

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

Riforma portuale e nomine

(Corriere Marittimo, Ferpress)

Il Governo ripresenta l'agenzia dei portuali

(The Medi Telegraph, La Gazzetta Marittima)

Dai Porti

Trieste:

"...D'Agostino: "Trieste investe tutto sulla ferrovia..." (Corriere Marittimo)

"...A Trieste via sul mare della seta..." (La Gazzetta Marittima)

"...Der Unternehmer im Hafen Triest..." (DVZ)

Venezia:

"...Per le grandi navi a Venezia via libera al piano Duferco..."

(Il Sole24Ore)

Genova:

"...Così Genova volta le spalle al mare..." (Il Secolo XIX)

"...Terminal traghetti, fumi e cattivi odori..." (Il Secolo XIX)

"...Container, Genova stabile grazie a Vte Spinelli..." (Il Secolo XIX)

"...Dogane, la protesta continua a colpire gli operatori..." (Il Secolo XIX)

"...Rinvviare la torre piloti? Non scherziamo..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Autorità accorpate <<L'integrazione con Marina prioritaria>>..."

(La Nazione, La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Maxi-Darsena, chiediamo chiarezza..."

(Il Tirreno, Corriere Fiorentino, La Gazzetta Marittima)

"...Porto 2000, servono risposte..." (Il Tirreno)

"...Livorno, porto delle geometrie..."

(La Nazione, L'Informatore Navale, Il Messaggero Marittimo)

"...Economia del mare..." (Il Tirreno)

"...Il porto di Livorno investe sui giovani..."

(Il Nautilus, La Gazzetta Marittima)

"...Per l'area crisi Livorno workshop..." (La Gazzetta Marittima)

"...Gli industriali e la riforma portuale..." (La Gazzetta Marittima)

Salerno:

"...Delrio: "Sull'accorpamento di Salerno non aspetteremo 36 mesi"..."

(Il Nautilus, Ansa)

Gioia Tauro:

"...Calabria: sottosegretario De Vincenti incontra Oliveiro e i sindacati su porto Gioia Tauro..." (Ferpress)

Messina:

"...Operai cadono in cisterna nave, tre morti..."

(Ansa, Il Secolo XIX, Il Sole24Ore, The Medi Telegraph)

Focus:

"Fedespedi, bene riforma porti ma troppe norme"

(Ansa, Il Secolo XIX, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Il Nautilus)

Notizie da altri porti italiani

La Camera promuove 4 nuovi presidenti

Roma - La commissione Trasporti alla Camera ha dato parere favorevole su Pietro Spirito a presidente dell'Autorità portuale con sede a Napoli, l'esito della votazione è stato 23 favorevoli e 4 contrari.

La candidatura di Spirito era stata invece bocciata, il 3 novembre scorso, al passaggio in Senato dove il senatore Pd Stefano Esposito, ne aveva ampiamente osteggiato la nomina. Sebbene il parere parlamentare sia un passaggio obbligato, ma puramente consultivo, come previsto dalla legge.

Durante la stessa seduta della commissione Trasporti sono passate le nomine di Paolo Emilio Signorini a presidente dell'Autorità portuale di Genova e Savona, con 26 voti favorevoli e 2 contrari. Inoltre per l'Autorità di sistema con sede ad Ancona, Rodolfo Giampieri e per Ravenna Daniele Rossi.

Autorità di sistema portuale: la Camera dà parere favorevole alle nomine di Signorini, Spirito, Giampieri, Rossi

(FERPRESS) – Roma, 29 NOV – La Commissione Trasporti della Camera ieri ha proseguito l'esame delle proposte di nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, del Mar Tirreno centrale, del Mare Adriatico centrale e del Mare Adriatico centro-settentrionale.

Tutte le proposte di nomina hanno ricevuto il parere favorevole della Commissione.

Ricordiamo che Paolo Emilio Signorini è candidato presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale Pietro Spirito a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Rodolfo Giampieri a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, Daniele Rossi a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale.

Portuali, il governo ripresenta l'agenzia in Senato

Catanzaro - L'Agenzia del lavoro dovrebbe assorbire i 400 lavoratori in esubero dello scalo reggino oltre ai 500 del porto di Taranto e salvare anche i lavoratori di Gioia Tauro.



Gioia Tauro - Il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri Claudio De Vincenti ed il presidente della Regione Mario Oliverio hanno incontrato a Catanzaro, nella sede della Cittadella regionale, le organizzazioni sindacali per confrontarsi sull'Agenzia del lavoro portuale di Gioia Tauro e sulla recente decisione del presidente della Commissione bilancio della Camera di respingere l'emendamento sull'Agenzia inserito nella Legge di stabilità. «Il presidente - ha detto De Vincenti - ha ritenuto l'emendamento microsettoriale e non di importanza strategica, come invece riteniamo io e il ministro **Graziano Delrio concordando con la strategia del governo regionale**. Il prossimo passo sarà quello di presentare lo stesso emendamento in Senato la prossima settimana, dove al novanta per cento siamo sicuri passerà». L'Agenzia del lavoro dovrebbe assorbire i 400 lavoratori in esubero dello scalo reggino oltre ai 500 del porto di Taranto. «Per loro - ha sottolineato De Vincenti - è prevista la presa in carico da parte dell'agenzia per i prossimi 3 anni, fino al rilancio del porto stesso». E se l'emendamento non dovesse passare in Senato, De Vincenti ha assicurato ai sindacati che «si lavorerà ad un altro provvedimento per la salvezza dei portuali». «**Il porto di Gioia Tauro è strategico per l'intera Europa - ha sostenuto Oliverio - per questo l'impegno nostro e del Governo è assoluto**. Rassicuratevi sul fatto che l'Agenzia sarà creata, il Governo si sta anche impegnando per l'attivazione della Zes nell'area di Gioia Tauro con un gruppo di lavoro ad hoc che sta lavorando per fare domanda alla Commissione Europea».

Ultrasporti su Taranto e Gioia Tauro

ROMA - "La bocciatura per inammissibilità da parte della Commissione Bilancio alla Camera è preoccupante, perché dimostra che non si è recepita l'importanza dello strumento per il rilancio portuale delle aree di Gioia Tauro e Taranto, nonché il devastante problema di oltre 900 famiglie che rischiano di finire in una morsa di disagio sociale crescente". Così il segretario generale Ultrasporti, Claudio Tarlazzi, in riferimento alla bocciatura del provvedimento "Agenzia per la somministrazione di lavoro in porto e per la riqualificazione professionale" nell'iter di approvazione della Legge di Bilancio alla Camera.

"Stigmatizziamo pertanto chi ha fatto prevalere logiche politiche estranee alle motivazioni dell'intervento" - continua Tarlazzi. "Queste aree portuali e i lavoratori necessitano di strumenti e tempi adeguati affinché siano compiuti i necessari processi di riconversione industriale e di consolidamento di nuovi insediamenti produttivi, dando alternative serie e di lunga prospettiva visto che il trashingment dei contenitori è in irreversibile crisi strutturale".

"Non recuperare questo strumento al Senato sarebbe un'ulteriore beffa per tutto il sistema ma soprattutto per quei territori che chiedono sviluppo e non sussidio" - conclude il sindacalista della Ultrasporti.

D'Agostino: "Trieste investe tutto sulla ferrovia"/ INTERVISTA

Il porto di Trieste ha messo la strategia intermodale della ferrovia come priorità rispetto alle altre tipologie di traffico. Un porto con caratteristica di polivalenza, dove il traffico container rappresenta uno degli elementi, ma non esaurisce tutte le potenzialità dello scalo, come il ro-ro proveniente dalla Turchia e il porto Franco. Tuttavia il grande investimento Trieste lo ha fatto sull'intermodale, lo dimostrano i numeri perché il 2016 si chiuderà con 7400 treni rispetto ai 5600 treni del 2015.

Corriere marittimo parla pertanto di ferrovia con Zeno D'Agostino

Lo sviluppo della ferrovia a Trieste in cosa consiste?

"A Trieste con la ferrovia stiamo lavorando su tutti gli elementi: sull'infrastruttura, sull'organizzazione della manovra ferroviaria che è stato l'elemento più importante di tutti. Abbiamo tolto la doppia manovra, abbiamo eliminato tutti i soggetti che facevano la manovra ferroviaria.

Oggi esiste un unico soggetto che fa la doppia manovra che è Adriafer, abbiamo preso una società che era in liquidazione e l'abbiamo portata ad essere sana, ed è passata da 26 ad 62 dipendenti e nel 2017 saranno 87 le persone a lavorarci".

La così detta "doppia manovra" si rende necessaria a Trieste quando gli addetti di Adriafer formano i treni e caricano i vagoni sul molo, però non potendo operare al di là dei varchi di accesso, interviene per completare l'operazione l'impresa riconosciuta come impresa ferroviaria. Il convoglio quindi passa a Serfer che è di proprietà di Trenitalia Cargo – Gruppo FS.

- segue

Quale sarà la crescita a fine 2016?

Quando abbiamo ottimizzato la manovra sono cresciuti tantissimo i treni, tanto che quest'anno faremo più 30%, siamo il primo porto ferroviario d'Italia. Questo determina una domanda di nuova infrastruttura e con RFI abbiamo appena concluso un accordo per la nuova stazione di Campo Marzio, 50 mln di RFI e 20 mln dell'Autorità portuale con binari da 750 metri e completa automazione della stazione. Però ci terrei a dire che siamo partiti prima dall'elemento organizzativo, per arrivare all'infrastruttura".

A Trieste via sul mare della seta

TRIESTE - «La nuova Silk Road promuove l'integrazione dei mercati e la distribuzione delle risorse. Si metteranno in moto opportunità, aumenti delle aree di investimento, la cooperazione tra industrie: Trieste è nella posizione geografica ideale per promuovere una logistica di livello europeo, anche grazie al suo Punto Franco».

L'invito del presidente del Propeller Milano, Riccardo Fuochi è arrivato durante l'incontro: Hong Kong ed il porto di Trieste sulla "Via della seta del XXI secolo", tenutosi al Porto Vecchio di Trieste e organizzato dal Club locale in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale. E proprio in questa direzione si sta muovendo l'attuale governance dell'Asp con il neopresidente Zeno D'Agostino, deciso a puntare sul regime fiscale agevolato per sviluppare la manifattura ed ulteriori traffici, ma anche su altre peculiarità dello scalo. «Abbiamo lavorato intensamente sui collegamenti ferroviari. Oggi possiamo fare questo genere di convegni - ha detto D'Agostino - perché, prima del marketing, abbiamo fatto logistica. Il vero asset di Trieste è il network intermodale: quest'anno saremo il primo porto d'Italia per numero di treni». Introducendo l'incontro, il presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini, aveva sottolineato l'importanza della collaborazione tra Italia e Cina e ricordato come, di recente, l'ambasciatore cinese in Italia Li Ruiyu, abbia espressamente citato il porto di Trieste lungo la nuova via della seta. Zerbini, però, ha anche sollecitato le imprese a fare presto perché quella degli investimenti cinesi è una realtà «... già presente, non futuro. Nei Balcani alcune infrastrutture sono già state acquistate, altre stanno per essere costruite o ammodernate. Ma, a livello internazionale, decine e decine di miliardi di investimenti sono previsti nei prossimi 10 anni». «E' naturale che questa serie di opportunità non possono essere lasciate cadere dalla logistica italiana, all'interno della quale - ha aggiunto Zerbini - Trieste può giocare un proprio, importante ruolo. Un ruolo che, con tutta evidenza, si fonda sul porto e sulle sue caratteristiche, dai fondali naturali ai collegamenti naturali, uniche nell'Adriatico».

Der Unternehmer im Hafen Triest

Als neuer Hafenpräsident will Zeno D'Agostino die Schienenanbindung weiter ausbauen

Von Kerstin Kloss

Für Experten aus Hafenwirtschaft und Landverkehr war er der Wunschkandidat für das Präsidentenamt des neu geschaffenen Hafenverwaltungssystems der östlichen Adria mit Siz in Triest. Anfang November erhielt Zeno D'Agostino endlich durch Unterschrift des italienischen Transport- und Infrastrukturministers, Graziano Delrio, einen Vierjahresvertrag. D'Agostino zählt mit Sergio Prete in Taranto zu den ersten Hafenchefs, die nach der langwierigen Hafenreform in Italien ernannt worden sind.

Alle setzen große Hoffnungen auf ihn – die Branche, die Region Friaul-Julisch Venetien, die italienische Wirtschaft. Der 48-Jährige soll das Wachstum ankurbeln, und das nicht im Promillebereich, sondern richtig. Das trauen ihm Unternehmer wie Thomas Baumgartner, Geschäftsführer beim Bozener Transport- und Logistikunternehmen Fercon, auch zu, weil er „unternehmerisch“ denke. Die meisten Logistikler in Italien sind dieser Meinung: Ende November wird der Hafenchef zum zweiten Mal seit 2010 von Assulogbica, einem der größten Fachverbände Italiens, mit dem Preis „Logistiker des Jahres“ ausgezeichnet.

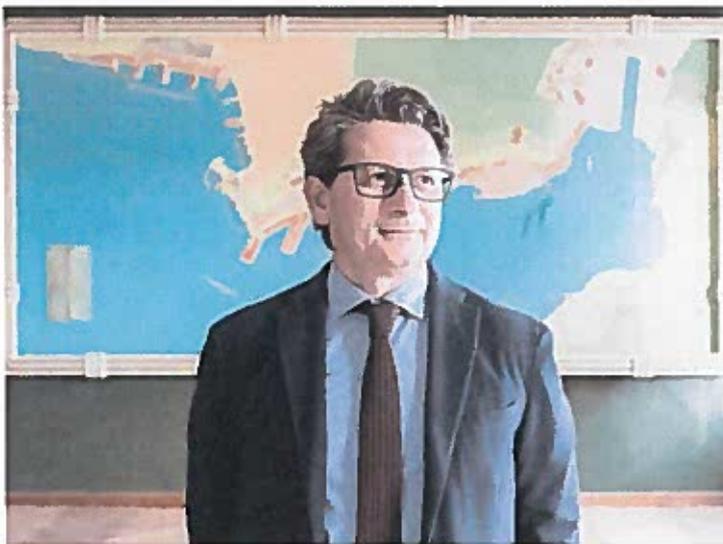
Wildwuchs und Anarchie

Auders als in Deutschland gibt es in Italien 28 wichtige und insgesamt über 100 Häfen. In der Vergangenheit erinnerte das System an Wildwuchs, Kenner sprechen von „Anarchie“. Bislang wurden zum Beispiel neue Containerterminal völlig unkoordiniert gebaut, etwa in Genua/Savona, Livorno, Civitavecchia oder Neapel. Es ist auch vorgekommen, dass die Regierung Mediziner zu Hafenchefs ernannte.

Künftig plant die Zentralregierung in Rom die öffentliche Finanzierung der Häfen, und die Reform sieht nur noch 15 Hafenverwaltungssysteme mit je einem Präsidenten vor. Für diese Position sei D'Agostino der richtige Mann, weil er mit der Parteipolitik nichts zu tun habe, meint der italienische Schifffahrtsberater Sergio Bologna: „Er ist ein Manager, ein Techniker.“ Und Bologna ist genau genommen D'Agostinos Königsberater, denn er hatte ihn dem damaligen Triester Bürgermeister als Hafenchef empfohlen.

Denn D'Agostino verfügt durch frühere Positionen über Know-how, das sich viele andere Hafenchefs in Italien erst aneignen müssen: Erfahrung mit Hafenhinterlandverkehren. Unter anderem war er früher Präsident bei Ferport, der Hafenbahn in Neapel, Generalsekretär der napolitanischen Hafenverwaltung, Generaldirektor beim Güterverkehrszentrum (GVZ) von Bologna sowie Strategie-, Entwicklungs- und Marketingverantwortlicher beim europaweit führenden GVZ in Verona.

