

# INDICE



## Dai Porti:

### Venezia:

**"...Sul nuovo port offshore scontro Casson-Costa..."**  
(Il Gazzettino Venezia)

### Genova:

**"...Bisogno convoca gli "industriali"..."** (The Medi Telegraph)

### Livorno:

**"...Inaugurati nel porto di Livorno i magazzini de "La Paduletta"..."** (Il Messaggero Marittimo, La Nazione, Il Tirreno)

**"...Collesalveti rilancia: "Lo sviluppo passa dall'interporto"..."**  
(Il Tirreno)

**"...Privati e pubblico, nuovi impegni..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...I traffici crescono, le maleodoranze pure..."** (La Nazione)

**"...Tra bacini e foglie di fico..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Grandi Molini ci ripensi e ritiri i 30 licenziamenti..."** (La Nazione, Il Tirreno)

**"...Bacino alla città per ripartire..."** (Il Tirreno)

### Piombino:

**"...Porto e accordo di programma: il 16 l'incontro..."** (La Nazione)

**"...Calenda-Rebrab: il tempo stringe..."** (La Nazione)

### Ravenna:

**"...Traffici 2016: il Porto di Ravenna fa segnare un più 5% e "tiene" malgrado le turbolenze..."** (Ravenna Notizie)

### Ancona:

**"...Porto Ancona, nel 2016 più traffico merci e crocieristi..."**  
(Ansa)

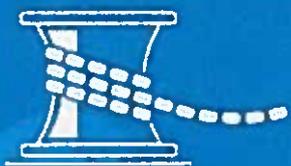
### Autorità di Sistema Calabria-Messina:

**"...Delrio: "Ancora nessuna decisione sul presidente dell'Autorità portuale..."..."** (Il Secolo XIX)

**"...In porto undici navi da crociera ma per lo sviluppo serve altro..."** (Gazzetta del Sud)

### Palermo:

**"...I ritardi dell'anello ferroviario?..."** (Live Sicilia, Gazzetta del Sud)



# INDICE

---



## **Catania:**

**"...Autortià a Catania occasione per tutti..." (La Sicilia)**

## **Focus:**

**"...A Roma il primo summit sulla "Blue Economy Med"..."**  
(The Medi Telegraph)

**Altre notizie da porti stranieri**

## Sul nuovo porto offshore scontro Casson-Costa Il presidente uscente: «Parla contro il futuro»

Il senatore Felice Casson se l'è presa con il presidente uscente Paolo Costa che non avrebbe dovuto firmare il contratto da 4 milioni di euro per la progettazione del nuovo porto offshore (Voops) al largo di Malamocco, perché dovrebbe occuparsene il nuovo presidente Pino Musolino e perché la Corte dei conti ora potrebbe chiedere conto se la spesa non porterà a un risultato, ad esempio se il Governo deciderà di bocciare la costruzione del nuovo porto. Costa risponde che Casson «se ne deve fare una ragione: tutta la vicenda Voops, che ha visto protagonisti ben quattro governi e quattro ministri, si è sempre svolta in attuazione di norme e provvedimenti, sempre noti al Ministero e a ogni altro organo vigilante, e soprattutto senza alcuna obiezione».

Paolo Costa elenca tutti i provvedimenti dal 2010 ad oggi e cita «il plauso e gli incoraggiamenti da ogni parte del mondo, da parte di coloro che hanno a cuore le sorti di Venezia». E conclude dicendosi dispiaciuto che «ancora una volta il senatore Casson si è distinto per un'iniziativa che rischia solo di minare il futuro di Venezia e delle prossime generazioni».

(e.i.)



**ALL'ATTACCO**  
Felice Casson

# Bisagno convoca gli "industriali" del porto per la nomina del comitato di gestione

Genova - Domani la commissione. Una parte di Confindustria Genova spinge per Mauro Vianello (Santa Barbara) al posto del sindaco Marco Doria.

Genova - **Marco Bisagno**, presidente della commissione porto e logistica di Confindustria Genova, ha convocato per domani mattina una riunione per discutere della «composizione del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale». Sul tavolo rimane la scelta di un candidato che entri nel board portuale: **l'unica poltrona "libera" è quella che spetta al Comune di Genova**. Marco Doria, momentaneamente, ha deciso di nominare sè stesso, dopo essere stato vicino all'indicazione di **Mauro Vianello (Santa Barbara)**. Non è un mistero che un pezzo di Confindustria veda di buon occhio l'ex presidente di Ente Bacini e forse spera adesso di poter tornare alla carica.

## L'investimento della «Cilp» ha superato i due milioni Inaugurati nel porto di Livorno i magazzini de «La Paduletta»

LIVORNO - «Cilp» la Compagnia impresa lavoratori portuali di Livorno, ha organizzato ieri pomeriggio, la cerimonia di inaugurazione dei magazzini «La Paduletta» situati all'interno del proprio Terminal Livorno Est di Viale Mogadiscio. Gli otto vecchi magazzini sono stati oggetto di interventi di bonifica e ristrutturazione per soddisfare la crescente domanda di spazi da dedicare allo stoccaggio di prodotti forestali e soprattutto cellulosa che negli ultimi anni ha registrato un forte incremento dei volumi movimentati.

I magazzini «La Paduletta» si estendono su una superficie di 22 mila metri quadri ed offrono una capacità di stoccaggio di quasi 200 mila metri cubi. Sono corredati da 22 portoni di accesso e 30 mila mq (continua in ultima pagina)



Vincenzo Ceccarelli al taglio del nastro tra Dalli e Bece

### Inaugurati nel porto

di piazzali dedicati, prossimi alla banchina, che garantiscono ottime condizioni di operatività.

Il tradizionale taglio del nastro è stato eseguito dall'assessore alle Infrastrutture della Regione Toscana, Vincenzo Ceccarelli, affiancato da Marco Dalli e Luca Bece, rispettivamente presidente e amministratore delegato di Cilp.

Dopo l'ingresso dei numerosi ospiti all'interno di un magazzino appositamente allestito per la cerimonia, Dalli ha pronunciato un breve discorso ringraziando tutti i presenti, ma anche il presidente della Regione Toscana Rossi impegnato a Roma in un incontro con il ministro Calenda ed il sindaco Nogarin occupato in Consiglio comunale, che hanno trasmesso un messaggio di saluto.

«Questo è un momento importante per la nostra azienda e per il porto. Una risposta concreta - ha sottolineato Dalli - alle esigenze sorte dalla rilevante ripresa dei traffici, coerente con gli ambiziosi obiettivi che i soci Cilp si sono posti» credendo «nel futuro del nostro

porto, della città e della Regione».

L'investimento della Compagnia è di oltre due milioni di euro, ma rappresenta solo una parte dei significativi interventi compiuti, il cui valore supera i cinque milioni.

«Oggi qui vediamo cellulosa - ha proseguito Dalli - ma intendiamo utilizzare questi spazi anche per altre tipologie merceologiche, in una logica di efficiente filiera logistica, che può garantire nuove opportunità».

Il porto di Livorno è tra i più importanti nel Mediterraneo per i prodotti forestali e movimentati oltre il 60% dell'import italiano di cellulosa, in gran parte diretto alle cartiere di Lucca.

Altro importante traffico di Cilp, sempre al Terminal Livorno Est è quello delle auto nuove di fabbrica. «Nel 2016 Cilp ne ha movimentate quasi 300.000, rendendo lo scalo di Livorno il più importante in Italia nel settore automotive auto».

Parlando sempre dell'attività di Cilp, Dalli ha ricordato l'ultimo contratto sottoscritto con Hitachi, che prevede l'arrivo in questi giorni di 217 vagoni ferroviari «nudi»

arrivati dal porto di Kobe che saranno trasferiti negli stabilimenti ex Ansaldo Breda di Pistoia per essere allestiti ed infine inviati a Southampton.

Un ultimo, sentito, ringraziamento Dalli l'ha rivolto a tutti coloro che a vario titolo hanno contribuito a realizzare quest'opera.

La parola è poi passata all'assessore Ceccarelli che ha sottolineato l'importanza di «coniugare investimenti pubblici e privati nel porto. Non ci sono solo questi magazzini, ma va avanti il progetto di scavalco per valorizzare la vocazione di retroporto, così come quello della darsena Europa che vede sempre presente la Regione come interprete del rilancio del porto maggiormente infrastrutturato».

«Spero - ha concluso Ceccarelli - di rivedervi nei prossimi mesi per altri importanti inaugurazioni per lo sviluppo del porto e di tutta la costa».

Quindi Luca Bece ha passato la parola al commissario **del Auctoportuale** Luciano Gallanti, giunto ormai al termine del suo incarico.

«A giorni lascerò questo porto dopo sei anni. E' con piacere che sono qui per fare i complimenti a Cilp per questo lavoro. Livorno è il primo porto in Italia per auto e forestali. Non ostante alcune notizie della stampa locale - ha detto con ironia, ma senza polemizzare - il porto dà buoni risultati e dà fiducia per il futuro».

Sempre Bece, ha quindi invitato a parlare il comandante della Capitaneria e direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Di Marco, il quale nel suo brevissimo intervento ha detto che «investire in quest'area migliora il porto che negli ultimi anni è cresciuto», ringraziando per questo anche Gallanti e sostenendo che «7.000 navi l'anno, tra arrivi e partenze, come avviene a Livorno, non si registrano in un piccolo porto» ma sottolineando che ciò che è stato fatto da Cilp «migliora la qualità del lavoro e porta alla crescita dello scalo».

Infine, prima di invitare gli ospiti ad accomodarsi al buffet, Marco Dalli ha voluto ricordare un dipendente di Cilp, Marco Baldi, mancato di recente che aveva lavorato proprio questi magazzini.

