaro messaggio «a una classe politica – sottolinea l'amministratore delegato della Porto **Paolo Dello Iacono** – che sembra preoccuparsi di tutto fuorché di una società che ha investito e garantito occupazione in tutti questi anni». Ma, soprattutto, una vicenda dai grandi numeri: quelli, preoccupanti, dei posti di lavoro che potrebbero essere a rischio. E quelli dei costi legati all'operazione di smantellamento: le due gru hanno un valore (attuale, cioè comprate nuove) di oltre 5 milioni di euro. Il trasporto da Marina di Carrara a Marghera, dove da tempo la Porto spa opera su una parte dello scalo, è costato 185 mila euro.

Dottor Dello Iacono perché la Porto Spa ha imbarcato le sue due gru per Marghera?

«La risposta è semplice. A Carrara i traffici non hanno possibilità di essere implementati. Non sono ancora stati fatti i dragaggi: eppure, da quel che ci risulta, i soldi sarebbero arrivati da tempo. Nonostante questo la situazione non è cambiata e così la Porto spa non può stipulare contratti e, senza la garanzia dei pescaggi, non può neppure impegnarsi per portare nuovi traffici sullo scalo di Marina di Carrara. Non possiamo accettare navi per i problemi dei pescaggi, a Venezia questo non succede. Perché dobbiamo allora tenere ferme due gru che, comunque, rappresentano un costo di gestione elevato? » «E i problemi riguardano anche la banchina Taliercio – continua l'ad Dello Iacono – come Porto

spa ne abbiamo l'utilizzo fino al 31 dicembre del 2017: questo comporta un fattore di ulteriore incertezza e una limitazione». «Gli amministratori, vecchi e nuovi, non sembrano preoccuparsi della Porto spa ma più ai progetti di travel lift, del porto turistico e al water front: così facendo si finisce per non mettere più in condizioni noi di lavorare».

Con queste "grandi manovre" ci saranno rischi per l'occupazione?

«No comment».

Questa la dichiarazione dell'amministratore della Porto. Ma i numeri, quelli contenuti nell'atto concessorio rilasciato alla società presieduta dall'armatore Bogazzi, parlano chiaro. Per avere la concessione nello scalo di Marina di Carrara la Porto spa deve garantire 90 dipendenti. Ad oggi la società, con tutte le partecipate dirette, e di Carrara, impiega 150 lavoratori.

Porti: Bari e Durazzo collaborano per potenziare scambi

Al vaglio snellimento procedure e potenziamento logistico

(ANSA) - BARI, 20 GIU - "L'avvio di un tavolo intergovernativo per una fattiva collaborazione volta allo snellimento delle procedure e al potenziamento logistico, al fine di agevolare i flussi di merci e passeggeri tra il Porto di Durazzo e quello di Bari, pur nel mantenimento di tutti gli obblighi di sicurezza per entrambe le parti". E' il punto su cui hanno concordato, informa una nota della Regione Puglia, i partecipanti all'incontro su 'Metodologie e strumenti per ottimizzare i controlli di persone, mezzi e merci nel Porto di Bari', che si è svolto nella sala della giunta regionale.

L'incontro, si precisa nella nota, "ha riunito i vertici delle istituzioni e delle Autorità pugliesi referenti per la materia, per affrontare problematiche relative allo snellimento delle procedure logistiche, doganali e di sicurezza nel porto di Bari, soprattutto in relazione alle previsioni di aumento del volume di traffico, tra l'altro già intenso durante tutto l'anno, nei prossimi mesi estivi". Sono intervenuti il "presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, l'Autorità portuale del Levante, l'Agenzia delle dogane, la Capitaneria di porto di Bari, la Guardia di finanza di Bari, la Polizia di Stato e di Frontiera, la Direzione centrale dell'Immigrazione e l'Usmaf-Sasn di Bari per la parte pugliese, l'Ufficiale di collegamento della Polizia albanese ed il Consolato d'Albania a Bari per la parte albanese". Dalle riflessioni "congiunte è emersa anche la volontà di un maggiore coordinamento tra gli operatori del porto di Bari, inteso come 'porta d'Europa', e quello di Durazzo, 'porta dei Balcani'; cercando un'intesa con gli armatori" per "ottimizzare arrivi e partenze dei traghetti senza inutili sovrapposizioni d'orario". Infine, si è anche proposta "l'idea di istituire una associazione delle Autorità portuali del basso Adriatico e dello Ionio, sotto l'egida della Regione Puglia, che comprenda anche altre autorità italiane, oltre che greche, albanesi e montenegrine, per fare sistema e lavorare congiuntamente nell'ottica di una riproposizione del 'Corridoio VIII' e della valorizzazione degli interventi programmatici previsti nell'ambito della Strategia per la macroregione Adriatico-Ionica (Eusair), ottimizzando azioni e risorse finanziarie, anche di natura comunitaria". (ANSA).