Auch im Hafen Triest hat der Politologe mit Abschluss von der



Der Neue in Triest: Experten schätzen Zeno D'Agostino, weil er unternehmerisch denkt und mit Parteipolitik nichts zu tun hat

Universität Padua schon gezeigt, was er bewegen kann. Denn seit Februar 2015 sitzt er dort auf dem Chefesessel, wenn auch bis vor kurzem nur kommissarisch. Selbstbewusst zieht er Zwischenbilanz: „Die Schienenkapazität und die Anzahl der Bahnverbindungen wurden erhöht, was unmittelbar auf meine Erfahrung zurückzuführen ist.“ Dieses Jahr verzeichnet der Hafen beim Schienenverkehr im Vergleich zu 2015 ein Plus von rund 30 Prozent. „Ende vergangenen Jahres hatten wir 5600 Züge, dieses Jahr rechnen wir mit 7300 bis 7400. Das ist ein großer Erfolg“, betont D'Agostino.

Wenn es um Zahlen geht, ist er kaum zu bremsen und überraschend kreativ. „In meinem Hafen haben wir viel Verkehr, und ich konvertiere Sattelaufleger in Teu“, erklärt er. So stehen für das Jahr 2015 bei seiner Rechnung 1,18 Mio. Teu unter dem Strich, auch wenn der Containerumschlag nur 501 276 Teu erreichte. Effekt: Das Bauxitvolumen schwächte sich so nicht um 0,94 Prozent ab, sondern legte um 0,44 Prozent zu.

Ist das nicht zu viel Zahlenakrobatik? „Container sind wichtig als

Rückgrat der Globalisierung, aber ich denke, dass bei den Warenströmen innerhalb der Mittelmeerregion Sattelaufleger wesentlich wichtiger sind“, erklärt D'Agostino. In beiden Fällen handelte es sich doch um Boxen, oder etwa nicht?

Der Zahlenmensch überrascht gern. Eine Kosprobe gab er auf der von der DVZ mborganisierten Hafenhinterland-Konferenz Ende Oktober in Nürnberg, wo er als

In meinem Hafen haben wir viel Verkehr, und ich konvertiere Sattelaufleger in Teu.

Zeno D'Agostino, Präsident des Hafenverwaltungssystems der östlichen Adria

einzigem Vertreter der Südhäfen keinen leichten Stand hatte: „Hamburg schlägt für Bayern 6 Mio. t um, die Ara-Häfen kommen auf 1,5 Mio. t. Wir schlagen 30 Mio. t für Bayern um, weil wir die Pipeline haben.“ Bei dem Vergleich hat D'Agostino die Lächer immer auf seiner Seite. Und dann erzählt er oft eine seiner Lieblingsgeschichten: „Das Süddeutschland ohne den Hafen Triest heute anders aussehe.“

Bayern hängt an der Pipeline
Die Transalpine Ölleitung von Triest über Ingostadi nach Karlsruhe habe Bayern seit Inbetriebnahme vor fast 50 Jahren vom Agrarland zu einer bedeutenden Wirtschaftsregion gemacht, so D'Agostino. „Wir tragen jährlich 3 Mrd. EUR zum deutschen Bruttoinlandsprodukt bei, wegen der Pipeline“, unterstreicht er.

Ist Deutschland der wichtigste Markt für den Hafen Triest? „Ich denke ja“, sagte er gegenüber der DVZ bei einem Treffen in Italien. Hilfreich, dass er Deutsch kann. Auch sein Vorbild für den führenden Eisenbahnhafen Italiens mit internationalen Zugverbindungen hat er sich nördlich der Alpen gesucht – in Duisburg, dem Endpunkt der Triester Direktläufe. Europas größter Eisenbahnhafen in Hamburg taugt wegen der Wettbewerbssituation in Bayern nicht als Best Practice.

Venedig betrachtet D'Agostino indes weniger als Konkurrenz. Während dort keine Großcontainerschiffe anlegen können, hat Triest gerade einen dritten Liniendienst dazubekommen: Die Ocean Alliance der Reedereien OOGL, CMA CGM, Cosco und Evergreen läuft mit einem neu organisierten Adria-Service Triest und Koper in Slowenien an, aber nicht Venedig. Von Großprojekten wie dem geplanten venezianischen On-/Offshore-Hafen hält D'Agostino nicht viel. „Das ist nicht mein Ding“, meint er schmalbippig.

Als Präsident des Hafenverwaltungssystems der östlichen Adria steuert er lieber realistisch erscheinende Ziele an. 2018 wird eine neue Logistikanlage erste Schiffe abfertigen. In den Hafenbahnhof Campo Marzio, der momentan sechs-spurig ausgebaut wird, fließen 70 Mio. EUR. Bis 2020 soll die jährliche Kapazität 20 000 Züge erreichen.

Der Gesamtumschlag im Hafen Triest lag 2015 bei 57 Mio. t, dieses Jahr peilt D'Agostino 59 Mio. t an: „Zum Hafenverwaltungssystem gehört jetzt auch der Hafen Monfalcone mit 4,5 Mio. t, so dass wir am Ende 64 Mio. t erreichen werden. Das ist eine gute Position“, ändert er.

Köpfe

Van Empel leitet Strategy und Production Management bei UTA

Zum 1. November hat Marcel van Empel die neu geschaffene Position des Head of Strategy and Product Management bei UTA übernommen. In dieser Funktion leitet der 46-jährige Niederländer die neue gleichnamige Abteilung des Tank- und Servicekartenspezialisten. Er soll die Produktstrategie des Unternehmens steuern und weiterentwickeln. Van Empel bringt 25 Jahre Berufserfahrung in internationaler Geschäftsentwicklung mit, zuletzt in der Einheit für internationale Geschäftsentwicklung von Masternaut. (rrg)



Pär Sundblad leitet Scandinavian Shipping & Logistics

Pär Sundblad ist seit November neuer Geschäftsführer der Agentur für maritime Dienste, Scandinavian Shipping & Logistics, in Göteborg. Sundblad bringt 23 Jahre Erfahrung im Container- und Breakbulk-Geschäft mit. Seit 2015 arbeitete er bereits als Leiter Geschäftsentwicklung bei Scandinavian Shipping & Logistics. Sundblad will das Unternehmen zu einem Logistikdienstleister für die nördlichen Länder und das Baltikum weiterentwickeln. (jpn)



Joachim Holstein erweitert das Neska-Gruppe-Führungsteam

Joachim Holstein (49) wurde zum weiteren Geschäftsführer der DBT Duisburg Bulk Terminal GmbH bestellt. Er führt das Unternehmen gemeinsam mit Geschäftsführer Thomas Schymetzko. Holstein ist Mitglied des Vorstands der HTAG Häfen und Transport AG in Duisburg und verantwortet seit mehreren Jahren das operative Bulk-Geschäft der HTAG. Er gehört somit ab sofort dem Führungskreis der Neska-Gruppe an, bleibt aber weiterhin auch Vorstandsmitglied der HTAG. (rrg)

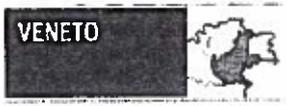


Die Birik Olesen wird neuer dänischer Transportminister

Die Birik Olesen (43) ist im Zuge einer Regierungsveränderung in Dänemark zum neuen Transportminister berufen worden. Der ausgebildete Journalist aus Gram im südlichen Jütland gehört der Partei Liberale Allianz an und ist seit 2011 Mitglied des Parlaments. Die Liberalen sind vergangenes Wochenende in die bürgerliche Regierung von Lars Løkke Rasmussen eingetreten. Olesen hat Hans Christian Schmidt von der rechtsliberalen Partei Venstre abgelöst, der das Ministeramt seit Juni 2015 innehatte. (jpn)



Impatto ambientale. Il progetto approvato dall'Ambiente Per le grandi navi a Venezia via libera al piano Duferco



VENETO
VFNF71A

Via libera ambientale per un nuovo terminale cui far approdare a Venezia le navi da crociera. Cioè per togliere quelle grandi navi dalla vista di 20 milioni di turisti. La commissione di valutazione d'impatto ambientale del ministero dell'Ambiente ha espresso parere positivo, seppure con qualche ritocco per migliorarlo, al progetto di un nuovo ormeggio per le grandi navi.

Il progetto si chiama Venis, è del gruppo siderurgico Duferco e prevede che il terminale sia costruito al confine fra la laguna e il mare aperto, alla bocca di porto del Lido appena fuori dalle dighe mobili del Mose, appoggiato alla sponda di Punta Sabbioni.

Per ora, questo è l'unico che ha superato tutti i filtri. E gli altri progetti? Annaspano. Il primo fra tutti è quello che fu proposto dall'allora provveditore dell'Autorità del porto, Paolo Costa, oggi alleato con il sindaco

Luigi Brugnaro; il progetto è in abbandono e si chiama Sant'Angelo-Contorta; prevede lo scavo di un canale importante attraverso i bassifondi della laguna. In settimana la commissione Via del ministero dell'Ambiente dovrebbe completare l'iter di questo progetto. E con ogni probabilità sarà una bocciatura.

In difficoltà anche il progetto cosiddetto Trezze, sostenuto dal sindaco Brugnaro e da Costa: venne presentato come semplice variante di progetto al Sant'Angelo-Contorta, e il ministero dell'Ambiente l'avrebbe rispedito al mittente dicendo che non è una banale variante bensì un progetto tutto nuovo. E quindi, dovrebbe essere rifatta daccapo tutta la procedura di valutazione d'impatto ambientale.

Un altro progetto prevede di trasferire il terminal crociere nelle aree abbandonate di Marghera. E poi è stato illustrato giorni fa un altro progetto (professori Carlo Magnani e Agostino Cappelli): spostare le crociere nel terminal petroli di San Leonardo, in bordo alla laguna remota oltre Fusina.

Tutto nasce dal fatto che tutta la laguna di Venezia è porto, e ogni tipo di nave ha una sua destinazione diversa. Le petroliere, le rinfuse metalliche, i traghetti per il Levante, i container, i pescherecci e così via: ognuno ha un approdo differente e ben lontano dagli altri.

Le crociere, che in condizioni di piena efficienza esprimono circa 60 approdi l'anno, ormeggiano alla stazione marittima addossata al centro storico. Per entrare e uscire hanno una sola via possibile: passare davanti a San Marco, con un effetto spettacolare sulle fotografie delle migliaia di crocieristi imbarcati e con un effetto pessimo sulle fotografie delle migliaia di turisti a terra. Si scandalizzano soprattutto gli intellettuali, i forestieri e coloro che non vivono in mare (gli intellettuali forestieri di terraferma sono i più arrabbiati).

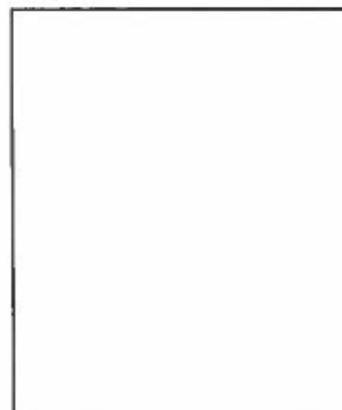
Il decreto Clini-Passera della primavera 2002 stabilì che bisognava trovare una via alternativa per le grandi navi. Le vie alternative sono due: o si sposta altrove il terminal crociere, o si scava nei bassifondi della laguna una strada diversa.

Spostare l'approdo è il principio del progetto Venis proposto dal gruppo siderurgico Duferco sul modello di un esponente di spicco del Pci (e oggi Pd) veneziano, cioè Cesare De Piccoli. La sua posizione definitiva, ma sempre nello stesso braccio d'acqua, potrebbe variare: collocato sulla sponda opposta, quella di San Niccolò, oppure sull'isola artificiale del Baccan, dove si trova la centrale elettrica del Mose che potrebbe dare al progetto l'energia necessaria. Dipenderà dal progetto esecutivo finale.

Sono in giacenza da anni 100 milioni destinati alla realizzazione di infrastrutture che risolvano il tema delle grandi navi a Venezia. Intanto il Patto per Venezia che Matteo Renzi e il sindaco Brugnaro hanno firmato sabato scorso (con mille incertezze su quale fosse il documento definitivo) ha destinato 2 milioni da destinare al progetto per spostare le grandi navi, e Andreina Zitelli, esperta di impatto ambientale e docente allo Iuav di Venezia, propone che il finanziamento cominci ad arrivare al progetto Venis.



Il nuovo terminal crociere. Il progetto Venis del Duferco (nella foto piccola a) prevede un terminal crociere alla bocca di porto (a destra nella foto grande) collegato con la stazione marittima (a sinistra).



■ L'INTERVENTO DEL CAPO DEI PILOTI

COSÌ GENOVA VOLTA LE SPALLE AL MARE IL PORTO HA BISOGNO DI PIÙ SICUREZZA

JOHN GATTI

Il porto di Genova viene ricordato ogni giorno sulle pagine dei giornali, sui palchi delle numerose sale che impreziosiscono i palazzi della nostra città, negli autorevoli interventi sui blog di settore. Prendete, ad esempio, uno dei numerosi articoli, scritti sulla scia di un cambiamento che nasce dal cuore della nostra nazione e volta a modificare regole e teste, non avrete difficoltà a notare come i discorsi partano sempre da un punto a monte della striscia gialla che segna il confine tra il ciglio della banchina e l'inizio del terminal. È lungo quella linea che il mondo dello "shipping" si è schierato... il problema è che lo ha fatto volgendo le spalle al mare. Il corridoio Reno-Alpi e il tunnel del Gottardo, che legano Rotterdam e Anversa alla Baviera e alla pianura Padana, la necessità del Terzo Valico, della Gronda, del raddoppio ferroviario, eccetera eccetera eccetera.; sono questi i temi sviscerati quotidianamente. Problemi individuati da tempo, triti e ritriti, argomentati con parole diverse, ma sempre dallo stesso punto di vista.

La parte di porto a valle della linea gialla rappresenta le fondamenta su cui deve reggere il sistema genovese, cui spetterebbe di diritto, grazie soprattutto alla posizione geografica, il ruolo coperto dal Nord Europa... ma le fondamenta di una casa non sono in vista e, nel nostro caso, si preferisce dare le spalle a quello che dovrebbe essere l'inizio del processo di crescita.

A proposito di questi venti e passa chilometri di costa, penso che nessuno resti sorpreso sentendo parlare di spazi non adeguati alle dimensioni attuali delle navi, della totale man-

canza di investimenti a favore di un allineamento agli standard di sicurezza (manca il fanale verde all'imboccatura del più grande porto del Mediterraneo, non esistono né anemometri né correntometri, l'illuminazione è insufficiente, ecc.). Sono più di tre anni che una tragedia epocale ha annientato l'organizzazione dei Piloti. Ci siamo trovati, dalla sera alla mattina, con troppi morti da piangere, tre pilotine affondate e il nostro patrimonio professionale in fondo al mare.

Ho spiegato, in un articolo precedente, la necessità di una Torre di controllo; oggi la mia impressione è che qualcuno ha individuato nei Piloti l'alternativa allo spostamento della diga, la soluzione ai problemi infrastrutturali, la benda da mettere sugli occhi per non dover affrontare i problemi a sud della linea gialla.

Mi spiace dover dire che gli assi nel mazzo sono finiti: non abbiamo altre pezze per coprire problemi che vanno affrontati in ben altra maniera.

Non possiamo più nascondere l'esistenza di una grave malattia che blocca la naturale crescita dell'economia genovese, ma non dobbiamo neanche ignorare che buona parte di essa è dovuta a limiti imposti da noi stessi.

Dirò quello che penso senza giri di parole:

- è assolutamente necessario adeguare il porto agli standard di sicurezza (non si parla di milioni di euro);

- la Torre piloti è una priorità! Lo scrivo perché lo penso. Mi rendo perfettamente conto dell'esistenza di settori talmente specifici da risultare quasi impenetrabili, ma non riesco a capire l'arroganza di chi influenza decisioni, che po-

trebbero essere la svolta per un sistema accartocciato su se stesso, senza averne la conoscenza. Rinunciare a una struttura adeguata per il controllo e la gestione del traffico in un porto con quattro imboccature, che si intreccia ai movimenti del naviglio minore, sarebbe come optare per l'eliminazione dei semafori in un incrocio importante nel centro di Milano: una decisione che implica grosse responsabilità, da mettere sulle spalle di persone ben identificate;

- spostamento della diga: ci vorrebbe un confronto concreto e costruttivo con coloro che il porto, con i suoi problemi, lo vivono tutti i giorni e avremmo, dopo aver filtrato gli interessi personali e il clientelismo, una soluzione ragionevole e percorribile.