## Il Mediterraneo esalta Livorno Qui l'area di stoccaggio più grande

Porto merci record con cellulosa e vetture. Investimento da 2 milioni

Il terminal

### Armatori: i big già in pole position

Antonio Fulvi  
LIVORNO

**UN RECORD** nazionale, anzi due: quello degli sbarchi di cellulosa, sul milione e passa di tonnellate il 60% delle quali destinate alle cartiere di Lucca; e quello degli sbarchi di auto nuove, sul mezzo milione di unità con incrementi nel 2016 di oltre il 20%. Sono i numeri che la Cilp, Compagnia-impresa dei portuali livornesi oggi fortemente partecipata anche da grandi gruppi privati come l'armamento (rimorchiatori) Neri e il Gip genovese dell'im-

#### I NUMERI

Otto mega-capannoni  
e piazzali attrezzati  
Un modello nazionale

prenditore Negri, ha presentato ieri all'inaugurazione del rinnovato warehouse di La Paduletta, a testimoniare i successi del porto.

**UN TERMINAL** modello costituito da 8 grandi capannoni di 22mila metri quadrati e da 30mila metri quadri di piazzali attrezzati, dove cellulosa e auto nuove affluiscono dalle banchine per essere poi distribuiti in tutta Italia. L'investimento



L'inaugurazione del terminal della Paduletta, insieme al recente raccordo ferroviario, alla progettata piattaforma Europa e ai grande dragaggi dei fondali, è un segnale già raccolto dai primi utenti dello scalo, cioè gli armatori. I grandi gruppi Grimaldi e Onorato nei ro/ro e il colosso Msc nei container sono già dentro

è stato di oltre 2 milioni di euro, in un programma di oltre 5 milioni «che - ha detto il presidente di Cilp Marco Dalli - riconferma la vocazione del porto di far fronte alle sfide internazionali». Il che significa che imprenditori privati, Regione Toscana ed armatori considerano oggi lo scalo di Livorno come un terminale importante, se non fondamentale, nella filiera logistica che l'Italia sta rinnovando con la ri-



STRATEGIE L'assessore Ceccarelli insieme all'armatore Piero Neri

forma dei porti e il piano nazionale dell'intermodalità. Per il governatore della Regione Enrico Rossi, ieri impegnato a Roma con il ministro Delrio, è intervenuto l'assessore ai trasporti e mobilità Vincenzo Ceccarelli. Che ha tagliato il nastro inaugurale, ricordando quanto la Regione stessa ha investito e sta investendo sul porto per farne uno scalo modernamente infrastrutturato. Il raccordo ferroviario tra la Darsena Toscana e la rete Fs nazionale

recentemente inaugurato, il progettato "scavalco" dei binari per unire banchine all'interporto Vespucci di Giustice, l'impegno di 200 milioni di contribuzione per il grande progetto della piattaforma Europa - ha detto Ceccarelli - sono le prove concrete di quanto l'intera Toscana stia puntando sul porto di Livorno. Quando pubblico e privato s'impegnano insieme - ha concluso - è meno difficile raggiungere obiettivi anche di grande portata».

## Varato il mega-deposito da 200mila metri cubi

**IL BIGLIETTO** da visita, ben evidente dal viadotto per la Darsena Toscana, è stato il mare quasi infinito di auto nuove stivate a ranghi nei piazzali; dal quale svettano i tetti degli otto grandi e totalmente rinnovati magazzini de "La Paduletta", ovvero il fiore all'occhiello di Cilp, la Compagnia-imprese dei portuali inaugurati ieri con l'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli e il gotha del porto. L'importanza degli avvenimenti e delle inaugurazioni, sulle banchine, si può leggere proprio da chi interviene; e ieri c'erano tutti i big, da quelli istituzionali- il commissario della Port Authority **Giuliano Gallanti**, il comandante della Capitaneria capitano di vascello (Cp) Vincenzo Di Marco che hanno portato il loro saluto- a quelli privati, da Luigi Negri (in uscita dal Gip, peraltro ancora socio di Cilp) a Piero e Corrado Neri, dai vertici di Asamar e Spedimar ai piloti, dalle banche ai piloti e naturalmente i sindacati. I DATI dell'operazione "La Paduletta" sono stati ricordati dal presidente di Cilp, Marco Dalli, sul palco affiancato all'amministratore delegato Luca Becca. Nella sostanza, i vecchi capanno-

ni sono stati totalmente sostituiti con otto grandi magazzini adatti a ricevere svariate tipologie di merci attraverso 22 portali automatizzati, per un totale di 22 mila metri quadri coperti e 200 mila metri cubi di volumi utili di stoccaggio. L'investimento è stato di 2,2 milioni di euro, quota di circa 5 milioni di euro di investimenti totali sul porto da parte dei soci Cilp (che come noto sono i gruppi Neri e Negri a fianco della Compagnia-impresa dei portuali). Nel corso dell'inaugurazione- Dalli ha anche letto i messaggi augurali del vescovo Giusti e del sindaco Nogarini, quest'ultimo impegnato in consiglio comunale- è stato fatto notare come i grandi spazi coperti siano già parzialmente riempiti da balle di cellulosa, uno dei traffici primari del porto, per il 60% destinato alle cartiere della Lucca. E sia per la cellulosa, sia per lo sbarco di auto nuove, Livorno si conferma- ha ricordato Dalli- al primo posto tra i porti italiani.

CIÒ NON toglie che la Cilp punti a differenziare ulteriormente le tipologie di traffici adatti a «La Paduletta- è stato ricordato ancora- le quadro di una filiera logistica sempre più allargata». Un esempio: nei giorni scorsi so-

no arrivati dal porto di Kobe 217 vagoni ferroviari che saranno totalmente allestiti sulle nostre aree e verranno poi rispediti via mare per la destinazione finale di Southampton, a conferma della estrema flessibilità del nostro scalo e di chi ci lavora.

TRA I SALUTI di apertura della cerimonia, quello dell'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli ha ricordato l'impegno personale del governatore Rossi e i progetti già realizzati o in atto- dal collegamento ferroviario tra Darsena Toscana e rete FS sullo scavalco", dall'impegno per l'annodamento delle "porte vinciane" al finanziamento quota/parte per la Piattaforma Europa- da parte della Regione. Quando pubblico e privato collaborano come per il porto di Livorno- ha detto- i risultati arrivano. Anche il commissario dell'Autorità portuale **Giuliano Gallanti** ha voluto ricordare che il porto di Livorno ha un grande avvenire. Da genovese- ha detto- ma anche e specialmente "da chi a Livorno ha completato una esperienza affascinante". Lasciandoci, possiamo riconoscerlo, un buon ricordo.

A.F.



**PIAZZALE DI STOCCAGGIO** Il mare di auto nuove stivate a ranghi nei piazzali, visibili dal viadotto per la Darsena Toscana

**L'INVESTIMENTO**  
Sono 2,2 milioni di euro parte dei 5 milioni stanziati dai soci Cilp su Livorno

- segue -

**PARATA DI BIG**

DALL'ASSESSORE CECCARELLI AL GOTHA DEL PORTO  
PRESENTI ALLA CERIMONIA: ASSENTE IL SINDACO  
IMPEGNATO IN CONSIGLIO COMUNALE



**PADULETTA AVANTI TUTTA**  
*Magazzini record: il taglio del nastro*

\* NUOVO SUPER-MAGAZZINO

Porto, Livorno smisterà le auto e i treni in arrivo dal Giappone



Porto: l'interno del nuovo super-magazzino di Cilp nella zona di Paduletta (Pentafoto)

■ CORSI DI ERINACEA

## PORTO » INAUGURATO IL SUPERMAGAZZINO

# L'anno Cilp parte bene ecco 29 treni Hitachi e 25mila Toyota Yaris

Taglio del nastro ai maxi-capannoni per i forestali in Darsena Est mentre arrivano le prime commesse 2017 di auto e project cargo

di **Giulio Corsi**  
► LIVORNO

«Il porto cresce e investimenti come questo danno il sapore del grande rinnovamento che è in corso sulle nostre banchine, in grado di fare di Livorno sempre più uno scalo internazionale», rivendica **Giuliano Gallanti**, probabilmente alla sua ultima uscita ufficiale dopo sei anni alla guida di palazzo Rosciano, durante l'inaugurazione del nuovissimo magazzino costruito da Cilp alla Darsena Est. 22mila metri quadri coperti a pochi metri dalle banchine, quasi quattro campi di calcio destinati ad accogliere soprattutto i forestali in partenza per le cartiere della Lucchese, ma anche project cargo e rinfuse.

Il porto cresce e crescono i traffici. E lo raccontano non solo i freschissimi dati del 2016 (32,81 milioni di tonnellate di merci movimentate, +0,3% sul

2015), ma anche i primi spunti del 2017. Sono colpi di queste settimane due commesse entrate nella pancia di Cilp: 1) un contratto da 800mila euro circa con i Hitachi per 217 vagoni provenienti dal Giappone e destinati alle ferrovie inglesi, che devono fare tappa in Italia, all'ex Ansaldo Breda di Pisa, per essere allestiti, prima di partire per Southampton; 2) 25mila Toyota Yaris prodotte nello stabilimento francese di Valenciennes, imbarcate nel porto olandese di Zeeburg, che saranno scaricate proprio in Darsena Est per essere commercializzate nel 2017 sul mercato italiano.

«Un mese fa eravamo qui a inaugurare la direttissima ferroviaria Darsena Toscana-Tirrenica, ora i nuovi magazzini Cilp della Paduletta: quando gli sforzi e gli obiettivi del pubblico si coniugano con quelli del privato, i risultati si vedono», ha commentato l'assesso-

re regionale alle infrastrutture **Vincenzo Ceccarelli** in rappresentanza del governatore **Enrico Rossi**, assente per un impegno a Roma col ministro **Calenda**.

**IL SUPER MAGAZZINO DEI FORESTALLI.** «È un momento importante: questo magazzino ha sottolineato il presidente di Cilp, **Marco Dalli** accanto all'amministratore delegato **Luca Becce** - rappresenta una concreta risposta alle esigenze evidenziate dal rilevante incremento dei traffici degli ultimi due anni». 22mila metri quadrati, una capacità di stoccaggio di oltre 200mila metri cubi, 22 portoni di accesso e 30mila metri quadrati di piazzali dedicati affacciati sulle banchine: questi i numeri di una struttura «che sarà un tassello fondamentale nella nostra crescita», ha rimarcato Dalli.