AdSP Mar Ionio: Approvato il Piano operativo 2017-2019. Costituita Agenzia per la somministrazione del lavoro

(FERPRESS) – Roma, 20 GIU – Nel pomeriggio di ieri, 19 giugno 2017, il Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha deliberato, all’unanimità, l’approvazione del “Piano Operativo Triennale 2017-2019 e Vision 2030 del porto di Taranto”, dopo aver acquisito il parere positivo, previsto dalla Legge, espresso all’unanimità da parte dei componenti dell’Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, nella riunione tenutasi nel corso della mattinata.

Lo rende noto un comunicato dell’Autorità di Sistema.

“Il documento di pianificazione portuale – che, nel breve, sarà pubblicato sul sito istituzionale dell’AdSP – si presenta con una veste innovativa rispetto al passato, caratterizzata da un approccio strategico di più ampio respiro che contribuisca ad allineare la programmazione dell’Ente a quella comunitaria, nonché alle principali milestones introdotte dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e formalizzate attraverso la Legge di riforma del sistema portuale italiano. Con il nuovo Piano l’Ente ha inteso, infatti, guardare al futuro e tracciare una vision al 2030, con l’obiettivo di definire l’agenda dello sviluppo dello scalo jonico attraverso un approccio business-oriented volto alla promozione dei traffici, attraverso una politica di sostenibilità economica-ambientale e nell’ottica di rafforzare e valorizzare l’identità territoriale della città di Taranto nella sua veste di città-porto.

“Dopo uno sguardo ampio e approfondito sullo scenario economico e geopolitico di riferimento, il POT si sviluppa in sezioni tematiche che illustrano, a più livelli, le sfide che lo scalo è chiamato ad affrontare per essere al passo con le dinamiche evolutive e i trend del mercato dello shipping. Uno smart port 4.0, che pur guardando ad innovazione e sviluppo non trascura la necessità di applicare un approccio as-is al fine di conoscere e gestire al meglio le difficoltà quotidiane della intera Port community.

“Il Presidente dell’AdSP, nel sottolineare l’orientamento dettato dalla sua nuova programmazione ha dichiarato che “la stesura del documento si inserisce in un momento storico molto importante per il porto di Taranto che oggi si presenta in costante trasformazione e nel quale il territorio e tutto il cluster portuale possono intravedere scenari di crescita e sviluppo”.

“Nel corso della riunione di ieri pomeriggio, il Comitato di Gestione ha, altresì, deliberato all’unanimità, di procedere alla costituzione dell’Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale (transshipment). La Delibera del Comitato di Gestione giunge a valle dell’intesa da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – acquisita la scorsa settimana – e consente di dare avvio alla concreta attuazione di quanto previsto dalla Legge n.18/2017. Nei prossimi giorni, infatti, sarà individuato l’Amministratore unico e costituita l’apposita società.

“Come noto – conclude la nota – l’Agenzia avrà lo scopo di sostenere l’occupazione, accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali e evitare grave pregiudizio all’operatività ed all’efficienza portuale, tramite attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi, anche attraverso percorsi formativi dedicati ai lavoratori che saranno condivisi con la Regione Puglia.