Non riesco a credere che dopo più di tre anni dalla caduta della Torre ci siano ancora dubbi, perplessità e blocchi.

Voglio ringraziare l'architetto Renzo Piano per l'onesta pazienza e per la tenacia con cui porta avanti un progetto limpido, sinceramente volto a obiettivi nobili e, cosa non scontata di questi tempi, basato su una concretezza che sfocerebbe nell'efficacia più assoluta.

Sono parole da cui traspare amarezza. Siamo consapevoli che parte della colpa di una visione generale monca ricade sulle persone che vivono una realtà sconosciuta ai più. La Capitaneria di porto, i marittimi, i piloti, gli ormeggiatori, i rimorchiatori, i lavoratori sulle banchine, sono tutte categorie costrette a giocare in difesa, perché non abituate a dedicare parte delle loro energie a vendere bene, dal punto di vista mediatico, il lavoro che fanno.

segue

L'autore è capo pilota del porto di Genova

LA LINEA GIALLA

Il mondo dello shipping dimentica la parte a valle del confine con la banchina

LA PRIORITÀ

Rinunciare a una struttura di controllo sarebbe come togliere i semafori in centro



L'area della Torre oggi BALOSTRO

I CASI DA RISOLVERE

Terminal traghetti, fumi e cattivi odori ma nessuno interviene da anni

Voltri, lungomare sempre sporco

GIULIANO GNECCO

L'INVITO è rivolto all'Autorità Portuale e alle Stazioni Marittime. Perché, tramite questa rubrica, molti lettori si sono rivolti a loro. E però, riteniamo sempre che sia auspicabile un dialogo aperto fra la città e gli enti e istituzioni che ne rappresentano il cuore pulsante.

Il tema è quello dei fumi che salgono dalle navi e invadono la zona antistante la zona portuale, per poi salire nei quartieri collinari. Se ne sono lamentati i lettori Enzo

Tortello, Luciano Speranza e da ultimo Giorgio Sessarego. Usiamo le sue parole: «Qualcuno fra i lettori ha ricordato che in gioco ci sono anche posti di lavoro: sono sacrosanti, da tutelare, e su questo credo non ci sia da fare discussioni. Però il fenomeno delle emissioni dalle navi è ormai insopportabile: la fuliggine sale anche sulle alture di San Teodoro e sporca il bucato. Sarebbe il male minore - si fa per dire - perché poi uno può anche stendere in casa. Però viene da domandarci che cosa respi-

riamo, e quali possono essere le conseguenze sulla salute». Ecco, sarebbe importante che chi di dovere, comprese Asl e Arpal, riuscisse a dire qualcosa per rassicurare i cittadini e spiegare cosa si intende fare in futuro per eliminare questo problema.

Sempre l'Autorità Portuale dovrebbe rispondere alla denuncia del lettore Marco Canepa: «Zona Voltri mare. A fianco dell'ingresso del campo di calcio della Voltrese c'è uno sterrato che ormai ha consolidato negli anni il ruolo di piccola discarica.

Recentemente a seguito dei lavori di rifacimento della rete di recinzione del campo di calcio per i più piccoli, qualche volenteroso più che togliere la rumentata si tratta, ha cercato di rastrellarla ed ammucciarla, con scarsi risultati. Più per curiosità che per altro, transitando di lì, visto che quella zona è utilizzata, di fatto, per parcheggio. Chi gestisce voleva pulire ma l'Autorità Portuale ha detto no». Perché?

gnecco@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

CONTSHIP: GIOIA TAURO E SALERNO IN AUMENTO, LA SPEZIA -4,7%

Container, Genova stabile grazie a Vte e Spinelli

Il porto non paga la crisi e cresce di 10 mila teu, superando così il record del 2015

GENOVA. Diecimila container in più. Non molto, ma quanto basta per superare il record del 2015 e attestarsi, almeno secondo le proiezioni, a 2 milioni e 250 mila teu.

Nonostante la crisi internazionale, le continue fusioni tra compagnie e il calo del commercio marittimo mondiale, lo scalo del capoluogo ligure riesce a tenere i volumi. A trainare i dati sono soprattutto il terminal Vte, gestito da Psa, e le banchine del gruppo Spinelli. I container dunque vanno bene, mentre il resto dei comparti - soprat-

tutto le rinfuse liquide - faticano. A settembre segnava una contrazione superiore al 9%, mentre nel carico secco il carbone continua a pagare la crisi del settore. Sa-

rà un anno record anche per i passeggeri, grazie alle crociere che ad ottobre hanno segnato il record storico, sia per i traghetti.

Ala Spezia invece nel terzo trimestre i dati del traffico del terminal Lsc sono negativi e segna -4,7% 8850 mila teu contro gli 890 mila dello stesso periodo dell'anno scorso, ma il gruppo Contship chiude i nove mesi del 2016 in positivo grazie al traino del terminal di Salerno (+13,2%) e Gioia Tauro che recupera l'8,4% di traffico e sfonda già quota 2 milioni di

teu. Il gruppo porta a 3 milioni 765 mila teu il traffico in Italia, mentre paga la crisi di Tangeri (-15,5%), ma recupera con i terminal tedeschi. Il principale gruppo privato europeo segna una performance significativa a Wilhelmshaven, dove i volumi sono aumentati del 26,4% a 411 mila teu. Anche Amburgo cresce, con un risultato in positivo del 4,1%, pari a 1,81 milioni di teu. A Bremerhaven invece i volumi rimangono stabili a 4,1 milioni di teu.

SIGAL

DUE VELOCITÀ

**Proiezioni
a 2,250 milioni
di teu, ma calano
le rinfuse
liquide**

SCALO DELLA LANTERNA

Dogane, la protesta continua a colpire gli operatori

GENOVA. La protesta del personale dell'Agenzia delle Dogane di Genova, in agitazione ormai da diversi giorni, continua a colpire gli operatori portuali genovesi. «Molti container sono fermi in porto e ci sono forti ritardi sui tempi di consegna delle merci», ha detto Bartolomeo Giachino, presidente di Saimare, ieri a Milano in occasione dell'assemblea nazionale degli spedizionieri italiani. Lo sciopero del personale delle Dogane riguarda le prestazioni straordinarie.

IL PORTO DI GENOVA

Piano: «Rinviare la torre piloti? Non scherziamo la volevano tutti»

ALESSANDRO CASSINIS

Il rinvio dell'approvazione della nuova Torre piloti del porto di Genova non è piaciuto all'architetto Renzo Piano, che aveva donato il progetto alla sua città in memoria delle nove vittime del 7 maggio 2003, quando la "Jolly Nero" urtò e distrusse la vecchia sala di controllo a Molo Giano. Del progetto si parlerà solo dopo l'insediamento del nuovo presidente dell'Autorità portuale. «Non scherziamo - dice Piano - la Torre piloti è un'opera essenziale alla sicurezza del porto ed è già stata vista e condivisa da tutti».

L'ARTICOLO è un intervento di JOHN GATTI >>> 21

LE REAZIONI ALLO SLITTAMENTO DECISO DAL COMITATO PORTUALE. IL CONSIGLIO COMUNALE DÀ IL VIA LIBERA

Piano: «Torre piloti rinviata? Non scherziamo»

L'architetto dopo la frenata voluta dalle imprese: «Opera essenziale, già vista e condivisa da tutti»

IL CASO

ALESSANDRO CASSINIS

C'È UNA SPIACEVOLE sensazione di *déjà-vu* in questa vicenda della Torre piloti. Non basta che il progetto sia stato firmato da un architetto come Renzo Piano e donato alla città in memoria delle nove vittime del 7 maggio 2013, quando la "Jolly Nero" urtò e distrusse la vecchia Torre di controllo a Molo Giano. Dopo tre richieste di modifica e tanti tentennamenti, lunedì in comitato portuale le imprese e gli enti locali hanno spinto per il rinvio del via libera. Rinvio tecnico di un mese, in attesa del nuovo presidente del-

l'Autorità portuale, hanno spiegato. Ma Renzo Piano non apprezza questa nuova sorpresa e commenta la notizia del *Secolo XIX* con una secca dichiarazione.

«Non scherziamo - dice l'architetto dal suo studio in rue des Archives a Parigi - La Torre piloti è un'opera essenziale alla sicurezza del porto. Ed è già stata vista e condivisa da tutti». Il riferimento sembra essere alla Regione, che ha giustificato il voto sul rinvio lamentando il fatto che le ultime informazioni sulla collocazione della Torre sono arrivate soltanto giovedì o venerdì della scorsa settimana, ma anche alla Camera di Commercio, che ha espresso dubbi sull'opportunità di mettere la nuova struttura là dove le im-

prese hanno fame di spazio.

Non siamo ancora all'alta tensione che ha portato Piano a ritirare la sua firma dal progetto Erzelli, il parco tecnologico sulla collina accanto all'aeroporto, o ad abbandonare il tavolo del Waterfront, il complesso affresco che avrebbe rivoluzionato il fronte a mare di Genova. Ma l'amarezza c'è. Anche al comune cittadino sembrano troppi quasi due anni per passare da un progetto già molto dettagliato alla fase di progettazione esecutiva, per la quale sono stati stanziati circa 600 mila euro. E la Torre piloti non è che la prima pagina, quella che sembrava meno complessa, dell'operazione Blueprint, il disegno messo a disposizione da Piano nel settembre 2015 per dare più spazio alle Ripa-

segue

razioni navali, alla nautica e allo svago dei cittadini nella zona di Levante del porto.

Quella che l'architetto definisce la «sentinella» del porto è una struttura in acciaio alta 60 metri, con un'ampia copertura quadrata a pannelli fotovoltaici in grado di garantire il 50% del fabbisogno energetico e con alla base una palazzina che ospita 26 alloggi. L'opera costerà all'Autorità portuale 14,5 milioni di euro. Nel 2015, quando ricevette il progetto dalle mani di Renzo Piano, l'allora presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo scandì questa tabella di marcia: bando della gara all'inizio del 2016, inizio lavori alla fine del 2016 e inaugurazione alla fine del 2017. Siamo già in ritardo di almeno un anno e mezzo.

Ieri una mezza notizia positiva è arrivata dal consiglio comunale, che ha approvato la variante al Puc (il Piano urbanistico della città) per inserirvi la Torre in quella posizione. Il sì è accompagnato da due prescrizioni: che sia realizzata una passeggiata a mare su tutta la diga della Marina Fiera (nell'ultimo progetto è già prevista una strada pedonale con pista ciclabile) e che durante il Nautico non vengano sottratti troppi posti barca nello specchio d'acqua davanti alla struttura. Il Corpo dei piloti risponde che le pilotine interessate sono quattro (altre due sono di stanza a Mulledo) e che durante il Salone ne resteranno presenti solo un paio. Alla fine parliamo di un pugno di posti barca, e dunque l'area a mare coinvolta

dovrebbe essere più ridotta rispetto allo schema che pubblichiamo qui sopra a destra. Resta il nodo dello spazio a terra, che oggi è completamente vuoto per tutto l'anno e parzialmente utilizzato durante il Salone Nautico, ma che domani potrebbe rientrare nel ventilato polo cantieristico dedicato ai grandi yacht, di cui potrebbe essere protagonista la Amico & Co. I condizionali sono molti perché di concreto non c'è ancora nulla e le vecchie concessioni sono state prorogate. Ma con il buon senso di tutto lo sviluppo dell'area può ben convivere con una Torre non soltanto indispensabile al porto, ma anche, simbolicamente, al rilancio della città.

cassin s@ilseco oxix.it

BY NC ND AL CL IN DI RI TR ISERVA TI

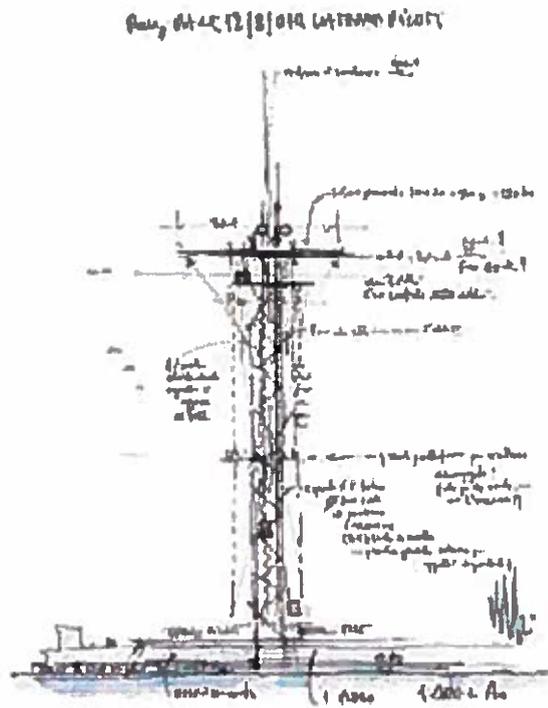
IL RITARDO

Il bando di gara era previsto un anno fa, l'inaugurazione a fine 2017. Siamo indietro di 18 mesi

L'AREA FA GOLA

Oggi è uno spiazzo deserto, ma domani potrebbe servire ai cantieri: si può convivere?

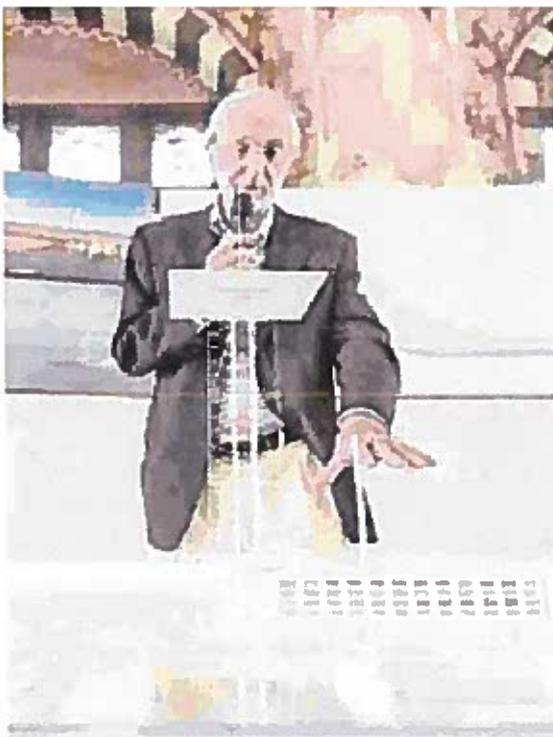
segue



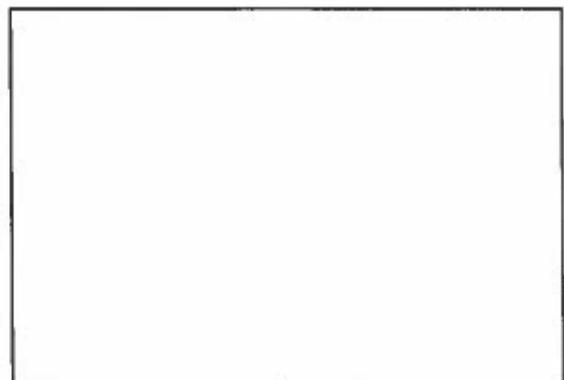
12 agosto 2014: il primo schizzo di Renzo Piano



28 novembre 2016: In verde l'area della nuova Torre



20 giugno 2015: Piano presenta il progetto



L'ECONOMIA DEL MARE

Autorità accorpate «L'integrazione con Marina prioritaria»



SCALO La banchina Taliercio sul molo di ponente del nostro porto

IL PRIMO incontro fra il commissario dell'Autorità portuale della Spezia, Carla Roncallo, e i presidenti delle associazioni degli operatori dello scalo è servito a fare il punto sugli interventi a breve termine per evitare il rallentamento dei piani di sviluppo dello scalo e condividere le strategie. Uno dei primi punti discussi è il processo graduale di dismis-

sione delle partecipazioni nelle società operative, passo obbligato, in cui subentreranno i privati. E Carla Roncallo ha illustrato ad Alessandro Laghezza, presidente delle case di spedizione, ad Andrea Fontana degli agenti marittimi e a Sergio Landolfi dei doganalisti, il programma da attuare subito per fare in modo che non si fermi lo sviluppo e sia ga-



**Carla
Roncallo**

Piena sintonia sulle grandi tematiche di sviluppo, in primis l'integrazione con Marina di Carrara

rantita la massima operatività in questa fase di passaggio. «Piena sintonia - si legge in una nota degli operatori - sulle grandi tematiche di sviluppo, in primis l'integrazione con Marina di Carrara, le funzioni di Santo Stefano Magra e il definitivo assetto della Stazione marittima».