Ai soci di Cilp (Cpl al 50% e Neri e Negri, attraverso Ngi, con l'altro 50%) la nuova *wa-*

*rehouse* della Paduletta è costata 2,3 milioni. «Negli ultimi anni gli investimenti hanno superato abbondantemente i 5 milioni», ha ricordato Dalli.

I magazzini saranno dedicati inizialmente ai forestali, uno dei traffici in cui il nostro scalo è leader: qui si movimentano oltre il 60% dell'importazione nazionale di cellulosa italiana e in questo risultato Cilp ha contribuito movimentando nel 2016 oltre 1,2 milioni di tonnellate.

«Ma il nostro intendimento è utilizzare la struttura anche per altre tipologie merceologiche: in una logica di efficiente filiera logistica che riteniamo possa rappresentare un motore in grado di alimentare nuove opportunità per tutta la regione», ha detto il presidente di Cilp, auspicando un incremento del traffico in export e lanciando un messaggio alle istituzioni: «Se come imprese e come istituzioni lavoreremo bene insieme, Livorno ha la

possibilità di intercettare altri importantissimi traffici in uscita. Per questo obiettivo sono necessarie ulteriori infrastrutture, ma dobbiamo dire che l'Autorità Correda si è già mossa in tal senso».

**DOPO 20 ANNI TORNANO I TRENI.** Dalli ha poi reso nota l'ultimo importante contratto firmato da Cilp, col colosso mondiale Hitachi: 217 vagoni ferroviari "nudi" provenienti da Kobe sulle navi garage della Wallenius, che verranno sbarcati a Livorno - un primo blocco è già arrivato ieri -, trasferiti negli stabilimenti ex Ansaldo Breda di Pistola, dove verranno allestiti e inviati a Southampton, sulla costa meridionale dell'Inghilterra, di fronte all'isola di Wight.

«Un importante risultato che conferma la centralità del porto di Livorno per l'economia di tutta la regione», ha voluto rimarcare il presidente di Cilp.

I vagoni comporranno 29 treni AT300 destinati alle ferrovie inglesi, una commessa da 500 milioni complessivi di valore per Hitachi.

Per la Compagnia si tratta invece di un lavoro da 800mila euro, che rappresenta però anche un ritorno importante, quello dei vagoni ferroviari costruiti dall'ex Ansaldo Breda, un segmento del traffico project cargo fermo da due decenni e che potrebbe trovare nuova linfa grazie al rilancio della fabbrica pistoiese, passata nel 2015 da Finmeccanica a Hitachi (e tornata in utile dopo 15 anni).

Tra l'altro una volta pronti, i 29 treni potrebbero nuovamente passare da Livorno per raggiungere l'Inghilterra. Hitachi sta infatti ancora decidendo se inviarli via terra o via mare.

**25MILA YARIS MADE IN FRANCE.** Ma Cilp di recente ha chiuso anche un importante accordo con Toyota in un altro settore in cui il porto di Livorno (e la Compagnia) sono leader: quello delle auto nuove. «L'anno scorso ne abbiamo movimentate quasi 300mila auto, anche in questo caso contribuendo a rendere il nostro scalo il più importante nell'automotive», ha detto Dalli.

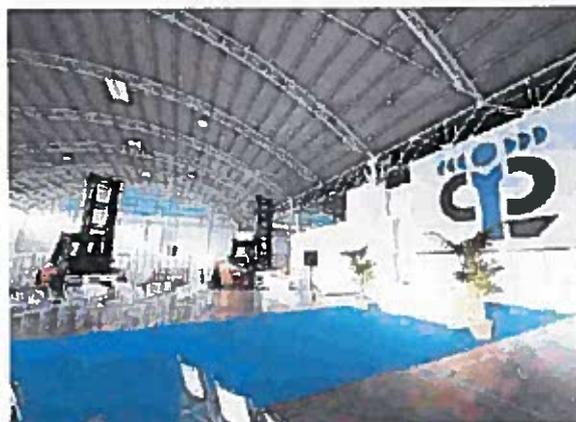
Quest'anno è arrivato un accordo che da solo vale quasi il 10% della movimentazione del 2016: «Si tratta di 25mila Yaris prodotte in Francia, che prima arrivavano via ferrovia in un

centro smistamento di Elia nel nord Italia e che adesso invece entreranno dalle nostre banchine», ha spiegato il vicepresidente di Cilp Enzo Raugel.

LE FOTO



Uno dei vagoni incappucciati provenienti da Kobe e diretti a Pistola (Repetti)



L'interno del super magazzino Cilp alla Paduletta (Repetti)



Raugel, Piero e Corrado Neri, Dalli, Negri e Becce: soci e amministratori Cilp

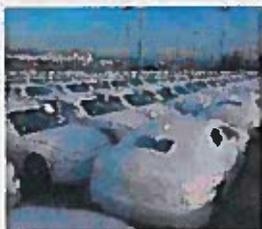
### **Siamo l'hub della cellulosa nel Mediterraneo**



Livorno porto della cellulosa. Sicuramente la presenza delle cartiere lucchesi contribuisce al successo del nostro scalo nel campo dei forestali, ma se Livorno si è affermato come hub di tutto il Mediterraneo un motivo ci sarà.

Il dato complessivo ha portato Livorno a sfiorare i due milioni di tonnellate di merce nel 2016. Per l'esattezza, 1.904.227 tonnellate, quasi 150 mila in più rispetto al 2015 (+9,1%).

### **Nelle auto nuove un altro record (sempre in import)**



Il 2016 ha registrato l'ennesimo boom anche nelle auto nuove: con una crescita in termini percentuali del 25,6%, il mercato sulle nostre banchine ha raggiunto una movimentazione complessiva di 596.677 mila unità.

La fetta principale è data dall'import (Giappone, Corea, ma anche Europa, come nel caso delle Yaris prodotta in Francia), ma c'è anche l'export di lusso come per esempio le Maserati imbarcate proprio da Clip (foto).

### **I pezzi industriali segmento dou del futuro**



Nel porto dei porti un ruolo sempre più importante è quello rivestito dal project cargo, settore esploso con l'esplosione di B-Cube a Guastalle grazie al rapporto privilegiato con la General Electric. Che guarda caso - si sussurrava un anno fa - aveva messo gli occhi proprio su alcune aree della Paduletta di proprietà di Spil. Anche i general cargo, vale a dire grandi componenti industriali, potranno essere ospitati nel nuovo magazzino di Spil.

### **Rinfuse in calo ma sono quasi un terzo del totale**



Su un totale di 32.815.851 milioni di tonnellate movimentate nel 2016 in porto, sono state complessivamente movimentate 9.194.431 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 8.362.816 liquide (-6,8% rispetto al 2015), e 831.615 solide (-1,9%). Si tratta di prestazioni in leggera diminuzione rispetto all'anno passato, su cui hanno inciso, per quelle solide, le crisi di alcune realtà imprenditoriali operanti in porto, tra cui Grandi Molini.





I varchi dell'interporto di Guastallese

## Collesalveti rilancia: «Lo sviluppo passa dall'interporto»

di LIVORNO

Ecco come usare la "matita" dell'urbanistica per «raccogliere scelte strategiche di sviluppo»: l'introduzione delle funzioni industriali all'interporto, operata dalla giunta Bacci, ha effettivamente rappresentato l'unica reale innovazione capace di aumentare le opportunità insediative dell'area livornese». Non usa giri di parole l'assessore colligiano Riccardo Demi, che nell'amministrazione di Collesalveti ha in pugno le deleghe su ambiente e territorio, parlando con i giornalisti a margine dell'incontro che lo ha visto protagonista all'Arco Di Sorco nell'iniziativa organizzata da federazione Pd e Unione Comunale in tandem col Circolo Pd S. Jacopo.

Demi ricorda che, mentre «le polemiche sul ritardo dell'attuazione dell'Accordo per Livorno la fanno da padrone», il Pd ha deciso di posizionare la lentezza su alcuni aspetti centrali dell'accordo che riguardano direttamente l'area di Collesalveti. Perché, a suo parere, è proprio nel territorio di Colle che «trovano reale possibilità di attuazione le maggiori opportunità di nuovo insediamento produttivo dell'

area livornese».

Rilevante secondo Demi è il lavoro del team di coordinamento nato dal protocollo tra Colle, interporto e Confindustria («in quasi 2 anni di operatività ha incontrato circa 15 imprese di cui almeno 2 hanno visto già il trasferimento su Collesalveti») così come importante è lo sforzo sul fronte ricerca & sviluppo («il Sant'Anna ha laboratori su interporto, nell'area direzionale»).

Demi tiene a ribadire anche che «la ferma volontà di portare Collesalveti all'Autoparco è stata vietata all'aumento dell'impegno di Palazzo Rosciano nella compagine societaria dell'Interporto, creando le condizioni per quella vocazione retroportuale»: è «la vera occasione strategica per il porto, che non può sempre e solo parlare di se stesso entro la banchina».

Per Demi la risposta alla call di Irvitalia «dimostra la bontà delle scelte effettuate, così come il successo dei bandi regionali per i protocolli incentivativi». In ballo anche gli aspetti infrastrutturali che vedono Regione e Rfi impegnate nella realizzazione dello «scavalco» che interconetterà direttamente porto e interporto via ferrovia.

MENTRE OGGI A BRUXELLES SI PARLA DI OPPORTUNITÀ DEL TRASPORTO MARITTIMO IN EUROPA

## Privati e pubblico, nuovi impegni sull'area di crisi Toscana costiera

Ieri l'inaugurazione del terminal Cilp "Paduletta" a Livorno mentre venerdì all'interporto "Vespucci" si presenta il rilancio del polo produttivo - La sfida tra Grimaldi e Onorato per i ro/ro

LIVORNO - Per qualcuno è il segnale di un rinnovato interesse al porto legato dal grande progetto della piattaforma Europa. L'ha ribadito anche l'avvocato Galanti durante il suo recente saluto d'uscita dall'Ambrun. Per altri, è la conseguenza della riforma della portualità nazionale, che ha aperto le porte ai "ricollocazioni" sui terminal prima che la nuova gestione delle AdSP inchiodino tutto demandando le scelte a Roma.

