

Primo piano:

• **Riforma Portuale**

(The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Ansa, Il Nautilus, Il Secolo XIX, La Repubblica GE, Il Sole 24 Ore)

• **Forum Shipping & Intermodal Transport**

(The Medi Telegraph, Corriere Marittimo, Ferpress)

Dai porti:

Trieste:

"...Un Parco di vetro e cemento nel mare perduto di Trieste..." (Il Piccolo)

"...Hong Kong il porti di Trieste sulla via della seta del XXI secolo..."

(Il Nautilus, L'Informatore Navale)

Genova:

"...Signorini, primo giorno da presidente..." (Il Secolo XIX)

"...Merlo, domani via libera Senato provvedimento piloti..." (Ansa)

Livorno:

"...Gallanti: i 5 anni passati alla guida del porto..." (Corriere Marittimo)

"...Toscana: Rossi, a dicembre inaugurazione collegamento porto Livorno-ferrovia..." (Ferpress)

"...Livorno, boom dei crocieristi nei primi nove mesi..."

(Informazioni Marittime)

"...Accordo tra Livorno e Tunisi per creare rete..."

(Il Sole 24 Ore, Corriere Fiorentino)

"...Livorno soldi a chi apre industrie..." (Il Tirreno)

"...Darsena Toscana..."

(LA Nazione LI,)

Gioia Tauro:

"...stop all'agenzia del lavoro portuale?..." (Gazzettadelsud.it, Gazzetta del sud, Ansa, The Medi Telegraph)

Taranto:

"...Lo scalo è pronto a rilanciarsi..." (Gazzetta di Taranto)

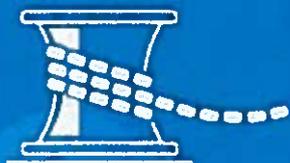
"...Protocollo per gli operatori ex Tct..." (Gazzetta di Taranto)

"...Porto, sviluppo dalle autostrade del mare..." (Quotidiano Taranto)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 22/11/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Palermo:

"...Falce, via all'accordo tra Università e Authority..." (Gazzetta del Sud)

"...Davide Faraone e Deborah Seracchiani a Termini Imerese..." (Hercule)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

«Con la riforma si avrà una regia nazionale per i porti italiani»

Genova - Lo ha detto Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione delle agenzie marittime italiane al "Terzo forum Shipping & Intermodal Transport".



Genova - **«La novità principale della riforma della governance della portualità è l'accentramento delle scelte decisionali strategiche a livello nazionale».** Lo ha detto **Gian Enzo Duci**, presidente di Federagenti, la federazione delle agenzie marittime italiane al "Terzo forum Shipping & Intermodal Transport", organizzato dal *Secolo XIX/The MediTelegrapha Palazzo San Giorgio* e dedicato proprio al futuro dei porti. *«La concertazione fra pubblico e privato prima avveniva nei comitati portuali in cui pubblico e privato prendevano insieme le decisioni per i singoli porti e poi c'era il confronto con lo Stato che avveniva attraverso Assoport, che si comportava quasi come associazione di categoria», ha osservato Duci.*

«Oggi ci troviamo con un tavolo nazionale composto sostanzialmente dagli stessi soggetti che componevano Assoport ma che è strutturale alle attività del ministero. Bisognerà capire quale sarà il suo ruolo e capire quale sarà il momento di confronto con il mondo dei privati».«La Corte dei Conti Europea, del resto, ci ha richiamati portando il caso del Nord Tirreno come esempio in cui a distanza di cinquanta chilometri si sono sviluppate quattro infrastrutture in concorrenza una con l'altra: Genova, Savona, La Spezia e Livorno, censurando una scelta che non è inserita dentro un piano strategico», ha sottolineato.

Merlo: "Presto il Tavolo di partenariato"



Nei prossimi giorni il ministro dei Trasporti Graziano Delrio firmerà il decreto che istituisce i "Tavoli di partenariato", organismi di rappresentanza degli operatori portuali. Lo annuncia il consigliere di Delrio, ed ex presidente del porto di Genova, Luigi Merlo. «Non è una *diminutio* – **afferma all'Ansa** - i tavoli di partenariato diventeranno il vero strumento di copianificazione e coprogrammazione che il presidente potrà attivare per interloquire con privati e sindacati». Inoltre, sottolinea Merlo, «si sta lavorando sul decreto interministeriale per lo sportello unico dei controlli e c'è grande lavoro degli uffici per la stesura delle linee guida per i nuovi piani regolatori portuali con un lavoro straordinario di regia del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici».