L'accorpamento con La Spezia non è andato giù agli operatori portuali marinelli e anche il governatore della Regione Toscana Enrico Rossi si era esposto per mantenere il nostro porto in Toscana magari accorpandolo con Livorno. Però la richiesta di proroga per l'accorpamento richiesta da Rossi non è stata accolta dal governo che ha tirato dritto e ha praticamente suggellato il «matrimonio» con la Liguria per buona pace del governatore genovese Toti che ha subito caldeggiato la nomina di Carla Roncallo alla carica di presidente.

La Gazzetta Marittima

La Spezia primo incontro con Carla Roncallo

LA SPEZIA – Un graduale processo di subentro da parte dei privati nelle partecipazioni che l’Autorità portuale detiene in società operative di sistema. Questa una delle principali indicazioni scaturite a La Spezia dal primo incontro fra il commissario all’Autorità portuale, Carla Roncallo, e i presidenti delle Associazioni del porto e i presidenti delle Associazioni del porto: Alessandro Laghezza, presidente Case di Spedizioni, Andrea Fontana, presidente Agenti Marittimi e Sergio Landolfi, presidente Doganalisti.

Il commissario che ha confermato di essere impegnato nell’analisi strutturale e finanziaria dell’Autorità di La Spezia e che ha sottolineato l’enorme mole di lavoro, anche in considerazione dell’inchiesta giudiziaria in corso, ha illustrato il programma di breve termine che sarà posto in atto per evitare un rallentamento nei piani di sviluppo del porto e garantire la massima operatività dello scalo marittimo.

Soddisfazione è stata espressa dai presidenti delle principali categorie portuali anche per la sintonia sulle grandi tematiche di sviluppo, in primis l’integrazione con Marina di Carrara, le funzioni di Santo Stefano Magra e il definitivo assetto della Stazione marittima. Tutti progetti, questi, ai quali le associazioni imprenditoriali hanno confermato disponibilità e interesse a partecipare.

Nell’incontro è stata evidenziata anche la volontà comune di garantire continuità dei servizi informatici del porto, per scongiurare anche solo l’ipotesi di uno stallo che provocherebbe la paralisi dello scalo marittimo. E, in una logica di sportello unico, l’idea di realizzare un corretto dimensionamento degli uffici di Sanità Marittima, elemento essenziale per la fluidità dei traffici.

PORTO » L'ASSESSORE CECCARELLI

«Maxi-Darsena, chiediamo chiarezza ma la Regione non si tira indietro»

Il titolare della delega alle infrastrutture nega che la delibera di giunta equivalga a un dietrofront
«Anzi, via le criticità adesso per non avere intoppi in seguito: il progetto vogliamo realizzarlo davvero»

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

«Mancò ripensamento o passo indietro: al contrario, se abbiamo messo nero su bianco quei rilievi è perché la Darsena Europa vogliamo farla davvero: su questo non dev'essere nemmeno mezzo dubbio». L'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli, titolare della delega a Infrastrutture, urbanistica e trasporti nella squadra del governatore Enrico Rossi, risponde così al Tirreno che gli chiede conto dell'ultima delibera di giunta relativa al progetto della maxi-Darsena livornese.

Quella delibera mette in campo dubbi e richieste di chiarimenti all'Authority, verrebbe il sospetto di un primo passo per un dietrofront...

«Nient'affatto, e lo dico senza tanti giri di parole».

Però quella delibera resta. «Cominciamo a dire che quella delibera è un atto dovuto: si tratta di una sorta di coordinamento fra i rilievi arrivati dai numerosi uffici regionali che hanno studiato il progetto. Diciamo che è il modo con cui partecipiamo al procedimento».

Mettendovi un po' di traverso, però...

«L'è ripeto che non è così: qui non c'è nessuno che gioca a non fare, a bloccare, è l'opposto: proprio per evitare che i problemi saltino fuori quando è più difficile rimettere il progetto in carreggiata, ecco che è indispensabile nascondere i guai sotto il tappeto».

Quali, appunto...

«Non gliel'abbiamo con le partec-



L'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli, a destra, una veduta aerea del cuore del porto fra Darsena Toscana e Darsena 1

Economia del mare, domani l'assessore Ciuffo all'incontro di Cr Firenze

Domani alle 10 la Camera di Commercio ospiterà in sala Elba, un incontro organizzato da Banca Cr Firenze per presentare studi e interventi sull'economia del mare e sul porto di Livorno. All'incontro parteciperanno l'assessore regionale Stefano

Ciuffo (attività produttive, credito, turismo e commercio), il direttore di Irpet Stefano Casini Benvenuti, il direttore generale della Compagnia portuale Claudio Pasquali, il manager di Grimaldi Group Francesco Abate, oltre a Massimo

Deandrea, direttore generale Studie Ricerche del Mezzogiorno (gruppo Intesa Sanpaolo) e Pierluigi Monteri, direttore generale di Banca Cr Firenze e direttore di Intesa San Paolo per l'area Toscana, Umbria, Lazio e Sardegna.

le. Siamo parlando di un impegno che per noi Regione vale 250 milioni di euro, ed è stata la spinta decisiva per mettere in moto il progetto e farlo uscire dal libro delle belle idee. Davvero c'è qualcuno che pensa che senza quei 250 milioni di euro la maxi-Darsena sarebbe

uscita dal limbo?».

Sia di fatto che i rilievi ci sono, e li avete fatti voi della Regione.

«Abbiamo segnalato che c'è necessità di qualche approfondimento, ci sono elementi che hanno bisogno di integrazione riguardo a aspetti che potreb-

bero diventare critici. Sarebbe assurdo che, per spendere una settimana in meno oggi, ci si ritrovi più avanti a perdere un mese».

Approfondimenti su? Facciamo un esempio.

«Lo avete scritto anche sul vostro giornale. Vuole un esem-

pio? Ecco: la realizzazione vede nella fase iniziale la ditta formica, che è oggetto dell'appalto interamente a carico della mano pubblica, ma nel project financing il privato che ha in carico la costruzione del terminal subentra da un certo punto in poi. E se ci fossero problemi? Siamo talmente determinati che vogliamo che ogni cosa sia fatta con tutte le possibili cautele. Ma per farla insomma, non è la cautela di chi vuol rompere bensì di chi vuol costruire».

Lo dica una volta per tutte e senza scappatoie: state cercando di sfilarsi o no?

«La Regione non intende affatto sfilarsi dalla Darsena Europa. Anzi, stiamo cercando di rafforzare tutto il pacchetto per evitare che eventuali criticità, in un progetto così complesso, possano saltare fuori successivamente».

Livorno

La Regione: garanzie sulla Darsena Europa

LIVORNO Darsena Europa, la Regione chiede più garanzie ai soggetti privati che parteciperanno alla gara del project financing per realizzare i nuovi terminal. Il punto centrale sono i tempi: la «base» del piano economico e finanziario non tiene conto, secondo la Regione, della possibilità di ritardi nella realizzazione della diga foranea e di scenari economici meno positivi e chiede di integrare il piano. «Nessun ripensamento, solo maggiori sicurezze per la realizzazione del progetto» spiega l'assessore toscano ai trasporti, Vincenzo Ceccarelli. I termini per partecipare alla «manifestazione di interesse» scadono il 15 dicembre, ma le richieste della Regione potrebbe portare l' **Autorità portuale** a prorogare i termini.

La Gazzetta Marittima

Piattaforma? la lista degli "orrori"

LIVORNO – Mi scuserete se questa volta invece di chiedere che ne pensano Gallanti, Provinciali & C, dico la mia sulla "proposta di delibera" della giunta regionale toscana sul bando della Piattaforma Europa. E se non mi scusate pazienza, la dico lo stesso.

Non contesto la legittimità dell'intervento, che secondo alcuni esimi osservatori può mandare all'aria – o rallentare – la "madre di tutte le gare". Sappiamo tutti che entro il 15 dicembre, cioè entro un paio di settimane, devono arrivare le "manifestazioni d'interesse": se manifestazioni, a questo punto, arriveranno.

In questa sede mi limito a riferirvi l'elenco – Sine Ira et Studio, come scriverebbe Massimo Provinciali – dei soggetti che hanno potuto e voluto metter becco dopo la conferenza dei servizi della Regione sul progetto di fattibilità della prima fase della piattaforma Europa. Non commento, giudicherete voi, se questo è o no diventato un Paese delle mille burocrazie, dove non ci dobbiamo stupire se poi una lettera (leggi "La Nazione" di due giorni fa) ci mette trent'anni tra Livorno e Pisa.

* * *

Ecco l'elenco degli "orrori", preparatevi a incazzarvi. Si parte dalla Regione Toscana; seguono Ministero dell'Ambiente (direzione generale valutazioni ambientali), Ministero dell'Ambiente (direzione salvaguardia delle acque), Ministero dell'Ambiente (direzione sviluppo sostenibile), Ministero dell'Ambiente (direzione rifiuti e inquinamento), Ministero dell'Ambiente (direzione protezione della natura), Ministero dei Trasporti (struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico), Ministero delle Infrastrutture (direzione vigilanza autorità portuali), Ministero dei Trasporti (direzione sviluppo del territorio), Ministero dei beni culturali (direzione belle arti), Ministero dei beni culturali (segretariato generale delle attività culturali e turismo della Toscana), Ministero dei beni culturali (soprintendente alle belle arti di Pisa e Livorno), Ministero dei beni culturali (soprintendenza archeologica), Direzione marittima di Livorno, Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, Autorità di bacino dell'Arno, Autorità idrica Toscana, Ente Parco Migliarino e San Rossore, Provincia di Livorno, Provincia di Pisa, Comune di Livorno, ARPAT Toscana, Azienda Usl, Rete Ferroviaria Italiana, ENEL, distribuzione Toscana e Umbria, ERNA, area operativa Firenze, ASA Livorno, Agenzia delle Dogane, (direzione centrale) Agenzia delle dogane (ufficio Livorno).

* * *

In strettissima sintesi, in questa caterva di enti hanno espresso richieste di integrazioni e modifiche al progetto la Regione Toscana (vogliono autorizzazioni al movimento dei sedimenti marini, autorizzazione SIN, integrazione dello studio di fattibilità con valutazione rischi prima della procedura di gara, accordo di programma per uso risorse regionali) il ministero dell'Ambiente (aggiornamento caratterizzazione fondali: viene contestato il vincolo paesaggistico) l'Autorità di bacino dell'Arno (era

segue

scontato...) e in particolare il Comune di Livorno (vuole anche l'impegno per il controllo delle acque di balneazione durante i lavori). Mi cheto, non ho altro da aggiungere. Solo, devo correggere la citazione latina di partenza: meglio Cum Ira, horresco referens.

Antonio Fulvi

Piattaforma Europa, è stop?

Le prescrizioni imposte alla gara rischiano di allungare ancora i tempi

FIRENZE – L'osservazione più pertinente, dopo la "cannonata nei denti" sulla gara per la piattaforma Europa sparata contro l'Autorità portuale livornese dalla giunta della Regione (ma non solo, vedi qui sotto) è che i poteri pubblici ci hanno messo un anno a presentare le osservazioni (legittime certo, ma sui tempi inopportune al massimo) mentre i privati da mesi e mesi avevano tempestato di richieste di chiarimenti e integrazioni.

Andiamo per ordine: così come si configura dopo la delibera (a voti unanimi...) della giunta regionale dei giorni scorsi sulle integrazioni richieste al bando sulla piattaforma Europa, è assai probabile – se non scontato – che i termini per la presentazione delle manifestazioni d'interesse vengano spostati dal 15 dicembre a parecchio più avanti.

Bisogna dare atto all'Autorità portuale, ai suoi uffici tecnici e a tutta la struttura che ha lavorato sul tema, di aver fatto molto e in molti passaggi anche di aver fatto bene. Ma il risultato è che la "madre di tutte le gare" appariva già all'inizio come una sfida irta di difficoltà, complicata da un incrocio di competenze che non era nemmeno esattamente prevedibile, minata anche da alcuni "rumors" che dal Comune di Livorno, ma non solo davano per scontati parecchi bastoni tra le ruote. Le conclusioni sono quelle che riportiamo integralmente dalla delibera di giunta regionale. Facile dedurne i risultati.

* * *

La Giunta regionale delibera:

1) di dare atto, che con riferimento agli aspetti di competenza regionale e ai vincoli di limitazione d'uso del territorio, sullo Studio di fattibilità della prima fase della Piattaforma Europa sono pervenuti alla Direzione competente i pareri del Settore Genio Civile Valdarno Inferiore e Costa e del Settore Bonifiche, autorizzazioni rifiuti ed energetiche, che costituiscono l'allegato 1 e l'allegato 2 alla presente delibera;

2) di richiedere all'Autorità portuale di Livorno di tener conto delle raccomandazioni dei Settori regionali ai fini dell'approvazione dello Studio di fattibilità;

3) di prescrivere che, con riferimento al sostegno finanziario regionale alla realizzazione della Piattaforma Europa, disposto con LR n. 86/2014 (contributi straordinari per un importo massimo di Euro 12.500.000), la documentazione tecnico-amministrativa dello Studio di fattibilità in oggetto sia debitamente integrata allo scopo di valutare il rischio di interferenza con possibili allungamenti dei tempi di realizzazione delle opere, tenendo conto dei seguenti rilievi anticipati con comunicazione del 06/10/2016 del Settore Programmazione porti commerciali, interporti, porti e approdi turistici: – sia l'analisi finanziaria che quella economica (ACB) non presentano né un'analisi di sensitività né un'analisi di rischio. Con riferimento a quest'ultima sarebbe opportuno verificare le performance del progetto in

segue

termini di TIR e VAN, al possibile variare delle più rilevanti componenti di ricavo e di costo di gestione nonché, limitatamente al caso dell'analisi economica, al possibile variare della magnitudine degli effetti esterni;

- sarebbe inoltre opportuno articolare l'analisi di rischio anche sulla dimensione temporale, presentando almeno uno scenario in cui si tenga conto dei possibili ritardi nella realizzazione dell'intervento (con relativo possibile aggravio dei costi);

- il periodo di gestione generalmente indicato dalla Commissione Europea per la valutazione finanziaria e economica nel settore portuale e aeroportuale, è di 25 anni. Nell'ambito del procedimento sarebbe opportuno presentare un'analisi aggiuntiva basata su questo orizzonte temporale ridotto, ancorché tali aspetti saranno trattati in corso di predisposizione da parte dell'autorità della documentazione in materia di aiuti di Stato, ai fini della notifica in coerenza con quanto indicato nella Delibera CIPE del 1 maggio 2016 per il rilancio dell'area costiera livornese;

- la trattazione dei possibili effetti esterni ascrivibili al progetto è estremamente sintetica. Si consiglia di estenderla in relazione a ciascuno dei possibili effetti citati, presentando anche i relativi riferimenti in letteratura. È inoltre opportuno aggiungere qualche considerazione sugli effetti di natura ambientale che potenzialmente interessano la costa;

- il paybackperiod indicato per l'analisi economica corrisponde al 2017, anno in cui non sarà ancora conclusa la fase di investimento.