Comunque sia, su Livorno si assiste a un nuovo dinamismo. Ieri è stata inaugurata, presente

A.F.  
(segue a pagina 2)

### Privati e pubblico

L'assessore regionale ai trasporti Ceccarelli (su delega di Rossi), la nuova warehouse de "La Paduletta" della Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, con 2,5 milioni di investimenti, totale ristrutturazione degli 8 magazzini per 22 mila mq, ammodernamento delle strutture per movimentare forestali, ma anche altre tipologie, "rinfrescata" ai piazzali dello sbarco delle auto. Enzo Ranget, Marco Dalli e un po' tutto il vertice di Cilp hanno ricordato - e qui sta la sostanza - che l'area è in concessione fino al 2028. E il messaggio è stato chiaro per tutti: sulle tante aspirazioni che corrono sulla "Paduletta" e sulla radice della sponda Est, la Cilp non ha intenzione di arrivare seconda, avendo anche nella sua compagine nuove risorse dei privati che la partecipano.

\*\*\*

Non è stato, quello di ieri, l'unico momento importante per gli investimenti privati in porto. Il recente ingresso del gruppo Onorato nell'LTM, attraverso la partecipazione maggioritaria del principale socio Agemar, segna anch'esso - come già abbiamo scritto - un passo importante in vista dei futuri assetti del porto. E' anche il segno che la concorrenza sui ro/ro e ro/pax tra i due principali armatori italiani del comparto, Grimaldi e Onorato, va avanti in chiave di sfida. E le sfide come

queste possono far bene al porto, se si è capaci di gestirle nell'interesse pubblico. All'Autorità di sistema spetta il compito di rivedere entro pochi mesi il piano regolatore portuale e di aggiornare i POT triennali. Sarà in questo confronto che si potrà vedere la "qualità" del nuovo vertice in arrivo per il sistema Livorno-Piombino.

\*\*\*

Non va sottovalutato nemmeno il programma di rilancio del polo produttivo dei comuni di Collesalveti, Rosignano Marittimo e Livorno. Gli incentivi previsti per l'area di crisi collegata saranno presentati tra due giorni, venerdì prossimo alle 11, nella sede dell'interporto "Vespucci" di Guasticce. Bino Fulceri, amministratore delegato dell'interporto/retroporto, dev'essere soddisfatto che malgrado i tanti rinvii delle scelte di gestione della struttura - è un anno che si parla di una nuova "governance", sempre rinviata in attesa del rilancio generale del polo logistico/portuale della costa - molti passi in avanti siano stati fatti e la gestione si sia confermata intelligente e pragmatica. Venerdì ci saranno anche incontri importanti con le aziende interessate agli strumenti ai piazzali dello sbarco delle auto.

\*\*\*

Last but not least, come si dice a Bruxelles, oggi al parlamento europeo si terrà un seminario sulle opportunità del settore trasporti, cui interverrà anche con una delle relazioni-clou Marcello Di Caterina, direttore generale di ALIS (Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile). Il convegno ha matrice politica, sponsorizzata dal Centro Servizi per il mare, ma vede schierati esperti e rappresentanti dei governi più significativi. C'è la legittima speranza che ne esca qualcosa di concreto. Ecco il programma.

I lavori del Convegno avranno inizio con i saluti di benvenuto da parte dell'onorevole Isabella De Monte (eletta al Parlamento Europeo nelle file del Gruppo dell'Alleanza Progressista dei Socialisti e Democratici) e di Mrs. Evelin Zubin (direttore generale del Centro Servizi per il Mare). Proseguiranno quindi con gli interventi di Mr. Jocelyn Fajardo

(vice capo di Gabinetto di Violetta Bulc, Commissario ai Trasporti), dell'Europarlamentare onorevole Michael Cramer, (presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo), di Mr. David Kerr (a capo dell'Unità Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia della Rappresentanza Permanente di Malta presso l'Unione Europea), di Mr. Chris Farruggia (responsabile per i Trasporti Terrestri della Rappresentanza Permanente di Malta presso l'Unione Europea), di Mr. Giovanni Pugliese (rappresentante permanente dell'Italia, Ambasciatore presso il COREPER) e di Mr. Enrico Pujia (responsabile della Direzione Generale per il Trasporto Marittimo e per le Vie d'Acqua Interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Sarà quindi la volta di Marcello Di Caterina (direttore generale di A.L.I.S.), di Giovanni Consoli (segretario generale di Contrasporto) e di Roberto Nardella (presidente di Confima).

LA BATTAGLIA RASPANTI E CEPPARELLO CHIEDONO AUDIZIONE IN IV COMMISSIONE

## «I traffici crescono, le maleodoranze pure Livorno scommetta sulla portualità green»

**LIVORNO.** IL FRONTE del porto torna in primo piano e a spostare l'attenzione sulla connessione tra porto e città sono i consiglieri comunali ex Buongiorno Livorno Andrea Raspanti e Giovanna Cepparello. «Il traffico crocieristico - esordiscono - nel nostro scalo ha conosciuto, negli ultimi anni, un enorme sviluppo. Anche se, a causa di un marketing territoriale ancora molto embrionale, Livorno ad oggi non ricava dalle crociere grandi vantaggi in termini economici, la città deve aprirsi al turismo internazionale, perché prima o poi questo potrebbe dare nuove prospettive al terziario locale. C'è però un grande "ma" il nostro porto si trova dentro la città, vicino a case, scuole e strade, ed è ad oggi una delle maggiori cause di inquinamento cittadino». Raspanti e Cepparello ricordano le Sono molte le segnalazioni di maleodoranze che, specie in estate, partono dalle zone della città più in contatto con il porto turistico: Venezia, via Grande, Borgo Cappuccini. «Va fatta chiarezza sulla quantità e la qualità delle emissioni a cui siamo sottoposti ogni giorno - scrivono - e vanno delineate strategie di

tutela ambientale, in linea con quello che sta succedendo in altri porti europei. Abbiamo chiesto e ottenuto l'audizione in IV Commissione consiliare del dottor Provinciale per l'Ambiente. Ora attendiamo la convocazione della Capitaneria di Arpat. Avremo in questo modo dati sulle

### INQUINAMENTO

«Arrivano spesso lamentele  
Si faccia chiarezza sulle emissioni  
tutelando lavoro e ambiente»

emissioni, e nello stesso tempo potremo proporre anche alla Capitaneria l'azione del 'Livorno blue flag', protocollo per ridurre il tenore di zolfo allo 0.1% nei carburanti utilizzati dalle navi in sosta, in attesa che entri in vigore la normativa europea, che dal 2020 imporrà il rispetto di tale soglia. La città deve pretendere, in questa fase storica, che vengano portate avanti scelte di sviluppo per contrastare la disoccupazione e che, nello stesso tempo, l'attenzione all'ambiente diventi un

elemento virtuoso per far girare l'economia in modo innovativo e concorrenziale. Solo l'innovazione può evitare, nel medio periodo, che si venga a creare quel conflitto tra lavoro e salute che abbiamo visto così spesso al centro del dibattito politico attuale del nostro Paese, in colpevole ritardo nella conversione ecologica del suo sistema produttivo. Il nostro porto potrebbe diventare punta di diamante per la portualità green, e mettersi fin da ora in linea con le realtà virtuose del nord Europa: facilitazioni nell'approvvigionamento di Lng, rilancio complementare del cold ironing, riduzioni sulle tariffe per le navi a basso impatto ambientale, sul modello dei porti olandesi. Così come - concludono - alla città potrebbero parlare il linguaggio della sostenibilità: con un po' di coraggio e di visione si potrebbe lanciare a partire dal porto un virtuoso processo di trasformazione e di sviluppo ecosostenibile, coniugando istanze produttive ed attenzione a strategie di green building, e incrementando il verde anche in una zona tradizionalmente 'grigia'. Se rifiorisce il porto rifiorisce la città».



#### INTERVENTO

Giovanna Cepparello e Andrea Raspanti, ex consiglieri comunali di Buongiorno Livorno ora confluiti nel gruppo Livorno Futuro sollevano il problema delle emissioni nel porto e del non sempre facile connubio tra sviluppo del porto industriale e tutela dell'ambiente e connessione tra porto e città

## Tra bacini e foglie di fico

**LIVORNO** Non vorrei - anche se non ne sono sicuro - alimentare quei venti di antipolitica che ormai la fanno da padroni sui tanti temi dell'economia e del lavoro. Ma la mozione 634 del consiglio regionale della Toscana, "per l'urgente ripristino del grande bacino di carenaggio livornese in muratura" mi sembra una di quelle foglie di fico che troppo spesso servono a rassicurare il popolo per tirare avanti senza dare risultati concreti. Di più: la mozione

**Antonio Fulvi**  
(segue in ultima pagina)

## Tra bacini e foglie di fico

è stata presentata da tre consiglieri regionali almeno uno dei quali, il giornalista Gazzetti, conosce bene la realtà portuale ed è persona seria che non credo si presti a giochetti populistici per soddisfare aspirazioni di parte. Lo stesso intervento del responsabile per i porti del Pd livornese Sergio Mizi, pubblicato sull'ultimo numero del nostro giornale, ci sembra aver chiarito assai meglio della mozione fiorentina dove sono le priorità e le esigenze: pur consentendoci il retro-pensiero secondo cui sarebbe davvero auspicabile che nello stesso partito della stessa città si andasse d'accordo sulle linee strategiche da tenere in temi così sostanziali come quelli del lavoro.