Informare

Approvato il Piano Operativo Triennale 2017-2019 del porto di Taranto

Ok del Comitato di gestione alla costituzione dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto

22/06/2017 Ieri il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, l'ente che è subentrato all'ASPT nella gestione del porto di Taranto, ha approvato all'unanimità il "Piano Operativo Triennale 2017-2019 e Vision 2030 del porto di Taranto" dopo aver acquisito, come previsto dalla legge, il parere positivo espresso unanimemente dai componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare nella riunione tenutasi nel corso della mattinata.

L'ente portuale ha spiegato che il documento di pianificazione portuale così presenta con una veste innovativa rispetto al passato, caratterizzata da un approccio strategico di più ampio respiro che contribuisca ad allineare la programmazione dell'ente a quella comunitaria, nonché alle principali milestone introdotte dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e formalizzate attraverso la legge di riforma del sistema portuale italiano.

L'AdSP ha specificato che con il nuovo POT ha inteso infatti «guardare al futuro e tracciare una vision al 2030, con l'obiettivo di definire l'agenda dello sviluppo dello scalo jonico attraverso un approccio business-oriented volto alla promozione dei traffici, attraverso una politica di sostenibilità economica ambientale e nell'ottica di rafforzare e valorizzare l'identità territoriale della città di Taranto nella sua veste di città-porto».

Inoltre nella riunione di ieri il Comitato di gestione ha deliberato all'unanimità di procedere alla costituzione dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale (transshipment). Una delibera - ha ricordato l'ente portuale - che giunge a valle dell'intesa da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti acquisita la scorsa settimana e che consente di dare avvio alla concreta attuazione di quanto previsto dalla legge n.18/2017 (Legge del 12 giugno 2017).

Nei prossimi giorni sarà individuato l'amministratore unico e costituita l'Agenzia, che avrà lo scopo di sostenere l'occupazione, accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali e evitare grave pregiudizio all'operatività ed all'efficienza portuale, tramite attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori portuali iscritti nei propri elenchi, anche attraverso percorsi formativi dedicati ai lavoratori che saranno condivisi con la Regione Puglia.

Autorità portuale Sicilia occidentale, la commissione Trasporti approva nomina Monti a presidente

Approvata oggi in Senato, dalla Commissione Trasporti , di cui la senatrice trapanese Pamela Orrù è componente, la proposta di nomina di Pasqualino Monti quale presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale che comprende, oltre al porto di Trapani, quelli di Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle. "Si tratta - sottolinea la parlamentare del PD - di un importante, ulteriore e concreto passo avanti nell' iter di attuazione della riforma della portualità italiana che permetterà, a breve, anche ai porti della parte occidentale dell' Isola di lavorare in termini di "sistema portuale", in linea con quanto previsto dalla riforma approvata dal Governo Renzi su proposta del ministro Delrio". "Monti - prosegue la senatrice Orrù - è una figura di grande spessore e comprovata esperienza e la sua scelta da parte del ministro Graziano Delrio, accolta favorevolmente dalla Commissione di cui sono componente - conferma che ci sono tutte le condizioni per determinare, finalmente, lo sviluppo della portualità nel nostro territorio". "Nel sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, il porto di Trapani - conclude la parlamentare, che ha seguito sin dall' inizio la tematica riguardante anche lo scalo trapanese - sarà rappresentato da un componente designato dal sindaco in seno al Comitato di gestione che avrà un ruolo importante sulle decisioni strategiche".

SICILIA, LA RIPRESA RESTA LONTANA

un'età compresa tra 55-64 anni, i disoccupati sono meno del 10%, mentre nella fascia 15-24 anni sono oltre il 57%. Va poi considerato un fenomeno che è spesso sottovalutato: tra i Siciliani che hanno conseguito, al più, il diploma di terza media, la disoccupazione sale al 30%; tra quanti invece hanno una laurea, scende al 12%. Si dice disoccupazione ma non è uguale per tutti.