4) che lo Studio di Fattibilità integrato con l'analisi del rischio sia nuovamente sottoposto all'attenzione della Giunta regionale prima della pubblicazione del "bando" per il Project financing;

5) che l'utilizzo delle risorse regionali per la realizzazione delle opere oggetto di project o per le opere oggetto d'appalto tradizionale concernenti la prima fase della Piattaforma Europa sia determinato d'intesa tra Regione Toscana e Autorità portuale di Livorno tramite la sottoscrizione di uno specifico accordo di programma;

6) di stabilire che una copia del presente atto sia depositata agli atti della D.G. Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto pubblico locale della Giunta Regionale;

7) di inoltrare la proposta al Consiglio Regionale a cura della Segreteria della Giunta.

PRECARIATO E PRIVATIZZAZIONE

«Porto 2000, servono risposte»

I sindacalisti portano in commissione anche il caso del gruppo Greco

LI VORNO

Risposte certe e concrete alla Porto 2000 sul fronte occupazionale. Lo hanno richiesto ieri i sindacati in commissione 3, illustrando due "vertenze": una sulla Porto 2000, appunto, e sul gruppo Greco che prima di lasciare il servizio aveva l'appalto mensa e ristorazione alla stazione marittima (ma il numero due **del** **Antonio** **Massimo** **Provinciale** ha dato forfait). Oggi la commissione ne parlerà in un nuovo incontro.

Pieralba Fraddanni (Filcams Cgil) ha fissato l'attenzione sui lavoratori stagionali di Porto 2000: 50 sui circa 110 impegnati nell'azienda. «I contratti arrivavano fino a 9 mesi e questo dimostra che c'è un lavoro strutturato. A Porto 2000 imputiamo di non aver dato organizzazione strutturale a un lavoro che esiste su 12 mensilità». Quanto alla privatizzazione, la sindacalista ribadisce che «a chi vincerà chiediamo un piano industriale

che dia risposte occupazionali reali».

Critiche dei sindacati anche sull'esternalizzazione di ristorazione e mensa: se l'aggiudicò il gruppo Greco, scadrebbe nel 2019: «La Porto 2000 non ha impugnato il bando nonostante ci fosse una clausola di rescissione mettendo a serio rischio i lavoratori: ora chiediamo a Porto 2000 un soggetto nuovo che assorba questo servizio e questi 12 lavoratori».

Il sindaco **Filippo Nogarini** aveva chiesto la trattazione dell'argomento in comitato portuale (poi saltato) e tutti gli atti relativi al gruppo Greco - ha spiegato l'assessore **Francesca Martini** - sono stati richiesti al **Autoportuale**.

Per **Fabio Blochierini** (Uil-tucs), contrario alla privatizzazione, «andiamo a un bando di gara di fronte a un piano regolatore che non è ancora stato attuato e siamo alla ricerca di banche per cui si spendono milioni di euro che potrebbero essere

spesi per manodopera». Anche **Mariagrazia Macchia** (Cisl) ha ripreso gli stessi temi sostenendo che la «Porto 2000 viene venduta solo per fare cassa e investire in Interporto». «Senza investimenti non c'è occupazione», ha insistito poi **Enrico Barbini** (Filcams Cgil) anch'egli contrario alla privatizzazione: senza stabilizzazioni si creano lavoratori senza futuro. **Antonio Simonetti** lavoratore del gruppo Greco, ha ribadito che «da tre mesi non prendiamo lo stipendio».

Tra i consiglieri **Alessandro Mazzacca** (L) vuole un impegno del Comune per sollecitare la società a sostituire il gruppo Greco. Per **Jari De Filicaja** (Pd) «chi non è in condizioni di fare impresa dentro il porto deve fare un passo indietro», mentre per **Marco Bruciatì** (B) non è stato fatto abbastanza per mantenere in mano pubblica la governance di Porto 2000 e per **Francesco Bastone** (M5S) l'obbligatorietà della privatizzazione è addirittura una truffa. (e.p.)

IL LIBRO PROVINCIALI: 'FONTE INESAURIBILE DI EMOZIONI'. ASSENTE NOGARIN

«Livorno, porto delle geometrie» Le immagini di quattro professionisti raccontano l'anima del nostro scalo

-LIVORNO-
PRESENTATO come strenna natalizia e ancora fresco di stampa (Pacini, Pisa) ieri è stato oggetto di una conferenza allargata del segretario generale della Port Authority il volume fotografico «Livorno, porto delle geometrie», con immagini di Irene Taddei e presentazione di Dario Matteoni, già assessore comunale alla cultura col sindaco Lambertucci. Come ha evidenziato Massimo Provinciali, il volume non è "solo" un bel libro di bellissime fotografie. È un prodotto complesso di cultura visiva e storica che attraverso la ricerca di immagini giocate sulle geometrie intende evidenziare l'"anima" del porto. A realizzare l'opera su commissione della Port Authority sono stati 4 cu-

ratori, che hanno unito competenze e professionalità diverse: dall'ex assessore alla cultura Dario Matteoni, alla fotografa Irene Taddei, dalla critica d'arte Francesca Cagianelli all'architetto Massimo Gasperini. Il tutto - ha sottolineato Provinciali - sotto la guida e la supervisione di Roberto Lippi, responsabile della promozione a palazzo Rosciano, che da oggi va in pensione. Nel libro è presente una sezione dedicata alla pittura: dalle vedute portuali di Ugo Maranesi alle lezioni sul porto-atelier di Giovanni Fattori e Guglielmo Micheli per arrivare a Lloyd e Mario Puccini. È una bella prefazione dell'ex presidente e oggi commissario dell'Authority Giuliano Gallanti. «Oggi - ha detto Matteoni - ci siamo abituati a vedere il porto attraverso le immagi-

ni cartolinistiche e dal sicuro effetto scenografico scattate da macchine fotografiche all'ultima moda; con questo prodotto editoriale abbiamo provato a rileggere lo scalo labronico usando griglie e punti di vista particolari». «Non è la prima volta che questa **Autonità Portuale** realizza pubblicazioni fotografiche sul porto - ha aggiunto il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali - lo scalo portuale e le sue architetture sono e rimangono una fonte inesauribile di emozioni». Alla presentazione era stato invitato anche il sindaco Nogarin, che però aveva giurato. Peccato. Provinciali però forse si turerà il naso e gli manderà lo stesso il libro: perché impari ad amare di più il porto?

A.F.



IL TEAM Alla conferenza stampa di presentazione del libro

Un album fotografico e artistico per chi ama Livorno. Il porto, le sue forme e le sue geometrie



È stato presentato questa mattina a Palazzo Rosciano il volume “Porto e Geometrie” Provinciali: “Il porto è una continua fonte di emozioni”

Livorno, 29 novembre 2016 – Un viaggio storico, fotografico e artistico all'interno di quel micro-mondo chiamato porto, con una attenzione particolare alle sue geometrie, forme, trame e reticoli. Disticandosi tra ponti mobili, gru, magazzini e silos che affollano le banchine dello scalo labronico, il volume confezionato dall'Autorità Portuale che questa mattina è stato presentato alla stampa è qualcosa di più che non la classica strenna natalizia da mettere sotto l'albero come augurio per l'anno che viene, ma un prodotto editoriale d'eccezione e, soprattutto, singolare.

D'eccezione, perché a realizzarlo, su commissione della Port Authority, sono stati ben quattro curatori, che hanno messo in sinergia competenze e professionalità diverse: dall'ex assessore alla cultura sotto il mandato Lamberti, Dario Matteoni, alla fotografa Irene Taddei, dalla critica d'arte Francesca Cagianelli all'architetto Massimo Gasperini.

Singolare perché è la prima volta che il porto di Livorno viene visto attraverso i filtri della geometria e delle forme: le finestre squadrate del Silos del Tirreno; le nervature storiche della Torre del Marzocco; le masse cilindriche dei rotoli di carta Kraft; i capitelli del Silos Granari, i transtainer della Darsena Toscana e le architetture navali riprese dall'alto della Calata Punto-Franco risaltano dagli stupendi scatti della Taddei con la stessa vitalità e ricchezza con cui il Carpaccio era solito dipingere la sua Venezia, e hanno la forza di introdurre nel porto, nel mondo di tutti i giorni, elementi di insospettabile novità. Nel libro è anche presente una sezione dedicata alla pittura: dalle vedute portuali di Ugo Maranesi alle lezioni sul porto-atelier di Giovanni Fattori e Guglielmo Micheli per arrivare a Lloyd e a Mario Puccini.

- segue

«Oggi – ha detto Matteoni durante la Conferenza Stampa – ci siamo abituati a vedere il porto attraverso le immagini cartolinistiche e dal sicuro effetto scenografico scattate da macchine fotografiche all'ultima moda; con questo prodotto editoriale abbiamo provato a rileggere lo scalo labronico usando griglie e punti di vista particolari: si tratta di un percorso di riflessione visiva e storica che ci mostra ciò che ad occhio nudo non riusciremmo a cogliere: Walter Benjamin lo chiamava inconscio ottico».

«Non è la prima volta che questa Autorità Portuale realizza pubblicazioni fotografiche sul porto – ha aggiunto il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali – lo scalo portuale e le sue architetture sono e rimangono una fonte inesauribile di emozioni. Siamo contenti di aver contribuito a diffondere l'immagine di Livorno attraverso iniziative di alto spessore culturale, e questo libro ne è la dimostrazione».

A margine della conferenza, Provinciali ha anche ringraziato il responsabile della promozione in APL, Roberto Lippi, che da domani andrà in pensione: «Ringrazio Roberto per la passione con cui, in questi anni, si è dedicato al proprio lavoro, distinguendosi per la sua serietà umana e per la professionalità. Sentiremo la sua mancanza».

Presentato un volume sul porto di Livorno

LIVORNO - "Porto e Geometrie" è il titolo del volume confezionato dall'Authority portuale che ieri mattina è stato presentato alla stampa a Palazzo Rosciana. Qualcosa di più che non la classica strenna natalizia, ma un prodotto editoriale d'eccezione e, soprattutto, singolare. Rappresenta un viaggio storico, fotografico e artistico all'interno di quel micro-mondo chiamato porto, con una attenzione particolare alle sue geometrie, forme, trame e reticoli. Distinguendosi tra ponti mobili, gru, magazzini e silos che affollano le banchine dello scalo labronico.

Un prodotto come detto d'eccezione e singolare. D'eccezione perché a realizzarlo, su commis-

(continua a pagina 2)

dal sicuro effetto scenografico scattate da macchine fotografiche all'ultima moda; con questo prodotto editoriale abbiamo provato a rileggere lo scalo labronico usando griglie e punti di vista particolari: si tratta di un percorso di riflessione visiva e storica che ci mostra ciò che ad occhio nudo non riusciremmo a cogliere: Walter Benjamin lo chiamava "inconscio ottico".

«Non è la prima volta che questa Authority portuale realizza pubblicazioni fotografiche sul porto - ha aggiunto il segretario generale dell'Apl, Massimo Provinciali - lo scalo portuale e le sue architetture sono e rimangono una fonte inesauribile di emozioni. Siamo contenti di aver contribuito a diffondere l'immagine di Livorno attraverso iniziative di alto spessore culturale, e questo libro ne è la dimostrazione».

A margine della conferenza, Provinciali ha anche ringraziato il responsabile della promozione dell'Authority labronica, Roberto Lippi, che da oggi sarà in pensione: «Ringrazio Roberto per la passione con cui, in questi anni, si è dedicato al proprio lavoro, distinguendosi per la sua serietà umana e per la professionalità. Sentiremo la sua mancanza».

Presentato un volume

sione della Port Authority, sono stati ben quattro curatori, che hanno messo in sinergia competenze e professionalità diverse: dall'ex assessore comunale alla Cultura sotto il mandato Lamberti, Dario Matteoni, alla fotografa Irene Taddei, dalla critica d'arte Francesca Cagianelli all'architetto Massimo Gasperini. Singolare perché è la prima volta che il porto di Livorno viene visto attraverso i filtri della geometria e delle forme: le finestre squadrate del Silos del Tirreno; le nervature storiche della Torre del Marzocco; le masse cilindriche dei rotoli di carta Kraft; i capitelli del Silos Granari, i transtainer della Darsena Toscana e le architetture navali riprese dall'alto della Calata Punto Franco risaltano dagli stupendi scatti della Taddei con la stessa vitalità e ricchezza con cui il Carpaccio era solito dipingere la sua Venezia, e hanno la forza di introdurre nel porto, nel mondo di tutti i giorni, elementi di insospettabile novità. Nel libro è anche presente una sezione dedicata alla pittura: dalle vedute portuali di Ugo Maurini alle lezioni sul porto-atelier di Giovanni Fattori e Guglielmo Micheli per arrivare a Lloyd e a Mario Puccini.

«Oggi - ha detto Matteoni durante la conferenza stampa - ci siamo abituati a vedere il porto attraverso le immagini cartolinistiche e

Il Tirreno

Economia del mare, domani l'assessore Ciuoffo all'incontro di Cr Firenze

Domani alle 10 la Camera di Commercio ospiterà in sala Elba, un incontro organizzato da Banca Cr Firenze per presentare studi e interventi sull'economia del mare e sul porto di Livorno. All'incontro parteciperanno l'assessore regionale Stefano

Ciuoffo (attività produttive, credito, turismo e commercio), il direttore di Irpet Stefano Casini Benvenuti, il direttore generale della Compagnia portuale Claudio Pasquali, il manager di Grimaldi Group Francesco Abate, oltre a Massimo

Deandrei, direttore generale Studi e Ricerche del Mezzogiorno (gruppo Intesa Sanpaolo) e Pierluigi Monceri, direttore generale di Banca Cr Firenze e direttore di Intesa San Paolo per l'area Toscana, Umbria, Lazio e Sardegna.

Il porto di Livorno investe sui giovani: il futuro passa da qui



LIVORNO – Undici giornate spalmate in appena quattro mesi, da gennaio ad aprile. Più di mille ragazzi da coinvolgere (120 a giornata) e docenti scelti tra chi il porto lo conosce veramente bene, a cominciare dagli operatori portuali. È il nuovo percorso di orientamento ai mestieri del mare organizzato dalla Port Authority e patrocinato dalla Regione Toscana, cui hanno aderito associazioni di categoria (Spedimar, Asamar, Assimprese, il Corpo Piloti, i rimorchiatori e Ormeggiatori), Istituzioni (la Capitaneria di Porto, il Comune di Livorno, l'Ufficio Scolastico Provinciale), l'Interporto Vespucci, l'Agenzia delle Dogane e la società che a Livorno gestisce le crociere, la Porto 2000.

Il progetto è stato presentato nei giorni scorsi dal dirigente Promozione e Studi dell'APL, Gabriele Gargiulo, e dall'assessore regionale all'Istruzione, Cristina Grieco, in occasione di una riunione in Fortezza Vecchia che ha visto tra le altre la partecipazione del vice-sindaco Stella Sorgente e della responsabile dell'Ufficio Scolastico Provinciale, Anna Pezzati.

Si tratta di un programma molto articolato che prevede lezioni seminariali ad hoc per gli studenti degli istituti scolastici secondari. L'obiettivo: permettere loro di conoscere da vicino le professioni che vengono coinvolte sin dal momento in cui la nave attracca in banchina, anche con riferimento al processo lavorativo collegato alla movimentazione della merce. Non si tratta soltanto di lezioni teoriche. Sono previste anche dimostrazioni sul campo e ore di confronto con i soggetti coinvolti per valutare le opportunità di inserimento nel mondo del lavoro.

«Lo scalo labronico – ha detto Gargiulo – è per molti giovani la principale, se non l'unica, speranza per rimettere in gioco il futuro del nostro territorio. L'Autorità Portuale ha sempre puntato a sviluppare politiche di integrazione lavorativa dei nostri ragazzi e dal 2018 amplieremo il progetto coinvolgendo gli istituti scolastici di Piombino».