Foglie di fico a parte, dov'è il pericolo maggiore? Come dice lo stesso Mizi - ma guarda con chi devo condividere le idee dopo anni ed anni... - andare a rivedere i vincoli del bando di gara bloccato dal sinistro sul barino galleggiante significherebbe allontanare ancora di più la soluzione di un ripristino. Che non può trascurare una realtà fondamentale: il "bacinone" è inserito nell'area del cantiere Benetti, non è compatibile - per le grandi riparazioni e la manutenzione delle grandi navi - con l'urbanizzazione avvenuta tutto intorno, non ha spazi a terra sufficienti per grandi operazioni e logicamente può essere ben utilizzato - ammesso che si possa rimettere in efficienza - solo per i maxi-yachts o le navette, con lavorazioni a basso impatto ambientale. Il resto è forfora, amico Gazzetti, e dovresti saperlo. Anche perché per rimettere in funzione il maxi-bacino al massimo delle sue

potenzialità - non basterebbero (calcoli Rina) dai 60 agli 80 milioni di euro. E quando si cita come intervento determinante in cui sanare il bacinone il piano regionale di sviluppo, che stanziava 6,3 milioni di euro per l'intero territorio, è facile capire che rappresenta una goccia nel mare dei costi reali.

Defendere a questo punto le richieste del cantiere Benetti, la sua rivendicazione degli "Accordi di Roma", l'esigenza di avere spazi a terra e a mare per quello che è il primo complesso cantieristico al mondo di mega-yachts, mi sembra più importante che non sbandierare sogni pindarici che rischiano di fare più male che bene al mondo del lavoro. È una mia opinione, ma credo condivisa. Com'è condivisa - sono certo - la necessità di affrontare una volta per tutte senza rinvii l'assetto definitivo del porto mediceo con le sovrapposte e anche contrastanti esigenze per la grande e la piccola nautica, le riparazioni, il refitting e perché no, anche il turismo.



Focus

## Il vertice

Il consigliere del presidente Rossi per il lavoro, ha incontrato i rappresentanti di Flai-Cgil, Fai-Cisl e Uila-Uil e l'assessore Francesca Martini



## L'auspicio

«Si ripristini il percorso positivo che si era sviluppato nei mesi scorsi che ha portato alla riapertura il 7 dicembre scorso dello stabilimento livornese»

## L'impegno

L'Authority ha già stanziato 5 milioni di euro per garantire a Grandi Molini l'adeguamento della banchina per consentire l'attracco di navi più grandi

# «Grandi Molini ci ripensi e ritiri i 30 licenziamenti»

*Pressing della Regione: «Mossa incomprensibile»*

LIVORNO - LA REGIONE Toscana chiede il ritiro immediato dei 30 licenziamenti che ha deciso Grandi Molini Italiani (insieme alla consociata PromoLog) a Livorno dove sono impiegati 45 dipendenti. A comunicarlo ieri è stato il consigliere del presidente Enrico Rossi per il lavoro, Gianfranco Simoncini, al termine dell'incontro che ha avuto con i rappresentanti locali e nazionali dei sindacati Flai-Cgil, Fai-Cisl e Uila-Uil e l'assessore al lavoro del Comune di Livorno Francesca Martini. Simoncini ha chiesto l'immediato ritiro della procedura di licenziamento e la riapertura di un confronto tra aziende e sindacati. «Deve essere ripristinato il percorso positivo che si era sviluppato nei mesi scorsi - è questo il suo auspicio - che ha portato alla riapertura il 7 dicembre scorso dello stabilimento livornese dopo un lungo periodo di cassa integrazione a zero ore». Il consigliere del presidente ha sottolineato che «l'apertura della procedura di licenziamento è tanto più incomprensibile alla luce degli incontri precedenti nei quali erano state garantite da Grandi Molini, dopo la riapertura, di soluzioni alternative all'utilizzo del-

la banchina per l'attracco delle navi, per approvvigionarsi di grano. La banchina è previsto che sia sottoposta a ristrutturazione e questo richiederà parecchi mesi per arrivare a compimento dei lavori». L'Authority regionale competente a finanziare e ad appaltare i lavori (ha già stanziato 5 milioni di euro) ha garantito a GM d'adeguamento della banchina per consentire l'attracco di navi più grandi, ma il gruppo molitorio non ha

ancora fornito le necessarie garanzie sulla sua continuità aziendale per giustificare un intervento di tale portata». E infatti Grandi Molini ha motivato i licenziamenti con la necessità di taglio dei costi generati dall'impianto di Livorno. F tutto questo in conseguenza della procedura di concordato avviata dal gruppo molitorio veneto in forti difficoltà. Simoncini ha anche detto che «non sarà consentita nessuna ipotesi di speculazione nelle aree interessate. E il passaggio successivo sarà quello di convocare l'Assemblea portuali e Grandi Molini Italiani e PromoLog e le organizzazioni sindacali in un'assemblea congiunta». A. S. M. D.

**L'ULTIMATUM**  
«Non consentiremo alcuna speculazione sulle aree interessate»



MOBILITAZIONE La protesta dei dipendenti di Grandi Molini

FACCIA A FACCIA CON I SINDACATI E L'ASSESSORE COMUNALE

## La Regione: Grandi Molini ritiri i licenziamenti

Simoncini: con Martini incontreremo l'Authority per il problema dei lavori alla banchina

► LIVORNO

La Regione Toscana scende in campo per chiedere a Grandi Molini e Promolog «il ritiro immediato della procedura di licenziamento attivata per 30 dei loro 45 dipendenti». L'ha detto Gianfranco Simoncini, consigliere del governatore Enrico Rossi, che ieri ha avuto un faccia a faccia con i rappresentanti locali e nazionali dei sindacati Flai-Cgil, Fai-Cisl e Uila-Uil, assieme all'assessore al lavoro del Comune di Livorno Francesca Martini.



Francesca Martini

D'intesa con Martini, Simoncini si è impegnato ad incontrare nei prossimi giorni l'Authority per «fare il punto sulla situazione dei lavori alla banchina» e, in seguito, con-



Gianfranco Simoncini

vocare i rappresentanti di Grandi Molini Italiani e Promolog e le organizzazioni sindacali anche congiuntamente all'Authority portuale. Del resto, per Simoncini

l'apertura della procedura di licenziamento è «tanto più incomprensibile alla luce delle dichiarazioni rilasciate durante gli incontri precedenti»: in tali occasioni erano state garantite da Grandi Molini Italiani «soluzioni alternative all'utilizzo della banchina attualmente usata per l'attracco delle navi che trasportano grano, banchina per la quale è prevista una non breve fase di ristrutturazione». Il consigliere del governatore ha ribadito che «non sarà consentita nessuna ipotesi di speculazione nelle aree interessate».



L'INTERVENTO

IL FUTURO DEL PORTO/1

## BACINO ALLA CITTÀ PER RIPARTIRE

di SERGIO MUZI (\*)

**L**a significativa partecipazione dei cittadini alle recenti iniziative di "Vertenza Livorno" e dai riparatori navali sulla riapertura dei bacini di riparazione evidenzia il forte interesse della città. Con le opportunità offerte dall'Accordo di Programma e il piano di reindustrializzazione della provincia, la ripresa commerciale e croceristica in porto, la conclusione dei bandi di gara su Livorno Porto 2000, la gara sulla Piattaforma Europa e la nuova industria del turismo, riteniamo anche noi che i bacini di carenaggio rappresentano un'importante occasione di rilancio economico-occupazionale per la città. A coloro che si lamentano e protestano per i ritardi accumulati, ricordiamo che l'iter procedurale, sospeso dopo l'incidente mortale nel bacino galleggiante, dipende dalla magistratura che deve acquisire gli atti necessari per fare piena chiarezza anche per il doveroso rispetto per chi non c'è più.

Su contenuti e prospettive del bando riteniamo sarebbe un grave errore bloccarlo, assai meglio procedere e concludere con l'impegno di valutare successivamente proposte e modifiche migliorative. Ricordiamo che il bando prevede: limiti tecnici e vincoli ambientali che non escludono soluzioni di ripristino funzionale del bacino in muratura, visto che su quello galleggiante non esistono dubbi: va immediatamente riparato e messo in condizione di essere utilizzato; punteggi correlati a investimenti, piani di impresa economico-finanziari, modalità tecnico-operative; riferimenti tecnico-economici come evidenziati dallo studio Rina commissionato **al Auto-Porto** in fase di approvazione del PRP che prospettano due precisi scenari manutentivi mirati al: naviglio mercantile (secondo le aspettative dei riparatori), comparto yacht (per le aspettative di Azimut).

C'è poi il contesto e i possibili sviluppi: adiacente ai bacini, opera uno dei più importanti cantieri mondiali di yacht che avrebbe bisogno di ulteriori spazi di allestimento a terra e dell'uso del bacino galleggiante per varare le sue imbarcazioni: nella vicinanza dei bacini, ci sono insediamenti abitativi commerciali; secondo la valutazione del Rina, il bilancio occupazionale, in entrambe le ipotesi, prevede nel quinquennio un incremento di almeno 180-200 unità (più l'indotto), ricordando che nel comparto delle riparazioni operano attualmente circa 130 unità raggruppate in una trentina di imprese, mentre nel settore cantieristico delle costruzioni operano 170 unità in loco più circa 5-600 unità nell'indotto; l'incremento occupazionale sarà tangibile non prima di un anno viste una serie di condizioni: a) il completamento della ga-

ra, una volta sbloccata dalla magistratura, escludendo i possibili contenziosi legali; b) la riparazione del bacino galleggiante e il ripristino totale o messa in sicurezza del bacino in muratura; c) la necessità di formare e addestrare il personale da ricercare nella realtà cittadina. La gara prevede una disponibilità iniziale di spazi a terra ridotti che oggettivamente limitano le riparazioni tradizionali e le modifiche delle grandi navi mercantili, fortemente impattanti, senza peraltro pregiudicare interventi tecnici, ad alto valore aggiunto, su navi crociera, ro-ro, ferry, etc.