Sono poche cifre che fanno emergere il travagliato rapporto tra l'istruzione e i Siciliani; siamo, infatti, i primi in Italia per abbandono prematuro degli studi, i primi per la percentuale di abitanti con il solo diploma di terza media e gli ultimi per numero di laureati. In una regione che spende 200 milioni l'anno per la formazione, non è certo lusinghiero.

Nell'ambito dell'occupazione il «pubblico» riveste tradizionalmente un ruolo centrale, cui non fa difetto, però, una certa schizofrenia.

Consideriamo, ad esempio, i dipendenti di Regione, Province e Comuni; ogni diecimila abitanti, si contano 258 addetti, in Sicilia, e 218 nella media del Paese; in sostanza ci sono quasi 20 mila addetti in più. Di contro, nella sola sanità, ce ne sono circa novemila in meno... e siamo sempre in attesa dei concorsi. Turismo e statistiche Il modo sicuramente più grossolano di valutare il turismo è quello...

di guardarsi attorno. Ma può essere davvero un metodo? E tuttavia, da circa un biennio, mancano i dati ufficiali sui flussi turistici in Sicilia.

Qualche indicazione si può trarre, comunque, in via indiretta. È innegabile che i nostri aeroporti stiano lavorando con volumi di traffico intensi; lo scorso anno la Sicilia ha contabilizzato quasi un dieci per cento in più di arrivi e partenze, con un ritmo di crescita pari al doppio del Paese. Al contempo, l'attività portuale ha visto crescere i passeggeri in transito di oltre un milione di unità. Anche le imprese del comparto turismo (alloggio e ristorazione) portano a casa una buona performance di crescita: oltre il 7% in due anni, mentre il sistema complessivo delle imprese siciliane perde quasi l'1 per cento. Aspettiamo, però, i dati ufficiali della Regione.

La banca vista dal cliente Accantonati, per una volta, i consueti dati su prestiti (in leggera flessione), sui depositi (in leggera crescita) e sui crediti inesigibili (in modesto aumento), il report 2016 della Banca d'Italia permette di guardare il comparto siciliano del credito da un punto di vista diverso; diremmo dal punto di vista del Cliente. Forse il dato che colpisce di più è quello degli sportelli bancari: in sei anni hanno chiuso i battenti oltre 300 sportelli, con una perdita di posti di lavoro tra i «bancari» di oltre l'11%. Certo la crisi ha fatto la sua parte, ma la vera rivoluzione è stata quella dell'home banking, della

-segue

possibilità cioè di eseguire da casa, dal proprio pc, una parte rilevante delle attività che prima erano esclusiva prerogativa dello sportello tradizionale.

Non a caso gli utenti home banking in Sicilia, negli ultimi sei anni, sono raddoppiati, passando dal 18% al 35%.

Più nel dettaglio, i bonifici bancari on line in Sicilia superano ormai i due terzi del totale; neanche nel resto del Paese sono stati toccati livelli tanto elevati. Insomma, inter net piace e da internet passano molte più informazioni di quanto si creda.

Esercitazione della Capitaneria

Simulato incendio al molo Marullo

Milazzo Esercitazione antincendio della Capitaneria di porto ieri mattina a molo Marullo. Una attività che ha dapprima preoccupato i cittadini che però poi hanno seguito le varie operazioni. In particolare è stato simulato un incendio causato da un cortocircuito a bordo della motobarca Ecol Milazzo I, ormeggiata all' interno del porto e lo sversamento in mare di idrocarburi.

Non appena è scattato l' allarme, nella sala operativa della Guardia costiera è giunta la comunicazione che ha fatto scattare l' attività di gestione dell' emergenza concretizzatasi in operazioni di lotta antincendio a bordo dell' unità, di ricerca e soccorso di eventuali naufraghi e feriti, ed operazioni di evacuazione medica di un marittimo che ha riportato una ustione grave. È stato disposto l' intervento del battello GC A64 per espletare attività di ricerca e soccorso in mare, mentre il personale dei vigili del fuoco ha tempestivamente raggiunto l' unità interessata dall' incendio (simulato) ed ha fronteggiato le fiamme utilizzando apparecchiature e mezzi in dotazione, nonché delle postazioni dell' impianto antincendio fisso presenti lungo le banchine del porto di Milazzo. All' esercitazione ha partecipato anche personale dell' [Autorità portuale](#) visto che l' evento è avvenuto all' interno del porto. Presente anche un battello disinquinante della società "Mare pulito".(g.p.)