«Mi preme sottolineare la rilevanza del progetto di orientamento alle professioni del mare dell'Autorità Portuale – ha dichiarato l'assessore Grieco -; si tratta di una iniziativa meritoria nata dall'alleanza che si è creata tra istituzioni, imprese e scuole ed è strategica perché riesce a cogliere la velocità del cambiamento e a preparare i ragazzi alle nuove professioni collegate alle trasformazioni tecnologiche».

La Gazzetta Marittima

A Livorno le professioni del mare



Cristina Grieco e Gabriele Gargiulo.

LIVORNO – Undici giornate spalmate in appena quattro mesi, da gennaio ad aprile. Più di mille ragazzi da coinvolgere (120 a giornata) e docenti scelti tra chi il porto lo conosce veramente bene, a cominciare dagli operatori portuali. È il nuovo percorso di orientamento ai mestieri del mare organizzato dalla Port Authority e patrocinato dalla Regione Toscana, cui hanno aderito associazioni di categoria (Spedimar, Asamar, Assimprese, il Corpo Piloti, i rimorchiatori e Ormeggiatori), Istituzioni (la Capitaneria di Porto, il Comune di Livorno, l'Ufficio Scolastico Provinciale), l'Interporto Vespucci, l'Agenzia delle Dogane e la società che a Livorno gestisce le crociere, la Porto 2000.

Il progetto è stato presentato nei giorni scorsi dal dirigente Promozione e Studi dell'APL, Gabriele Gargiulo, e dall'assessore regionale all'Istruzione, Cristina Grieco, in occasione di una riunione in Fortezza Vecchia che ha visto tra le altre la partecipazione del vice-sindaco Stella Sorgente e della responsabile dell'Ufficio Scolastico Provinciale, Anna Pezzati. Si tratta di un programma molto articolato che prevede lezioni seminariali ad hoc per gli studenti degli istituti scolastici secondari. L'obiettivo: permettere loro di conoscere da vicino le professioni che vengono coinvolte sin dal momento in cui la nave attracca in banchina, anche con riferimento al processo lavorativo collegato alla movimentazione della merce. Non si tratta soltanto di lezioni teoriche. Sono previste anche dimostrazioni sul campo e ore di confronto con i soggetti coinvolti per valutare le opportunità di inserimento nel mondo del lavoro.

«Lo scalo labronico – ha detto Gargiulo – è per molti giovani la principale, se non l'unica, speranza per rimettere in gioco il futuro del nostro territorio. L'Autorità Portuale ha sempre puntato a sviluppare politiche di integrazione lavorativa dei nostri ragazzi e dal 2018 amplieremo il progetto coinvolgendo gli istituti scolastici di Piombino».

«Mi preme sottolineare la rilevanza del progetto di orientamento alle professioni del mare dell'Autorità Portuale – ha dichiarato l'assessore Grieco – si tratta di una iniziativa meritoria nata dall'alleanza che si è creata tra istituzioni, imprese e scuole ed è strategica perché riesce a cogliere la velocità del cambiamento e a preparare i ragazzi alle nuove professioni collegate alle trasformazioni tecnologiche».

Per l'area crisi Livorno workshop sui finanziamenti

Previsto anche un seminario in collegamento web

LIVORNO – Dopo la presentazione da parte della Regione Toscana del Piano di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI), Invitalia (agenzia del Ministero per lo Sviluppo Economico) ha organizzato 3 incontri destinati a tutti coloro che sono interessati a ottenere i finanziamenti ministeriali stanziati per l'area di crisi complessa di Livorno.

I 3 workshop serviranno dunque a fare chiarezza su tutti gli aspetti tecnici e burocratici legati al come fare domanda e ad approfondire il funzionamento delle agevolazioni previste, inoltre gli imprenditori avranno modo di confrontarsi direttamente con gli esperti sia di Invitalia, sia della Regione.

Gli incontri si svolgeranno a Livorno, Castiglioncello e Guasticce, secondo questo calendario:

- mercoledì 14 dicembre 2016 presso la Camera di Commercio di Livorno
- giovedì 12 gennaio 2017 a Castiglioncello - Castello Pasquini
- venerdì 10 febbraio 2017 presso l'Interporto di Guasticce.

Ogni incontro prevede due fasi: la prima aperta a tutti, la seconda riservata agli incontri BtoB (Business to Business), ovvero ai "faccia a faccia" che le imprese potranno avere con i tecnici di Regione e Invitalia. Inoltre il 20 febbraio 2017 si svolgerà un webinar, cioè un seminario rivolto alle imprese in collegamento web. Le modalità di partecipazione saranno comunicate sul sito di Invitalia.

Info Point: Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, tel. 0586 231319; 0586 231227. Apertura al pubblico: dal lunedì al venerdì dalle ore 9 alle ore 12.30; il martedì e il giovedì aperto anche dalle ore 15 alle ore 17.

Gli industriali e la riforma portuale buoni i propositi ma troppe le ombre

Lo "smembramento" degli scali toscani e i pesanti ritardi sulla "governance" – Dalle Porte Vinciane alla "tela di Penelope" degli eccessi di burocrazia – La replica della Regione sul "nodo logistico" ferroviario



Nella foto: (da sinistra) Riccardo Nencini, Pasquale Monti, Roberto Alberti, Bruno Dardani, Nereo Marcucci e Marco Conforti.

LIVORNO – La recente assemblea di Confindustria Livorno Massa Carrara voluta dal presidente Alberto Ricci dopo sei mesi di processo di integrazione fra le due associazioni territoriali è nata dall'esigenza, insieme ai protagonisti del comparto, di superare le attuali perplessità circa il "non andamento" della Riforma dei porti. A 25 anni dalla precedente riforma della portualità italiana nata dai movimenti dei porti di Livorno e Genova che ha visto il passaggio dal monopolio dei lavoratori portuali all'apertura ai privati con il conseguente rinnovato slancio competitivo, Ricci ha voluto sottolineare che oggi, ai nastri di partenza di quella che sarà un'altra epoca riformatrice, i nodi da sciogliere che agitano il mondo imprenditoriale sono ancora molti.

Lo ha fatto nel suo discorso di apertura al Teatro Goldoni di fronte ad autorità, politici ed imprenditori, manifestando prima la preoccupazione per lo smembramento del sistema portuale e logistico toscano dato dalla trasmigrazione del porto di Marina di Carrara nella AdSP di La Spezia, e poi l'amarrezza nel constatare lo stallo che investe l'insieme Livorno-Piombino, primi porti nel concertare l'accorpamento previsto dal decreto 169 ed ora tra gli ultimi ad attendere la nomina del presidente con conseguente rischio di ritardi negli investimenti e nell'occupazione. "Una mancanza dovuta alle solite controversie interne alla politica – ha detto il presidente – non si vedono altre ragioni" e questo in un contesto territoriale nel quale la crisi industriale ha messo tutti a dura prova; i tassi di disoccupazione sono troppo alti e quelli giovanili, con un 37% a Livorno ed un 59,8 a Massa Carrara, addirittura allarmanti. Ricci ha comunque riconosciuto il ruolo attivo della Regione Toscana e di alcuni ministeri, ma ha chiesto un approccio diverso da parte della pubblica amministrazione per risolvere la crisi. Ed ha parlato del lavoro che Confindustria sta portando avanti: un progetto che punta ad unire le località della vasta area geografica che dalla fascia costiera si estende verso Firenze. Un piano di lavoro ambizioso, una sorta di "holding del territorio" che ha l'obiettivo di coordinare coerentemente i grandi progetti

segue

per superare i campanilismi che di solito condizionano le scelte di diversi territori. Su questo punto Ricci ha portato l'esempio negativo delle porte Vinciane che collegano lo scalmatore dell'Arno alla Darsena Toscana "la cui gestione approssimativa nell'attribuire le competenze relative all'apertura e alla chiusura causa l'insabbiamento della Darsena Toscana vanificando le costose opere di dragaggio". Ed ha denunciato con chiarezza urgenze e necessità del territorio ma soprattutto ha sottolineato l'esigenza di giungere in tempi rapidi alla individuazione delle responsabilità e quindi alle soluzioni.

Per la Regione Toscana ha parlato Giovanni Bonadio (e, anche per il suo incarico in Logistica Toscana, a qualcuno questa è apparsa come un'investitura alla prossima presidenza dell'AdSP) toccando subito la questione del porto di Carrara: "Il presidente Rossi è amareggiato per non averlo potuto trattenere nella portualità toscana ma è convinto che gli si apriranno importanti prospettive". Bonadio ha aggiornato sugli accordi di programma per Livorno, Piombino ed il protocollo di intenti di Massa e Carrara. Per il primo - che sappiamo prevede stanziamenti per 600 mln euro per la Darsena Europa, scavalco ferroviario che collegherà porto e interporto Guasticce, polo tecnologico ed incubatore di imprese - a metà dicembre ci sarà l'inaugurazione del collegamento fra porto e rete nazionale, opera finanziata dalla Regione stessa, mentre per lo scavalco l'appalto è previsto a primavera prossima. Per Piombino l'accelerazione delle procedure - ambientali in particolare - permetterà di presentare al Cipe, entro primavera, la progettazione del primo lotto della bretella 398. Per Massa e Carrara è previsto un potenziamento del collegamento tra area portuale e linea ferroviaria a favore dell'intera zona industriale Apuana, che la renderà anche area retroportuale, attrattiva dunque di investimenti in campo logistico. "Un quadro quello degli accordi di programma che porterà la Toscana ad essere un nodo logistico nazionale - ha concluso Bonadio - dove le imprese potranno consolidare la loro presenza grazie alla maggiore competitività del sistema e dove la loro prossima sfida consisterà nell'aprirsi all'innovazione e ad alleanze strategiche per nuovi processi produttivi ed industriali".

Nella tavola rotonda, moderati da Bruno Dardani, si sono espressi sulla riforma portuale i vertici di alcune delle maggiori associazioni del settore: Roberto Alberti per Fedespediti, Marco Conforti per Assiterminal, Nereo Marcucci per Confetra e Pasqualino Monti per Assoportiti.

"In un contesto corretto che pensa al sistema paese nel quale i pilastri come collegamenti ferroviari, governance e dogane sono ormai piantati, si assiste purtroppo ad un "modello Penelope" - ha detto Marcucci - cioè si crea una "tela" e c'è chi la vuole sfasciare"; l'allusione è ai passi indietro sul fronte della flessibilità dei depositi IVA o alle incongruenze sulla tassa IMU che grava sugli spazi portuali e non su quelli ferroviari e aeroportuali senza che ne sia chiara la ragione. "A fronte del buon lavoro di alcuni ministeri come il MIT, MATT e MISE che vogliono aprire il paese

segue

ad un mercato più vasto – ha detto il presidente Confetra – c'è il MEF che con le sue agenzie mette il bastone tra le ruote". Per Marco Conforti la mancanza di visione, l'incertezza nei tempi, i continui rinvii rappresentano i problemi dei terminalisti che oggi investono quasi un miliardo e mezzo di euro nei porti (un miliardo solo per i terminal containers) e intanto, a Genova, vedono bloccati 340 milioni di euro per questioni burocratiche e amministrative.

Roberto Alberti, pur apprezzando la riforma per la sua impostazione rivolta ad un contesto di mercato più ampio e per come ha affrontato i vari temi, ha però posto l'attenzione sulla cronica difficoltà italiana nel realizzare le opere strategiche nei giusti tempi regalando così vantaggio al competitore estero.

Pasqualino Monti, anche in relazione agli interventi che lo avevano preceduto, ha rilevato l'esigenza di riflettere sul ruolo che ci si attende dai manager pubblici costretti ad operare in un pesante quadro normativo pieno di rischi per chi si assume la responsabilità di agire con tempestività nell'interesse pubblico.

Nella conclusione il viceministro Riccardo Nencini si è riallacciato alla situazione portuale italiana ante-crisi e alla perdita di posizioni intervenuta in questi anni. Per reagire la riforma portuale, oltre ai noti aspetti, è bene si concentri sul tema della sburocratizzazione ed al proposito un passo in avanti è rappresentato dal Codice degli Appalti. Fra le questioni aperte: la salvaguardia delle piccole imprese che rischiano di sparire con il fenomeno della globalizzazione e la creazione di piattaforme economico-logistiche competitive verso quelle estere.

In coda al suo intervento la notizia attesa riguardante la nomina del presidente dell'AdSP Livorno-Piombino: ogni decisione è rinviata alla prima decade di dicembre; in altre parole al dopo referendum.

La Gazzetta Marittima

Qualche chiosa (di campanile?) di un Rompipalle

LIVORNO – Ci sia concessa qualche piccola chiosa alle tante dichiarazioni che sono state snocciolate venerdì nell'assemblea di Confindustria al Goldoni.

La prima riguarda gli assenti: pur invitati, non si sono visti né il governatore della Toscana Rossi, né il suo assessore Ceccarelli, né il sindaco di Livorno Nogarin (invece c'era, e decisamente combattivo, quello di Carrara). Assenti anche i relatori genovesi (Duci e D'Alessandro), ma loro almeno avevano un'alluvione disastrosa a giustificarli. Personalmente poi mi è un po' dispiaciuta la sala semivuota: in particolare, pochi politici e anche pochi imprenditori, sia pure di pesa (quelli che c'erano). Un clima insomma un po' sottotono, tutt'altro che in linea con le aspettative di quella che è stata la prima storica convention di Confindustria-Massa Carrara sulle conseguenze della riforma dei porti.

Poi, da livornese, mi ha un filo disturbato la "genovesità" dell'apparato di contorno dell'evento. Genovese il moderatore, il pur bravo Bruno Dardani, genovese il filmato che ha rifatto la storia della portualità (materiale de Il Secolo XIX: perché non usare quello nostro, che pure c'è ed è altrettanto se non più centrato?) genovesi i grandi terminal citati a più riprese nel film (Voltri sì, la Darsena Toscana no). Eccetera.

Non ne facciamo, sia chiaro, una questione di campanile. Almeno, credo. Anche perché la relazione del presidente Alberto Ricci ha riportato, come riferisce in prima pagina la nostra Cinzia Garofoli, i temi reali dei problemi non solo toscani ma anche locali: a partire dalle Porte Vinciane per finire allo scandaloso ritardo della scelta della "governance", ormai chiaramente condizionata per Livorno-Piombino a come si comporterà la Toscana nel referendum di domenica prossima.

Non ne facciamo una questione di campanile, dicevo. Però è con un po' d'amarrezza che abbiamo dovuto prendere atto di una realtà: che Livorno, un tempo primo porto del Mediterraneo per i containers, primo porto italiano ad avere la governance nella riforma della legge 84/94, primo porto ad accordarsi con Piombino nella riforma attuale mentre altri continuano a litigare o peggio, oggi è tra gli ultimi ad essere considerato per le soluzioni urgenti.

Vero è che la Regione elenca le tante cifre stanziare (o promesse): ma è anche vero che la stessa Regione – con il "buon" aiuto del ministero dell'Ambiente, se vogliamo esser giusti – sta buttando all'aria anche la gara per la Piattaforma Europa (vedi in questo stesso giornale) in nome della legittimità della più borbonica delle burocrazie.

Peccato. Venerdì scorso al Goldoni speravamo in qualcosa di più di una pur dignitosa, ma troppo rassegnata filza di lamentazioni. O sono il solito brontolone rompipalle?

Antonio Fulvi

Delrio: “Sull’accorpamento di Salerno non aspetteremo 36 mesi”



NAPOLI – Sulla moratoria chiesta dal Porto di Salerno sull’applicazione dell’accorpamento con il porto di Napoli, “abbiamo detto che avremmo dato un periodo di adattamento in attesa che Napoli parta”.

Lo ha detto il ministro per le infrastrutture Graziano Delrio a Napoli. “Stiamo definendo l’ultima elaborazione e stiamo interloquendo con la Regione ma non saranno 36 mesi”, ha aggiunto.