In conclusione riteniamo che: per aumentare gli spazi ridotti a terra, una volta completata la realizzazione del porto turistico mediceo, riteniamo ipotizzabile l'utilizzo della banchina 75 che nel Prg portuale continua ad essere area di allestimento allargando così anche gli spazi acquei di manovra; nel Prg portuale esiste l'ipotesi di poter utilizzare il bacino in muratura anche per le grandi navi e in tal senso nel futuro può avviarsi una verifica sulle compatibilità tecniche e i vincoli ambientali al fine di consentire l'ingresso almeno delle grandi navi croceristiche (meno impattanti) senza escludere, in caso di emergenza, il naviglio mercantile; a prescindere infine dagli esiti della gara, la soluzione più auspicabile sarebbe un accordo di collaborazione tra le parti concorrenti che, pur nella distinzione dei ruoli, armonizzi le singole esigenze al fine di garantire: da un lato, la salvaguardia dell'eccellenza mondiale dei cantieri benetti, la possibilità di utilizzare nuovi spazi di allestimento a terra e il bacino galleggiante per il varo degli yacht; dall'altra, la possibilità di effettuare attività di manutenzione al naviglio mercantile, soprattutto tecnico, ad alto valore aggiunto, nonché modifiche e refitting, con sensibili ricadute economiche-occupazionali.

\*responsabile port e infrastrutture della federazione Pd



Su contenuti e prospettive sarebbe

un grave errore bloccarlo, meglio concludere con l'impegno di valutare poi modifiche migliorative

## IL FUTURO DEL PORTO/2

### L'AUTORITÀ ORA SBLOCCHI IL BACINO

**L**a Mozione 634 approvata in Consiglio Regionale il 16 gennaio su "Bacino carenaggio in muratura" è un punto di approdo chiaro, concreto e inequivocabile sulla vicenda Bacino e Gara per la gestione Bacini. Il Dispositivo non consente di traccheggiare o buttarla in caciara. Si deve «tener conto della gara in atto e del piano regolatore portuale vigente». **L'Autorità Portuale** nella fase degli inviti a formulare offerta, sbloccato dalla autorità giudiziaria il bacino galleggiante, ha gli strumenti ordinari per affinare il contesto di uti-

lizzo del bacini e per garantirne il massimo uso.

Prima che la gara vera aperta i competitor, abbandonata ogni pretesa di monopolio, possono nell'ambito delle regole di mercato trovare equilibri e convenienze reciproche. Non ci sono alibi o furbizie.

Dopo tanto silenzio ci voleva l'azione tenace di Vertenza Livorno, la determinazione del Vescovo e l'azione unitaria delle forze politiche (in primis Fratelli d'Italia) per giungere a una chiarezza che non è la vittoria o la sconfitta di qualcuno ma un punto di approdo utile per la città e per il lavoro che come abbiamo sempre detto non è né di destra né di sinistra ma è un fatto di civiltà.

**Sergio Landi**  
Vertenza Livorno

**PIOMBINO** LA REGIONE HA CONVOCATO LA CABINA DI REGIA IN SALA CONSILIARE A PIOMBINO

## Porto e accordo di programma: il 16 l'incontro



- PIOMBINO -

**SARÀ** fatto, a Piombino il 16 febbraio, il punto sullo stato di attuazione dell'accordo di programma e sull'accordo quadro per l'area portuale. È stata infatti convocata dalla Regione nella sala consiliare del Comune, la riunione della Cabina di regia territoriale, in accordo con il sindaco di Piombino. All'incontro parteciperanno gli assessori regionali Federica Fratoni e Cristina Greco, il presidente della II commissione del Consiglio regionale Gianni Anselmi (nella foto) e i tecnici della Regione. Ci saranno anche

il sindaco del Comune di Piombino, il presidente della Provincia di Livorno, il Commissario straordinario **Luigi Anselmi** di Piombino e dell'Elba Luciano Guerrieri, il presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, le associazioni di categoria di Livorno e Piombino, le organizzazioni sindacali della provincia di Livorno.

**ALL'ORDINE** del giorno gli interventi per l'area portuale, per la messa in sicurezza e la bonifica, gli interventi per l'efficientamento energetico e

miglioramento ambientale, l'iter dell'attivazione della bretella di collegamento fra il porto e la statale 398, i nuovi insediamenti produttivi nell'area portuale, iniziative per il sostegno al reddito, la formazione e l'occupazione dei lavoratori. Fra i punti all'ordine del giorno anche il monitoraggio del Piano di riqualificazione e riconversione industriale (Protocolli di insediamento e Bando Invitalia; interventi di sostegno al progetto industriale Aferpi attivati dalla Giunta regionale; stato dell'arte dell'attuazione dell'area industriale di Colmata).

## Calenda-Rebrab: il tempo stringe E la soluzione ancora non si vede

Caso Aferpi, summit «non decisivo» tra il ministro e l'imprenditore

- PIOMBINO -

Il **MINISTRO** dello Sviluppo Economico Carlo Calenda ha incontrato ieri pomeriggio a Roma il presidente Cevital Issad Rebrab per discutere del piano finanziario di Aferpi. Alla fine del colloquio, avvenuto intorno alle 18, l'azienda non ha fatto comunicazioni sull'esito del faccia a faccia, silenzio anche da parte del ministero. Anche i sindacati, che non erano stati coinvolti nell'incontro, non hanno avuto informazioni ufficiali sul contenuto della riunione. Qualcosa è trapelato, nel senso che si sarebbe trattato di un incontro non decisivo. Rebrab avrebbe presentato una serie di iniziative in corso per risolvere i problemi del credito, ma ancora la soluzione definitiva non c'è. Non ci sarebbe stata quindi una rottura definitiva tra ministero e imprenditore algerino anche se i tempi e la strada per sbloccare il progetto Piombino sembra sempre più stretta. Comunque stamani Rebrab sarà a Piombino allo stabilimento Aferpi per concordare con il management la strategia d'azione. Attualmente, oltre ai finanziamenti necessari per l'ordine del forno elettrico e i nuovi treni di laminazione, c'è un problema più immediato da risolvere e



**FUTURO INCERTO** Issad Rebrab, imprenditore e presidente Cevital

cioè il capitale circolante per far funzionare la fabbrica, cioè le risorse per acquistare il semilavorato da utilizzare nei laminatoi che ancora funzionano dopo lo stop di gran parte dei reparti delle Acciaierie.

**E' CHIARO** che questa situazione, se non interverranno fatti nuovi, non potrà andare avanti per molto tempo perché lo stabili-

mento è fermo e gli oltre duemila dipendenti non potranno mantenere a lungo il contratto di solidarietà. Per questo c'è stato lo sciopero del 2 febbraio scorso con la manifestazione in centro: sindacati e operai hanno chiesto interventi da parte del Governo in modo da assicurare la continuità produttiva e il rispetto dell'accordo firmato da Rebrab. L'imprenditore algerino potrebbe risolvere gran



### Oggi l'algerino sarà a Piombino

**ISSAD** Rebrab sarà a Piombino allo stabilimento Aferpi per concordare con il management la strategia d'azione. Attualmente, oltre ai finanziamenti necessari per l'ordine del forno elettrico e i nuovi treni di laminazione, c'è un problema più immediato da risolvere e cioè il capitale circolante per far funzionare la fabbrica

parte dei suoi problemi se potesse esportare i capitali dalla madrepatria, ma il Governo di Algeri in questo senso per ora ha messo dei limiti molto stringenti che di fatto impediscono lo sviluppo di progetti come quello di Piombino. Vedremo oggi se Rebrab avrà trovato qualche nuova soluzione oppure se bisognerà prendere atto della sua impossibilità ad agire. m.p.

## Traffici 2016: il Porto di Ravenna fa segnare un più 5% e "tiene" malgrado le turbolenze



**In crescita il numero delle navi, 3.031 attracchi contro i 2.845 del 2016 (+6,5%). Il Porto "tiene" ma lavoriamo perché cresca e crei opportunità di sviluppo ed occupazione per questo territorio, dichiara il Presidente di AP Rossi**

L'Autorità Portuale comunica che nel corso del 2016 la movimentazione complessiva nel Porto di Ravenna è stata di **25.962.764 tonnellate di merce**, corrispondenti ad un **5 % in più rispetto all'anno precedente**. In particolare gli sbarchi sono stati pari a 22.093.414 tonnellate, +4,9% sul 2015, e gli imbarchi hanno raggiunto 3.869.350 tonnellate, registrando un incremento rispetto al 2015 del 5,2%.

**In crescita anche il numero delle navi, 3.031 attracchi contro i 2.845 del 2016 (+6,5%).**

Analizzando le merci per tipologia, ciò che emerge è che le merci secche hanno segnato un aumento del 4,9% (795 mila tonnellate), le rinfuse liquide sono cresciute del 2,6%, e le merci unitizzate, quelle in container risultano in aumento dell'1,3%, e quelle su rotabili del 17,9%. Da sottolineare il buon andamento dei materiali da costruzione, che con 4,8 milioni di tonnellate sono cresciuti del 5,0%; in particolare le materie prime per l'industria ceramica sono passate da 3.887.474 a 4.220.015 tonnellate con un incremento dell'8,6%. Positivo il dato dei prodotti metallurgici, pari a 6.361.331 tonnellate, per i quali si è registrato un aumento del 3,4%, corrispondente a + 208 mila tonnellate. I principali Paesi di importazione, oltre al porto di Taranto, sono Cina, Russia, Corea del Sud e Iran.

**In crescita durante tutto il 2016 il comparto alimentare, derrate alimentari solide e prodotti agricoli**, che nell'anno sono risultati pari a 4.119.105 tonnellate, con 190 mila tonnellate in più (+4,8%), grazie soprattutto all'aumento del granoturco, proveniente soprattutto da Ucraina, e del frumento, importato principalmente da Bulgaria, USA, Ucraina e Canada. Consistente la crescita dei concimi, con 1.606.623 tonnellate movimentate e 175 mila tonnellate in più (+12,3%); i principali Paesi di scambio sono Egitto, Ucraina e Russia. Tra le rinfuse liquide risultano in crescita i prodotti petroliferi (+4,1%); in lieve aumento, invece, le derrate alimentari (+1,0%), e i prodotti chimici (+1,0%).