In Gazzetta il decreto con le misure per il Sud

Zone economiche speciali (Zes) al Sud, con particolare riferimento alle aree portuali. E una serie di misure di semplificazione e per la velocizzazione degli investimenti, pubblici e privati, nel Mezzogiorno. Lo prevede il decreto legge 91/2017, recante «Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno», pubblicato ieri sulla Gazzetta Ufficiale n. 141. Attraverso la misura «Resto al sud» si prevede per i giovani meridionali che non dispongano di mezzi propri per avviare un'attività propria, nell'ambito della produzione di beni nei settori dell'agricoltura, dell'artigianato e dell'industria ovvero relativa alla fornitura di servizi, una dotazione di 40 mila euro, di cui il 35% a fondo perduto, a copertura dell'intero investimento e del capitale circolante.

Ulteriore misura è appunto quella che istituisce e regola le Zes. Che saranno dotate di agevolazioni fiscali aggiuntive, rispetto al regime ordinario del credito d'imposta al Sud. In particolare, oltre agli investimenti delle pmi, saranno eleggibili per il credito d'imposta investimenti fino a 50 milioni di euro, di dimensioni sufficienti ad attrarre player internazionali di grandi dimensioni e di strategica importanza per il trasporto marittimo e la movimentazione delle merci nei porti del

Mezzogiorno. Le Zes saranno attivate su richiesta delle regioni meridionali interessate, previo adeguato progetto di sviluppo, e queste ultime saranno pienamente coinvolte nel loro processo di istituzione e nella loro governance. Una specifica misura di valorizzazione riguarda infine i Contratti Istituzionali di sviluppo, forma di attuazione degli interventi di notevole complessità nei programmi operativi, finanziati con risorse nazionali e comunitarie.

The Medi Telegraph

Cagliari, Massidda chiama l'Anac su Deiana

Cagliari - L'ex presidente del porto ha chiesto un parere sulla nomina dell'attuale assessore regionale alla guida degli scali sardi.

Cagliari - L'ex presidente dell'Autorità portuale di Cagliari Piergiorgio Massidda, già senatore di Fi e attuale consigliere comunale, ha chiesto un parere all'Autorità nazionale anticorruzione (Anac) sulla nomina di Massimo Deiana, attuale assessore regionale dei Trasporti, alla guida dell'Authority portuale della Sardegna. «Secondo me e secondo tanti giuristi, la nomina ricade nel divieto di conferimento di incarichi dirigenziali presso enti "di livello regionale" di cui all'art. 7 del D.Lgs. 39/2013 nei confronti di chi abbia ricoperto, nei due anni precedenti la nomina, incarichi di governo regionale», spiega Massidda, che era stato dichiarato decaduto dall'incarico di presidente dell'Autorità portuale con una sentenza del Consiglio di Stato del 2013, a seguito di un ricorso contro la sua nomina presentato all'epoca proprio da Massimo Deiana. Quest'ultimo, docente di diritto della Navigazione all'università di Cagliari, aspirava alla guida dell'Autorità portuale di Cagliari, assegnata, invece, nel 2011, dall'allora ministro dei Trasporti Maurizio Lupi a Massidda. «Su questo principio a diversi parlamentari e titolari di incarichi politici non è stato consentito di accedere ad alcune nomine presso enti nazionali e regionali», argomenta l'ex senatore. «Come accaduto recentemente in Sardegna a Sandro Broccia e Mauro Coni per la presidenza dell'Arst. Lo spirito della legge è quello di evitare che motivi strettamente politici - o forse sarebbe meglio definire di corrente - determinino le scelte sulla nomina dei vertici di enti come le autorità portuali che superano i criteri di merito».