Porti: Delrio, sull'accorpamento di Salerno non aspetteremo 36 mesi

Ci sarà un periodo di adattamento, interloquiamo con Regione



(ANSA) - NAPOLI, 29 NOV - Sulla moratoria chiesta dal Porto di Salerno sull'applicazione dell'accorpamento con il porto di Napoli, "abbiamo detto che avremmo dato un periodo di adattamento in attesa che Napoli parta". Lo ha detto il ministro per le infrastrutture Graziano Delrio a Napoli. "Stiamo definendo l'ultima elaborazione e stiamo interloquendo con la Regione ma non saranno 36 mesi", ha aggiunto. (ANSA)

Calabria: sottosegretario De Vincenti incontra Oliverio e i sindacati su Porto di Gioia Tauro

(FERPRESS) – Roma, 29 NOV – Il sottosegretario di Stato alla presidenza del Consiglio dei Ministri Claudio De Vincenti ed il presidente della Regione Mario Oliverio, hanno incontrato, nella sede della Cittadella, i rappresentanti delle organizzazioni sindacali per affrontare alcuni temi legati allo sviluppo del porto di Gioia Tauro.

Hanno Partecipato all'incontro – informa una nota dell'ufficio stampa della Giunta della Calabria- i segretari generali confederali Paolo Tramonti (Cisl) e Santo Biondo (Uil), Raffaele Mammoliti per la Cgil; i segretari della federazione trasporti Annibale Fiorenza (Cisl), Nino Costantini (Cgil), Giuseppe Rizzo (Uil), Francesco Cozzucoli (Ugl); Carmelo Cozza (Sul). Presente anche la deputata Stefania Covello.

Nello specifico si è discusso di interventi per il rafforzamento e lo sviluppo della competitività del sistema portuale, retroportuale, logistico e produttivo di Gioia Tauro, finalizzati all'attrazione di nuovi investimenti ed al sostegno dell'occupazione.

Il presidente Oliverio, dopo aver ringraziato il sottosegretario De Vincenti per aver colto l'occasione di confrontarsi con i sindacati sul porto di Gioia Tauro, ha fatto il punto sulle questioni legate al rilancio della struttura portuale cominciando dall'Accordo di programma quadro “che prevede – ha detto – piani di interventi per il rilancio e lo sviluppo industriale del porto e dell'area intorno al porto, anche allo scopo di attrarre nuove imprese nell'area e di sostenere l'attuale occupazione e il reimpiego dei lavoratori”. Il presidente ha poi ricordato l'impegno della presidenza del Consiglio a presentare un ddl sulle Zes (Zona economica speciale) a Bruxelles entro fine 2016. “In tal senso – ha spiegato Oliverio -, partendo proprio dal testo già approvato in Consiglio regionale nel 2015, è stata elaborata una nuova versione di Zes che prevede incentivi per la realizzazione degli investimenti iniziali, disponibilità di infrastrutture, canone di locazione ridotti, agevolazioni ed esenzioni fiscali e la costituzione di uno sportello unico per la semplificazione amministrativa”. Oliverio si è anche soffermato sull'istituzione dell'Agenzia di lavoro a sostegno dell'occupazione inserita nella legge di bilancio 2017 che, non essendo stata approvata dalla Presidenza della commissione bilancio, ora è in discussione al Senato. “La norma – ha evidenziato il presidente della Regione – stabilisce che nei porti che svolgano attività di transhipment e che siano interessati da persistenti stati di crisi aziendale possa essere istituita un'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale e, quindi, per l'inserimento in tre anni dei lavoratori in esubero. Il porto per noi è un'infrastruttura che rappresenta una fonte di sviluppo che ha un valore strategico per la Calabria, per l'Italia e, aggiungo, per l'Europa”.

I sindacati, grati al presidente Oliverio per aver consentito il confronto diretto con il sottosegretario De Vincenti, hanno rappresentato l'importanza di velocizzare i tempi sui temi affrontati, ed hanno chiesto al sottosegretario certezza sulla copertura finanziaria, sul reinserimento dei lavoratori al termine dei tre anni e di sapere cosa succederà se il Senato non dovesse approvare l'emendamento.

De Vincenti nel concludere l'incontro, dopo aver rimarcato l'impegno del presidente Oliverio per il porto di Gioia Tauro, si è dichiarato ottimista al 90 per cento sull'approvazione in Senato dell'emendamento ed ha precisato che è stata tracciata una corsia preferenziale per la Zes nel Patto Calabria. “Voglio comunque assicurare – ha aggiunto – che io, insieme al ministro Graziano Delrio, al Governo e al presidente Oliverio, seguiremo fino in fondo tutta la vicenda. In caso contrario vi chiederei di riverderci a Roma per valutare come far partire l'Agenzia. Per quanto riguarda la copertura, si fa una previsione di accompagnamento alla norma che dice che c'è un'Agenzia che dura tre anni, che prende in carico 900 lavoratori che poi vanno ricollocati. Dopodiché se le ipotesi sono sbagliate si apporteranno dei correttivi. A conforto di quanto sto dicendo – ha concluso il sottosegretario De Vincenti – vi ricordo che l'Agenzia va ad incidere sul fondo occupazione del ministero del lavoro”.

Operai cadono in cisterna nave, tre morti

Erano su Sansovino in porto Messina



Cinque operai si sono sentiti male mentre stavano eseguendo lavori in una cisterna della nave Sansovino della Caronte & Tourist, ormeggiata al molo Norimberga del porto di Messina; tre di loro sono morti altri due sono ricoverati in ospedale. Gli operai stavano eseguendo lavori di pulizia nei serbatoi del carburante quando hanno accusato dei malori e sono precipitati all'interno della cisterna; sono stati recuperati da diverse squadre dei vigili del fuoco intervenute sul posto e trasportati al Policlinico. Tre di loro, che erano in gravi condizioni, sono morti. Le indagini sull'incidente sono affidate alla Capitaneria di Porto di Messina mentre la Procura di Messina ha aperto un'inchiesta.

IL TRAGHETTO "SANSOVINO", CHE GARANTISCE COLLEGAMENTI NELLO STRETTO, ERA IN MANUTENZIONE DA SETTIMANE

Messina, incidente in porto: tre asfissati in una cisterna

Altre tre persone in ospedale, uno in fin di vita: erano scesi in una "cassa nafta" della nave per un'ispezione

FABIO ALBANESE

MESSINA. Erano scesi in una «cassa nafta» della nave Sansovino per una ispezione: sono morti in tre, asfissati da gas velenosi, e altre tre persone sono in ospedale, una delle quali in gravissime condizioni.

La tragedia, ieri pomeriggio nel porto di Messina, appare al momento inspiegabile. La nave era in manutenzione ma le persone coinvolte nell'incidente, pare addirittura otto, non erano lì per eseguire lavori. Sono morti il primo ufficiale Christian Micalizzi, 38 anni, il secondo ufficiale Gaetano D'Ambra, 27, e un operaio, Santo Parisi, 52 anni. In ospedale ci sono il comandante della nave, Salvatore Virzi, il nostromo Nino Lombardo e un operaio di macchina, Ferdinando Puccio. Uno di loro era stato dato inizialmente tra i morti, che dunque sarebbero saliti a quattro, ma in serata è arrivata la smentita.

Sia la procura di Messina, che ha sequestrato la nave, sia la Capitaneria di Porto, hanno aperto inchieste. Un'indagine interna è stata avviata anche dalla Caronte & Tourist Isole Minori, la società armatrice della nave,

sulla quale spicca ancora una enorme scritta Siremar, società rilevata lo scorso settembre. L'incidente ha provocato dure prese di posizione dei sindacati, che invocano più sicurezza. Il capo dello Stato Sergio Mattarella ha detto che «ogni morte sul lavoro è inaccettabile in un Paese come il nostro» mentre il premier Matteo Renzi ha parlato di «un dolore insopportabile, una ferita nel cuore dell'Italia che lavora».

Al molo Norimberga del porto di Messina la nave Sansovino c'era da diverse settimane, per manutenzione. Il traghetto, varato nel 1989 e più volte passato di mano, ha navigato in tutto il Mediterraneo, Italia, ex Jugoslavia, Albania, Grecia, Egitto e nel 2007 era stato perfino posto in disarmo. Da due anni collega Porto Empedocle con Lampedusa, prima con le insegne Siremar e ora con quelle di Caronte & Tourist Isole Minori, satellite appena costituito della Caronte & Tourist, società che assicura tra l'altro i collegamenti nello Stretto di Messina.

Poco prima delle 15 il gruppo di ufficiali e operai è entrato per un'ispezione in un vano sentina della nave che contiene il carburante,

ma vuoto. Subito il gruppo è stato investito da gas velenosi. Qualcuno è riuscito a dare l'allarme e sono stati i vigili del fuoco, con gli autorespiratori, a tirare tutti fuori da quell'ambiente. Uno era già morto, gli altri due sono morti negli ospedali di Messina. Una spiegazione di cosa possa essere accaduto la dà il chimico della nave, Salvatore Ciotto: «Potrebbe esserci stata un'esalazione di idrogeno solforato in una cassa nafta vuota, dove sia il comandante sia il suo staff erano entrati per un'attività di ispezione, una cosa che è quasi routine». I vigili del fuoco del Nucleo batteriologico, chimico, nucleare e radiologico hanno effettuato dei rilievi per individuare la sostanza velenosa. La società armatrice è pronta a collaborare con le inchieste: «Presteremo la massima collaborazione affinché si chiarisca la dinamica dei fatti, al momento al vaglio degli inquirenti», scrive la Caronte & Tourist in un comunicato diffuso in serata. Sul molo, il dolore e lo strazio di parenti e amici delle vittime: «Hanno perso la vita i nostri iscritti - dice il commissario siciliano della Uil Trasporti, Agostino Falanga -. Li conoscevamo tutti ed erano grandi e seri lavoratori».

Incidente nel porto di Messina, morti tre operai

Tre operai morti e uno ferito gravemente sulla nave Sansovino, nel porto di Messina. Fatali le esalazioni di carburante della cisterna del traghetti che gli uomini stavano pulendo. ▶ pagina 23

MATTARELLA

«Ogni morte sul lavoro è inaccettabile in un Paese come il nostro. Dobbiamo fare di tutto affinché non si ripetano simili tragedie»

Sicurezza. Tre lavoratori deceduti e due feriti a seguito delle operazioni di pulizia della stiva di un traghetti

Messina, morte sulla nave

Addetti storditi dai gas tossici - La compagnia: pronti a collaborare

SICILIA



Nino Amadore
MESSINA

Tre morti, e due feriti di cui uno in fin di vita. È questo il bilancio dell'incidente sul lavoro avvenuto ieri pomeriggio a Messina, sulla nave Sansovino, l'imbarcazione che collega Porto Empedocle a Lampedusa e di proprietà della Siremar e che era ferma in porto, al molo Norimberga, per lavori di manutenzione. Qualesia stata la dinamica dell'incidente è ancora da capire con certezza: ha aperto un'inchiesta la procura di Messina e anche Caronte&Tourist, azienda cui fa capo la Siremar.

Secondo una prima ricostruzione la squadra di cinque persone composta da marinai e

operai era al lavoro, sulla nave per la pulizia della stiva e sarebbero stati storditi da esalazioni di gas tossici provenienti dal locale sentina che è la parte posta più in basso nello scafo di un'imbarcazione, dove si raccolgono i vari scoli e le infiltrazioni d'acqua: fatali, secondo i Vigili del fuoco, sarebbero state le esalazioni di idrogeno solforato scaturite da una cassetta piena di nafta. Secondo la Capitaneria di porto di Messina, invece, sono rimasti tutti intossicati dai gas sprigionati per un principio di incendio causato dal lavoro di saldatura. Uno dei cinque è morto quasi sul colpo, altri due mentre venivano trasportati in ospedale. I tre morti sono Gaetano D'Ambra, secondo ufficiale di coperta e originario di Lipari; il messinese Christian Micallizzi, primo ufficiale; Santo Parisi operaio di Terrasini in

provincia di Palermo. Si nutrono poche speranze che possa farcela per Ferdinando Puccio di Palermo.

Ieri sera sono stati avviati i sopralluoghi dagli inquirenti e dagli esperti per cercare di capire la dinamica dell'incidente: il procuratore aggiunto Giovanni Scamina e il sostituto Federica Rende che coordinano le indagini hanno aperto un fascicolo contro ignoti per il reato di omicidio colposo e lesioni. I magistrati hanno disposto il sequestro della nave e hanno cominciato a sentire i colleghi delle vittime. L'azienda ha annunciato che «presterà la massima collaborazione affinché si chiarisca la dinamica dei fatti».

Sulla vicenda è intervenuto il presidente della Repubblica Sergio Mattarella: «Prendo parte con commozione al dolore delle famiglie dei quattro la-

voratori di Messina e del marinaio morto ieri a Carrara - dice il capo dello Stato -. Ribadisco con forza l'esortazione a fare di tutto perché non si ripetano queste gravissime tragedie. Ogni morte sul lavoro è inaccettabile in un Paese come il nostro». E il presidente del Consiglio Matteo Renzi che ha espresso il cordoglio personale e del governo alle famiglie delle vittime, ha detto: «Un dolore insopportabile, una ferita nel cuore dell'Italia che lavora».

Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uil Trasporti sollecitano «un'inchiesta immediata da parte degli enti di controllo del ministero dei Trasporti, ma intanto rileviamo che altre vite umane si aggiungono alla tragica e fitta schiera delle morti bianche, indegna di un Paese civile».

DA PROCAZIONE RIFORMATA

IN DETTAGLIO

La nave

Il traghetti Sansovino, nella cui stiva è avvenuto l'incidente di ieri, appartiene alla società di navigazione italiana Siremar (che oggi fa capo a Caronte&Tourist e Ustica Lines) che ha riacquisito il traghetti nel 2014 giungendo in Sicilia all'inizio agosto di quell'anno per essere destinato al servizio di collegamento tra Porto Empedocle e le isole Pelagie di Linosa e Lampedusa

L'incidente

Secondo le prime ricostruzioni l'incidente avvenuto ieri e costato la vita a tre persone sarebbe stato causato da esalazioni di gas nocivi provenienti dalla sentina, la parte più bassa della nave traghetti. Secondo la Capitaneria di porto le esalazioni sarebbero state causate da un principio di incendio scatenato da un lavoro di saldatura



Tragedia. La Sansovino attraccata nel porto di Messina

Incidente in nave, tre morti

Genova - Gli operai erano impegnati in lavori di pulizia di una cisterna della nave "Sansovino" della Siremar.



Genova - **Cinque operai si sono sentiti male mentre stavano eseguendo lavori in una cisterna della nave "Sansovino" della Siremar**,ormeggiata al molo Norimberga del porto di Messina. Gli operai stavano eseguendo lavori di pulizia nei serbatoi del carburante quando hanno accusato dei malori e sono precipitati all'interno della cisterna; sono stati recuperati da diverse squadre dei vigili del fuoco intervenute sul posto e trasportati al Policlinico. Tre di loro sono morti.

**Raddoppiano le imbarcazioni a Cala de' Medici
I cantieri che hanno stabilito sul porto le nuove basi nautiche –
Ratti: premia l'impegno della società**



ROSIGNANO – Il porto turistico Marina Cala de' Medici, nel biennio 2013-2015, ha praticamente raddoppiato il numero delle imbarcazioni presenti in porto, registrando attualmente il tutto esaurito. L'incremento è stato notevole ed ha attirato l'interesse di importanti cantieri navali, i quali hanno deciso di stabilire a Cala de' Medici proprie basi nautiche per la commercializzazione o il varo e rifinitura delle proprie imbarcazioni.