**Per i container il risultato è stato di 234.511 TEUs, 10.302 in meno rispetto allo scorso anno (-4,2%)**; in aumento dell'1,7% i container pieni, mentre i vuoti sono in calo del 18,3%. Buoni i dati del traffico ferroviario: 22.174 TEUs movimentati via ferrovia contro i 19.966 del 2015, l'11,1% in più. Il numero dei trailer del 2016 è stato pari a 79.036 unità (+12,7%), il valore più alto mai registrato, grazie ai servizi aggiunti da

## - segue -

---

Grimaldi sulla Ravenna-Brindisi-Catania da novembre 2012 e per la Grecia da dicembre 2013. Molto buono il dato relativo al traffico di nuove autovetture, che sono state pari a 30.225 pezzi (+25,3%).

### IL COMMENTO DI DANIELE ROSSI, PRESIDENTE AP

“Nonostante le indubbe difficoltà dei mercati nazionali ed esteri, in quasi tutti i settori merceologici, il traffico del Porto di Ravenna “tiene” e questo grazie al lavoro ed all’impegno quotidiano di tutti gli operatori del Porto – **dichiara il Presidente dell’Autorità Portuale, Daniele Rossi**. - L’Autorità Portuale dovrà continuare a dare, con ancora maggiore vigore, risposta alle esigenze di questo Porto, sia come miglioramenti infrastrutturali, sia come sempre maggiore efficienza dei servizi portuali, in modo tale che l’impegno degli operatori sia destinato in futuro ad avere ancora maggiore successo. Siamo ormai prossimi alla consegna dei lavori per la rimozione del dosso in avamposto, importante intervento che consentirà di ripristinare migliori condizioni di navigabilità all’imboccatura del canale, e, al contempo, lavoriamo per potenziare la logistica che deve sostenere lo sviluppo del Porto e che non può prescindere da un ammodernamento delle reti di collegamento viario e ferroviario. Tutto questo si rifletterà in una formidabile leva per la crescita dei traffici del Porto di Ravenna. Il dato negativo dei container ci impone una riflessione sulle ragioni strutturali e commerciali che lo hanno determinato ed è uno stimolo forte a velocizzare, per quanto possibile, gli investimenti in corso ed in programma, sia sul fronte degli escavi e delle strutture logistiche, che sul fronte dell’innovazione tecnologica e dell’efficientamento dei servizi portuali. Nel corso del 2016, per esempio, sono state messe a disposizione alcune funzioni per snellire gli adempimenti relativi all’obbligo di comunicazione del peso di ogni container destinato all’imbarco. Per quanto riguarda le crociere – **conclude il Presidente Rossi** - pur essendo il dato incoraggiante, poiché in crescita rispetto al 2015 (+ 14% di crocieristi sbarcati a Ravenna) e sostenuto dalle previsioni per il 2017 che si attestano su un ulteriore, significativo, incremento dei passeggeri che sbarcheranno sulla banchina di Porto Corsini, non ha ancora raggiunto livelli adeguati alla potenzialità infrastrutturale di cui il Porto dispone. Proprio per questo nei prossimi mesi si metterà appunto un programma condiviso di azioni da attuare per promuovere il nostro scalo e l’intero territorio, in maniera più efficace e coordinata.”

## Porto Ancona, nel 2016 più traffico merci e crocieristi

Movimentate 8,9 mln di tonnellate, +4%. Anche dati altri scali

Traffico merci e crocieristi in aumento nel 2016 nel porto di Ancona, che conferma l'andamento positivo degli ultimi anni. Sono 8,9 le tonnellate di merci complessive movimentate, +4% sul 2015. Positive le performance delle merci liquide (oltre 5 milioni, +6%, quelle rinfuse movimentate dalla Raffineria Api) e di quelle solide (3,9 milioni di tonnellate, +1%). Numero di tir trailer e container in aumento. Unica diminuzione (-13%) le merci solide rinfuse a causa del calo del carbone come fonte energetica. Positiva però la movimentazione sulle tratte albanese e croata. Per il traffico passeggeri, anche nel 2016 i transiti hanno superato il milione. E anche se è lievemente in calo il traffico traghetti, c'è una crescita significativa del traffico crocieristico con 54.901 passeggeri (+40%). Per la prima volta vengono presentati i dati degli altri scali dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico centrale: quello di Pesaro ha registrato 7.213 passeggeri sulla direttrice croata; lo scalo di Pescara ha visto transitare 3.930 passeggeri da/per la Croazia e ha movimentato 126.558 tonnellate di rinfuse liquide (benzina super e gasolio); lo scalo di Ortona nel 2016 ha movimentato complessivamente oltre un milione di tonnellate di merci, di cui 430.337 tonnellate di rinfuse liquide e 438.014 di merci solide. I passeggeri in imbarco/sbarco per la Croazia sono stati 653.

## Delrio: «Ancora nessuna decisione sul presidente dell' **Autorità portuale**»

*«Si assicura che ogni candidatura sarà valutata anche per i profili di incompatibilità»*

reggio calabria Dopo le indiscrezioni sull' indicazione del nuovo presidente dell' **Autorità portuale** di sistema Calabria-Messina, arriva una prima marcia indietro. Lo riferisce in una nota del Pd nella quale si legge che «nessuna decisione è stata presa dal Governo sul presidente dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro e, in ogni caso, qualunque scelta sarà ponderata sulla base delle prescrizioni di legge, che prevedono l' intesa con i presidenti delle Regioni interessate e una stretta verifica di eventuali profili di incompatibilità» «Il ministro alle Infrastrutture, Graziano Delrio, fornisce un quadro di verità sulla vicenda legata alla nomina del presidente dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, rispondendo all' interrogazione presentata nei giorni scorsi da alcuni parlamentari calabresi del Pd, (primo firmatario Demetrio Battaglia e poi Ernesto Magorno, Enza Bruno Bossio, Sebastiano Barbanti, Ferdinando Aiello, Bruno Censore, Nicodemo Oliverio e Nico Stumpo), i quali - sulla scorta di alcune indiscrezioni giornalistiche che indicavano un' imminente investitura dell' avvocato Alberto Rossi - si erano rivolti al Governo per esporre una serie di perplessità, legata tanto alla forma (la riforma del sistema **portuale** approvata durante la legislatura in corso prevede che la nomina nasca da un' intesa fra il ministro competente e presidenti di regione) quanto nella sostanza».

«Rossi - scrivevano i parlamentari del Pd Calabria - è tuttora l' avvocato di Aponte, che in Mct detiene il 50% delle quote societarie e garantisce con le sue navi quasi il 97 per cento dei volumi movimentati negli ultimi anni».

A tracciare definitiva chiarezza, secondo quanto scrive il Pd, sulla vicenda è il ministro Delrio, il quale - attraverso il sottosegretario Umberto Del Basso De Caro - ha ribadito il valore cogente dell' articolo 10 del decreto legislativo 169 del 2016, nella parte in cui prevede che il presidente dell' **Autorità portuale** è nominato dal ministro alle Infrastrutture d' intesa con i presidenti delle Regioni interessate, per poi aggiungere. «Nel caso in esame - si legge nella risposta scritta all' interrogazione - informo che ad oggi alcuna proposta è stata sottoposta alle Regioni interessate per il rilascio della prescritta intesa. Si rassicura, in ogni caso che qualsiasi candidatura sarà adeguatamente valutata e verificata anche per i profili connessi all' inconferibilità ed incompatibilità ai sensi della normativa vigente».(r.rc.)

Il programma dei primi cinque mesi dell' anno

## In porto undici navi da crociera ma per lo sviluppo serve altro

*L' accorpamento con gli scali calabresi preoccupa molto gli operatori*

Milazzo Chissà cosa penserà la nuova **Autorità portuale** di Gioia Tauro della "vocazione crocieristica" del porto di Milazzo. Riterrà che la città del Capo possa avere un ruolo in questo segmento oppure, più realisticamente, dovrà avere la funzione di "produttore" di risorse attraverso l' attività petrolifera e commerciale?

Chi conosce storie di **portualità** e di rapporti siculo-calabri propende per questa seconda ipotesi, ritenendo il crocierismo a Milazzo una sorta di "araba fenice": ogni tanto appare per mezza giornata una nave, accolta con tutti gli onori, ma poi tutto torna come prima. E si continua a vivere di speranze.

Alla fine dello scorso anno l' **Autorità portuale** targata Messina ha comunicato al Comune di Milazzo che nei primi cinque mesi del 2017 sarebbero arrivate undici navi da crociera. Leggendo la programmazione si apprende che nella maggioranza dei casi ad approdare a Molo Marullo sarà "La Belle de l' Adriatique" che ospita circa 300 passeggeri e che a fine maggio si tenterà una sperimentazione con "Costa crociere" che proporrà il porto di Milazzo alla "Costa Neoriviera" che accoglie quasi 2000 passeggeri.

Numeri che confermano, al di là della sperimentazione (sempre se ci sarà) che l' **Autorità portuale** messinese insiste con la politica dei "piccoli passi" nel settore del crocierismo sul fronte milazzese. Scelte giustificate con tutta una serie di questionari che dimostrerebbero un minor appeal di Milazzo rispetto a Messina. Scelte che però non permettono un auspicato salto di qualità nonostante la città del Capo abbia dimostrato in questi anni in cui ha ospitato le navi a molo Marullo, di avere i "numeri" per assicurare un' accoglienza degna di tal nome e di poter aspirare ad una programmazione più ampia. A questo punto cittadini e associazioni - e non la politica - che a parte qualche nota sporadica non ha mai affrontato in modo netto la questione - si chiedono "cosa succederà quando oltre a Messina andremo in concorrenza con altri scali turistici della Calabria che da anni accolgono le navi da crociera? Occorrerà rassegnarsi ad accogliere qualche nave di tanto in tanto, impossibilitata magari a sbarcare alle Eolie? Una considerazione che impone più di un' riflessione sul ruolo che Milazzo finirà con l' avere nel nuovo sistema **portuale**.(r.m.)

### I ritardi dell'anello ferroviario? Il ministero "assolve" la Tecnis

**PALERMO** - I ritardi dell'anello ferroviario di Palermo? All'80% colpa del Comune, del Demanio e dell'Autorità portuale, che hanno ritardato a concedere le aree. Meno del 20% della Tecnis. A dirlo è il ministero dei Trasporti in risposta a un'interrogazione presentata alla Camera da Riccardo Nuti, che chiedeva a Delrio notizie sul cantiere che da anni non fa dormire sonni tranquilli né a residenti e commercianti, né all'amministrazione comunale. Secondo il ministero, infatti, risulta che allo stato della sottoproduzione complessiva che si registra nell'andamento dei lavori rispetto all'attuale programma contrattualizzato, solo una parte inferiore al 20% può ricondursi a ritardi dell'appaltatore (ossia chi sta costruendo l'operan, ndr), mentre la restante parte, preponderante, risulta dovuta alla mancata consegna delle aree comunali, demaniali e dell'autorità portuale. Il ministero, per bocca del Sottosegretario Umberto Del Basso De Caro, precisa che le aree demaniali marittime sono state finora consegnate solo in parte e solo di recente si è raggiunto un accordo sul pagamento dei canoni, così come si sta procedendo ad acquisire due fabbricati della Capitaneria di porto e dell'Autorità. Il Comune continua la risposta scritta sta procedendo alla consegna delle aree di propria proprietà nella progressione e tempistiche concordate tra Comune, Rfi e appaltatore come da crono programma del 2 settembre. La risposta del governo è stata disarmante scrive Nuti su Facebook - oltre a confermare i ritardi nell'esecuzione dell'opera che sono davanti agli occhi di tutti, si è subito lavato le mani del problema dichiarando che l'appalto in questione non risulta essere tra quelli in convenzione tra Stato e Rfi, rigettando quindi il proprio ruolo di sorveglianza e controllo nei confronti delle Ferrovie dello Stato. Tant'è che in chiusura il sottosegretario non solo non prende alcun impegno, ma dichiara genericamente che i lavori procedono nel rispetto delle condizioni stabilite. Ancor più sconcertante è lo scaricabarile riguardo i ritardi: da una parte il governo addossa gran parte della colpa a Comune, Demanio e Autorità Portuale, rei di non aver consegnato le aree dei cantieri a Tecnis, mentre quest'ultima sarebbe causa solo del 20% dei ritardi; allo stesso tempo il Comune in questi mesi ha sempre incolpato Tecnis e Rfi di tutti i ritardi e dei disagi patiti dalla cittadinanza. La realtà è che gli operai, che da mesi hanno problemi persino nel ricevere gli stipendi, sono spesso assenti nei cantieri o fanno turni che appaiono piuttosto ridotti per un'opera che invece dovrebbe procedere speditamente per recuperare il tempo perso continua Nuti - nel frattempo, dall'inizio dei cantieri in Via Amari e in Viale Lazio ben 13 attività hanno chiuso definitivamente, mentre le restanti sono in ginocchio, dovendo subire ingenti perdite; e la viabilità è talmente compromessa che le aree interessate sono spesso paralizzate. Se questa è la situazione, consegnare ulteriori aree cantierabili alla Tecnis rischia solo di aggravare questa situazione e produrre ingenti danni anche in altre aree della città. Davanti a queste inadempienze gravi, si sarebbe potuto e dovuto rescindere il contratto, così come previsto sia dalla convenzione relativa all'appalto stipulato tra Tecnis e Rfi sia dalle condizioni generali di contratto per gli appalti di lavori delle società del gruppo Fs. Anche su questo il governo ha fatto orecchie da mercante.

Il dibattito promosso dal Movimento cristiano lavoratori

## Lo sviluppo passa dalle infrastrutture

*A intervenire anche l' ex sindaco di Messina Salvatore Leonardill presidente di Mcl Fortunato Romano lancia l' idea della costituzione di un Forum metropolitano*

"Lo sviluppo territoriale attraverso le infrastrutture": questo il tema del dibattito svoltosi nella sede provinciale del Movimento cristiano lavoratori. All' incontro hanno partecipato, tra gli altri, l' ex sindaco di Messina Salvatore Leonardi, l' avv. Michele Minissale, componente del Comitato territoriale per l' Aeroporto del Mela, e l' avv. Ferdinando Rizzo, presidente di Rete civica per le infrastrutture del Mezzogiorno. I relatori hanno approfondito i temi inerenti l' **Autorità portuale**, l' approdo di Tremestieri, il Ponte sullo Stretto e l' Aeroporto del Mela, quali strutture indispensabili per assicurare la continuità territoriale e lo sviluppo economico e sociale del territorio.

Sull' aeroporto del Mela in particolare la discussione è tornata di grande attualità con l' arrivo del magnate indiano Mahesh Panchavakra che ha mostrato la disponibilità ad investire notevoli risorse per la realizzazione dell' opera. Uno scalo al servizio di attività logistico-commerciali e turistiche. Un modo per poter uscire dal crescente isolamento del territorio provinciale anche a causa della mancanza dell' alta velocità.

«Un clima di "freddezza" - sottolinea l' avv. Minissale - lo abbiamo registrato incontrando i

sindaci di Barcellona e Milazzo alla presentazione di un' opera strategica per la mobilità di persone e merci, destinata a garantire il rilancio dell' isola esaltando un moderno trasporto intermodale che unisce ferrovia, porto e autostrada e che rappresenta un sistema fondamentale per i collegamenti commerciali tra la Sicilia e l' Oriente». Ferma e decisa anche la posizione espressa dal Leonardi sul recupero dell' idea del Ponte che «indubbiamente costituisce un obiettivo fondamentale per il rilancio del trasporto ferroviario, passeggeri e merci».

«Vista la debolezza e l' inadeguatezza dei Governi locale e regionale - ha sottolineato il presidente regionale Mcl Fortunato Romano - ribadiamo l' esigenza di costituire al più presto il "Forum Metropolitano", quale luogo di confronto tra i rappresentanti della comunità messinese al fine di predisporre un progetto per la Città metropolitana ampiamente condiviso».

ENZO BIANCO E IL SISTEMA PORTUALE ORIENTALE

## «Autorità a Catania occasione per tutti»

CATANIA. "Il fatto che la sede scelta per l' **Autorità portuale** della Sicilia orientale sia stata Catania poggia su solide ragioni: qui c'è la Città Metropolitana e nel capoluogo etneo troviamo i maggiori traffici di tutta l' Isola, il sistema più articolato e completo dell' intero Meridione e collaudate competenze pubbliche e private". Lo ha detto il sindaco di Catania Enzo Bianco sottolineando come sarebbe un errore considerare la scelta del governo uno 'scippo' ad Augusta. "Bisogna considerare che un' **Autorità portuale** con sede a Catania, per il complesso sistema economico che gravita sull' area, attrae forze economiche di riconosciuta importanza nazionale e internazionale, disposte a puntare sulla città sede dell' Etna Valley e con il maggior polo industriale della Sicilia. Insomma, l' **Autorità portuale** catanese potrà attrarre cospicui investimenti che contribuiranno non soltanto allo sviluppo dell' economia del Porto ma anche di tutti i territori limitrofi, con grandi vantaggi per un' area vasta che potrà consolidare le proprie attività". "Ecco perché fare squadra con Catania per Augusta è importante. Il porto augustano rappresenta una delle strutture più rilevanti del Sud, ma è la sua unione con quello di Catania, ciascuno con le proprie competenze e con piena autonomia, consentire la nascita di un grande sistema **portuale** per posizione strategica, professionalità e soprattutto condizioni amministrative e organizzative".

# A Roma il primo summit sulla “Blue Economy Med”

Genova - Obiettivo dell'incontro accendere i riflettori sulla crescita delle economie connesse al mare.

Genova - **Si terrà a Roma, il 21 febbraio, il primo summit sulla “Blue Economy Med”.** Nel tentativo di imprimere una svolta e specialmente di coinvolgere l'opinione pubblica in un processo di “Blue Growth” che dal 2014 la Ue ha indicato come strategia dell'Unione, C&G Blue Vision, Unioncamere e Legambiente organizzano nella sede di Unioncamere, il primo vertice italiano sulla Blue Economy. **Obiettivo dell'incontro accendere i riflettori sulla crescita delle economie connesse al mare;** indicare al Paese le potenzialità di settore e focalizzare l'attenzione su criticità che potrebbero innescare reazioni a catena negative, in primis quelle relative alle security in un Mediterraneo, che, a causa delle crisi geo-politiche e del rischio terrorismo, rischia di diventare sempre più piccolo minacciando di compromettere attività primarie come quelle relative al turismo sul mare. **Tra i partecipanti** Giorgia Bucchioni, ceo C&G Blue Vision, Ivan Lo Bello, presidente Unioncamere, Giuseppe Cuccurese, direttore generale del Banco di Sardegna, Gian Enzo Duci, presidente Federagenti, Agostino Gallozzi, presidente Marina D'Arechi ed Enea Roveda, ceo di LifeGate.

LA PROTESTA

## Porti spagnoli, i lavoratori scioperano contro il governo

GENOVA. Tre giorni di sciopero dei sindacati spagnoli contro governo e Ue: si inasprisce il conflitto sulla nuova legge del lavoro portuale che sta tenendo sulla corda le banchine spagnole da circa due anni. La Corte di Giustizia europea ha bocciato la legge che istituiva le Sagep, pool di manodopera obbligatori giudicati contrari alla normativa comunitaria.

La sentenza è arrivata in un momento di instabilità politica per Madrid, dove il governo è stato vacante per alcuni mesi. Quest'autunno la Corte ha dato un ultimatum perché venisse approvata una nuova legge, accompagnandolo con sanzioni milionarie in crescita progressiva per ogni giorno di ritardo accumulato. Adesso il nuovo governo ha presentato una proposta, che tiene conto degli stretti paletti imposti dalla Corte. Ma i portuali accusano l'esecutivo di non averli consultati e hanno annunciato tre giorni di sciopero a febbraio. Incroceranno le braccia per 12 ore ogni 24, a ore alterne, il 21, 23 e 25 febbraio prossimi. Secondo l'International dockworkers council sono a rischio 8 mila lavoratori.