È questo il caso del cantiere Mylius Yachts, ormai da qualche tempo sulla cresta dell'onda, che ha scelto Marina Cala de' Medici per il varo delle sue ultime tre imbarcazioni: a fine luglio sono stati, infatti, varati il nuovo Mylius 50', "Daguet2", di un esperto armatore francese, e il primo Mylius 76' in versione Deck Saloon (DS), "Grillo Parlante", un fast cruiser progettato per privilegiare gli spazi e la vivibilità di bordo e l'autonomia in navigazione. Sabato 19 novembre è stata, invece, la volta di "Oscar3", primo nuovo Mylius 65', versione Flush Deck (FD).

Il cantiere Mylius Yachts, con sede a Piacenza, oltre alla attività di messa in mare (montaggio di albero, chiglia e timone, collaudo impianti, prime uscite con gli armatori, ecc.) delle nuove imbarcazioni, ha stretto accordi col Marina per effettuare le proprie attività di assistenza post-vendita, creando un notevole indotto per gli artigiani locali chiamati a compiere tali lavorazioni. Ecco perché, oltre alle tre barche su menzionate, sono attualmente ormeggiati in Porto per la "revisione invernale" anche altri 3 Mylius: "Egi4", primo Mylius 76' FD varato ad aprile, "Twin Soul" (60') e "Twin Soul 6" (65').

Ma il cantiere Mylius Yachts non è l'unico ad aver scelto Cala de' Medici. Nell'arco di un mese, infatti, il cantiere Solaris ha portato in Porto tre imbarcazioni nuove varate circa un anno fa: Solaris 37', 44' e Solaris 58', più diverse imbarcazioni usate. Il cantiere ha anche da poco preso in affitto un fondo all'interno del Borgo Commerciale di Cala de' Medici e, nello specifico, ha rilevato quello di Fosco Franconi, socio storico del Marina scomparso di recente, nonché tra i fondatori del cantiere Solaris. Il cantiere ha optato per questa soluzione sia nell'ottica di dare una continuità e proseguire nel lavoro svolto da Fosco Franconi nei suoi numerosi anni di attività, sia per l'importanza strategica della zona, in grado di attirare sempre più compratori dalle ottime capacità economiche.

segue

La Società "Duemari", broker Solaris, sta portando inoltre in porto anche un altro cantiere: Sirena Marine, joint venture di proprietà di un grosso industriale turco che ha rilevato il marchio italiano Azuree, rifacendo la gamma. Cantiere, il Sirena Marine, che produce due linee: la linea Azuree (con un Azuree 41' presente a Cala de' Medici) e una linea più di lusso chiamata "Euphoria" (con un Euphoria 54' presente a Cala de' Medici). «Siamo molto felici che questi cantieri ci abbiano scelto – afferma Matteo Italo Ratti, direttore e AD di Marina Cala de' Medici. Scelta dovuta – prosegue Ratti – anche al grande impegno profuso dalla struttura e dal suo management per rendere il Marina un porto di lusso, in grado di far gola e accogliere importanti realtà del mondo della nautica come queste e, siamo sicuri, quelle che ancora verranno».

«Speriamo che la collaborazione intrapresa possa rafforzarsi ulteriormente e proseguire», conclude il direttore e AD Ratti.

Shipping: Fedespedi, bene riforma Porti ma troppe norme

Merlo, Italia crede in sviluppo economia del mare



(ANSA) - MILANO, 29 NOV - Gli spedizionieri italiani accolgono "positivamente" la recente riforma dei porti varata dal Governo, anche se permangono perplessità, prima fra tutte "le norme sul regime Iva nei depositi doganali, che rappresentano di fatto un fattore di distorsione dei traffici verso i porti esteri a noi vicini, come ad esempio Marsiglia e Capodistria": lo ha detto a Milano il presidente di Fedespedi, Roberto Alberti, in occasione dell'assemblea pubblica 2016 della Federazione Spedizionieri. Alberti ha sottolineato che in Italia continua a pesare la "complessità burocratica delle norme". Il gigantismo navale oggi in atto nel mondo porta secondo Alberti ad una "corsa acritica dei porti per soddisfare le sempre crescenti necessità dell'armamento mondiale, fino all'eccesso di offerta di stiva". Le aziende rappresentate da Fedespedi sono state capaci finora di garantire i servizi richiesti dal sistema manifatturiero e distributivo. E' necessario però che il Governo continui a dare attenzione all'economia del mare.

"E' in atto un processo di trasformazione dello shipping mondiale - ha detto il consigliere del ministero delle Infrastrutture, Luigi Merlo - e per la prima volta in Italia c'è una politica sull'economia del mare che si basa su una visione e su una seria programmazione, proprio nell'interesse di tutti i soggetti che operano nel marittimo, compresi appunto gli spedizionieri".(ANSA).

SPEDIZIONIERI

Fedespedi festeggia 70 anni di attività

MILANO. I fenomeni in atto nel settore marittimo, gli scenari futuri e il ruolo dell'Italia nella gestione delle *supply chain* globali. Queste, in sintesi, alcune delle tematiche principali affrontate dall'assemblea pubblica 2016 di Fedespedi - Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali - che si è tenuta ieri a Milano, a Palazzo Clerici. L'assemblea ha festeggiato il 70° anniversario dalla fondazione dell'associazione.

Fedespedi s'interroga sugli scenari dello shipping



I fenomeni in atto nel settore marittimo, gli scenari futuri e il ruolo dell'Italia nella gestione delle supply chain globali. E ancora, la centralità dello spedizioniere nella logistica delle merci e i punti di forza del settore spedizionieristico italiano per cogliere le opportunità e fronteggiare le minacce che le nuove sfide porranno al comparto. Queste, in sintesi, le tematiche principali dell'Assemblea pubblica 2016 di Fedespedi – **Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali** – tenutasi questa mattina a Milano a Palazzo Clerici.

L'Assemblea, che ha festeggiato il 70° anniversario della fondazione della federazione, si è aperta con la relazione del presidente Roberto Alberti che, dopo un excursus sui grandi cambiamenti del mondo della logistica (tecnologici, procedurali e normativi, solo per citarne alcuni) che hanno modificato, negli anni, il lavoro dello spedizioniere, ha delineato per il futuro dello shipping uno scenario caratterizzato da luci e ombre.

“Se la recente riforma dei porti – ha affermato Alberti – può essere valutata nel complesso positivamente per il contributo che può dare al rafforzamento del ruolo dell'Italia come terminale dei traffici marittimi da/per l'Europa, anche se molto dipenderà poi dalla sua pratica attuazione, le norme sul regime Iva nei depositi doganali contenute nel Decreto Legge 193 vanno nella direzione diametralmente opposta, rappresentando di fatto un disincentivo all'utilizzo dei porti italiani e un fattore di distorsione dei traffici verso quelli esteri a noi vicini, come ad esempio Marsiglia e Capodistria”.

Il presidente Alberti ha sottolineato inoltre come, per il nostro paese, a pesare siano la complessità burocratica delle norme e la difficoltà della loro interpretazione, oltre che la tendenza a recepire o interpretare le direttive europee in modo ristrettivo e penalizzante per le imprese e scelte politiche che molte volte non favoriscono l'agire economico ma anzi lo penalizzano, o comunque lo ostacolano.

- segue

Nella sua relazione Alberti ha infine affrontato il tema degli attuali scenari dello shipping ripercorrendo i principali fenomeni che lo caratterizzano, dalla concentrazione in atto nel mercato del trasporto marittimo alla corsa al gigantismo navale, che ha portato quasi tutti i porti del mondo ad adeguare le proprie infrastrutture in una corsa acritica per soddisfare le sempre crescenti necessità dell'armamento mondiale, fino all'eccesso di offerta di stiva, che ha determinato il crollo dei livelli di nolo e il deterioramento dei conti economici di una parte dell'armamento.

“In uno scenario così difficile - ha concluso Alberti - le aziende rappresentate da Fedespedi sono state capaci di garantire i servizi richiesti dal sistema manifatturiero e distributivo, assicurando quegli standard necessari per poter operare con successo sui mercati internazionali. La Federazione continuerà a favorire percorsi collaborativi tra le nostre imprese, ad approntare, ove necessario, misure di sostegno e a dare il proprio contributo ai decisori pubblici nei processi di elaborazione di misure finalizzate a rendere il settore della logistica un motore importante di crescita e sviluppo del nostro Paese”.

L'Assemblea ha ospitato anche gli interventi di Alessandro Panaro - responsabile Maritime & Mediterranean economy Srm, di Enrico Righetti - Studio Legale Righetti e di Luigi Merlo - Consigliere del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

FEDESPEDI: le problematiche e i nuovi scenari dello shipping al centro dell'Assemblea Pubblica 2016 della Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali che festeggia quest'anno i 70 anni di attività



In uno scenario di grandi cambiamenti lo spedizioniere si conferma figura centrale nella logistica delle merci. Dal Presidente Alberti critica alle nuove norme sul regime IVA nei depositi doganali contenute nel Decreto Legge 193 e preoccupazioni per gli effetti negativi di tali novità normative sulla portualità italiana a vantaggio degli scali dei vicini paesi competitors.

I fenomeni in atto nel settore marittimo, gli scenari futuri e il ruolo dell'Italia nella gestione delle supply chain globali. E ancora, la centralità dello spedizioniere nella logistica delle merci e i punti di forza del settore spedizionieristico italiano per cogliere le opportunità e fronteggiare le minacce che le nuove sfide porranno al comparto.

Milano, 29 novembre 2016 – Queste, in sintesi, le tematiche principali dell'Assemblea Pubblica 2016 di Fedespedi – Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali – tenutasi questa mattina a Milano a Palazzo Clerici. L'Assemblea, che ha festeggiato il 70° anniversario della fondazione della Federazione, si è aperta con la relazione del Presidente Roberto Alberti che, dopo un excursus sui grandi cambiamenti del mondo della logistica (tecnologici, procedurali e normativi, solo per citarne alcuni) che hanno modificato, negli anni, il lavoro dello spedizioniere, ha delineato per il futuro dello shipping uno scenario caratterizzato da luci e ombre.

- segue

“Se la recente riforma dei porti – ha affermato il Presidente Fedespedito Roberto Alberti – può essere valutata nel complesso positivamente per il contributo che può dare al rafforzamento del ruolo dell’Italia come terminale dei traffici marittimi da/per l’Europa, anche se molto dipenderà poi dalla sua pratica attuazione, le norme sul regime IVA nei depositi doganali contenute nel Decreto Legge 193 vanno nella direzione diametralmente opposta, rappresentando di fatto un disincentivo all’utilizzo dei porti italiani e un fattore di distorsione dei traffici verso quelli esteri a noi vicini, come ad esempio Marsiglia e Capodistria”.

Il Presidente Alberti ha sottolineato inoltre come, per il nostro paese, a pesare siano la complessità burocratica delle norme e la difficoltà della loro interpretazione, oltre che la tendenza a recepire o interpretare le direttive europee in modo ristrettivo e penalizzante per le imprese e scelte politiche che molte volte non favoriscono l’agire economico ma anzi lo penalizzano, o comunque lo ostacolano.

Nella sua relazione Alberti ha infine affrontato il tema degli attuali scenari dello shipping ripercorrendo i principali fenomeni che lo caratterizzano, dalla concentrazione in atto nel mercato del trasporto marittimo alla corsa al gigantismo navale, che ha portato quasi tutti i porti del mondo ad adeguare le proprie infrastrutture in una corsa acritica per soddisfare le sempre crescenti necessità dell’armamento mondiale, fino all’eccesso di offerta di stiva, che ha determinato il crollo dei livelli di nolo e il deterioramento dei conti economici di una parte dell’armamento.

“In uno scenario così difficile – ha concluso Alberti – le aziende rappresentate da Fedespedito sono state capaci di garantire i servizi richiesti dal sistema manifatturiero e distributivo, assicurando quegli standard necessari per poter operare con successo sui mercati internazionali. La Federazione continuerà a favorire percorsi collaborativi tra le nostre imprese, ad approntare, ove necessario, misure di sostegno e a dare il proprio contributo ai decisori pubblici nei processi di elaborazione di misure finalizzate a rendere il settore della logistica un motore importante di crescita e sviluppo del nostro Paese”.

L’Assemblea Pubblica Fedespedito 2016 ha ospitato anche gli interventi di Alessandro Panaro – Responsabile Maritime & Mediterranean economy SRM, di Enrico Righetti – Studio Legale Righetti e di Luigi Merlo – Consigliere del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

FEDESPEDI: le problematiche e i nuovi scenari dello Shipping



MILANO – In uno scenario di grandi cambiamenti lo spedizioniere si conferma figura centrale nella logistica delle merci. Dal Presidente Alberti critica alle nuove norme sul regime IVA nei depositi doganali contenute nel Decreto Legge 193 e preoccupazioni per gli effetti negativi di tali novità normative sulla portualità italiana a vantaggio degli scali dei vicini paesi competitors.

I fenomeni in atto nel settore marittimo, gli scenari futuri e il ruolo dell'Italia nella gestione delle supply chain globali.

E ancora, la centralità dello spedizioniere nella logistica delle merci e i punti di forza del settore spedizionieristico italiano per cogliere le opportunità e fronteggiare le minacce che le nuove sfide porranno al comparto. Queste, in sintesi, le tematiche principali dell'Assemblea Pubblica 2016 di Fedespedi – Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali – tenutasi questa mattina a Milano a Palazzo Clerici.

L'Assemblea, che ha festeggiato il 70° anniversario della fondazione della Federazione, si è aperta con la relazione del Presidente Roberto Alberti che, dopo un excursus sui grandi cambiamenti del mondo della logistica (tecnologici, procedurali e normativi, solo per citarne alcuni) che hanno modificato, negli anni, il lavoro dello spedizioniere, ha delineato per il futuro dello shipping uno scenario caratterizzato da luci e ombre.

“Se la recente [riforma dei porti](#) – ha affermato il Presidente Fedespedi Roberto Alberti – può essere valutata nel complesso positivamente per il contributo che può dare al rafforzamento del ruolo dell'Italia come terminale dei traffici marittimi da/per l'Europa, anche se molto dipenderà poi dalla sua pratica attuazione, le norme sul regime IVA nei depositi doganali contenute nel Decreto Legge 193 vanno nella direzione diametralmente opposta, rappresentando di fatto un disincentivo all'utilizzo dei porti italiani e un fattore di distorsione dei traffici verso quelli esteri a noi vicini, come ad esempio Marsiglia e Capodistria”.

Il Presidente Alberti ha sottolineato inoltre come, per il nostro paese, a pesare siano la complessità burocratica delle norme e la difficoltà della loro interpretazione, oltre che la tendenza a recepire o interpretare le direttive europee in modo ristrettivo e penalizzante per le imprese e scelte politiche che molte volte non favoriscono l'agire economico ma anzi lo penalizzano, o comunque lo ostacolano.

Nella sua relazione Alberti ha infine affrontato il tema degli attuali scenari dello shipping ripercorrendo i principali fenomeni che lo caratterizzano, dalla concentrazione in atto nel mercato del trasporto marittimo alla corsa al gigantismo navale, che ha portato quasi tutti i porti del mondo ad adeguare le proprie infrastrutture in una corsa acritica per soddisfare le sempre crescenti necessità dell'armamento mondiale, fino all'eccesso di offerta di stiva, che ha determinato il crollo dei livelli di nolo e il deterioramento dei conti economici di una parte dell'armamento.

“In uno scenario così difficile – ha concluso Alberti – le aziende rappresentate da Fedespedi sono state capaci di garantire i servizi richiesti dal sistema manifatturiero e distributivo, assicurando quegli standard necessari per poter operare con successo sui mercati internazionali. La Federazione continuerà a favorire percorsi collaborativi tra le nostre imprese, ad approntare, ove necessario, misure di sostegno e a dare il proprio contributo ai decisori pubblici nei processi di elaborazione di misure finalizzate a rendere il settore della logistica un motore importante di crescita e sviluppo del nostro Paese”.

L'Assemblea Pubblica Fedespedi 2016 ha ospitato anche gli interventi di Alessandro Panaro – Responsabile Maritime & Mediterranean economy SRM, di Enrico Righetti – Studio Legale Righetti e di Luigi Merlo – Consigliere del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.