Comitato di gestione Il Comitato di gestione sostituisce il Comitato portuale. Mentre quest'ultimo è composto da istituzioni e privati, il Comitato di gestione (ancora da decretare) sarà formato solo da istituzioni locali, mentre le istanze di rappresentanza degli imprenditori e dei soggetti privati confluiranno nel Tavolo di partenariato. Si riunisce, «di norma», ogni due mesi anziché una volta al mese. Al suo interno non vi sono più rappresentate le categorie professionali e i sindacati – come nel vecchio Comitato portuale - che confluiranno invece nel nuovo "Tavolo di partenariato della risorsa mare". È composto da: presidente dell'Autorità di sistema portuale (AdSP), rappresentante della regione, del sindaco, dei comuni e dell'autorità marittima.

Tavolo di partenariato e osservazioni del Consiglio di Stato Gli "orfani" del Comitato di gestione confluiscono qui (ma anche nelle nuove commissioni consultive). È composto da: presidente AdSP, comandante del porto, associazioni datoriali e sindacali. Ha funzioni consultive su piano regolatore, piano operativo triennale e sui livelli dei servizi. Pur essendo quest'ultimo valutato come «particolarmente positivo», il Consiglio di Stato a maggio, prima che la riforma dei porti **diventasse legge**, **ha osservato** che la decisione del governo di separare nettamente rappresentanza privata e pubblica è il passaggio da un eccesso a un altro: nel Comitato di gestione, scrive il Consiglio di Stato, c'è «un eccessivo sbilanciamento in favore della componente designata dagli enti territoriali», una soluzione che «si espone alla critica di ridurre troppo sensibilmente l'apporto della base socio-economica». Pertanto, «diverrebbe essenziale definire con maggiore chiarezza il ruolo partecipativo del Tavolo di partenariato della risorsa mare».

Porti: Duci, con riforme scelte strategiche nazionale

Presidente Federagenti, capire quale momento confronto privati



(ANSA) - GENOVA, 21 NOV - "La novità principale della riforma della governance della portualità è l'accentramento delle scelte decisionali strategiche a livello nazionale". Lo ha detto Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione delle agenzie marittime italiane al forum 'Shipping & intermodal transport' dedicato proprio al futuro dei porti. "La concertazione fra pubblico e privato prima avveniva nei comitati portuali in cui pubblico e privato prendevano insieme le decisioni per i singoli porti e poi c'era il confronto con lo Stato che avveniva attraverso Assoporti, che si comportava quasi come associazione di categoria", ha osservato Duci. "Oggi ci troviamo con un tavolo nazionale composto sostanzialmente dagli stessi soggetti che componevano Assoporti ma che è strutturale alle attività del ministero. Bisognerà capire quale sarà il suo ruolo e capire quale sarà il momento di confronto con il mondo dei privati". "La Corte dei Conti Europea, del resto, ci ha richiamati portando il caso del Nord Tirreno come esempio in cui a distanza di cinquanta chilometri si sono sviluppate quattro infrastrutture in concorrenza una con l'altra: Genova, Savona, La Spezia e Livorno, censurando una scelta che non è inserita dentro un piano strategico", ha sottolineato.(ANSA).

Porti: Merlo, a giorni firma Delrio per i tavoli di partenariato

Consigliere ministro, saranno un vero strumento di copianificazione



(ANSA) - GENOVA, 21 NOV - Il ministro per i Trasporti e le infrastrutture Graziano Delrio firmerà nei prossimi giorni il decreto sull'istituzione dei tavoli di partenariato, nell'ambito della riforma della governance dei porti, di cui faranno parte i privati e i sindacati. Con la riforma che cancella i vecchi comitati portuali questi ultimi non fanno più parte dell'organo di governo dei porti, da oggi costituito dai comitati di gestione con presenza soltanto pubblica (un rappresentante della o delle Regioni coinvolte e uno per ciascuno dei Comuni). "Non è una diminutio, i tavoli di partenariato diventeranno il vero strumento di copianificazione e coprogrammazione che il presidente potrà attivare per interloquire con privati e sindacati", ha sottolineato Merlo. Fra i prossimi passi ha annunciato che "si sta lavorando sul decreto interministeriale per lo sportello unico dei controlli e c'è grande lavoro degli uffici per la stesura delle linee guida per i nuovi piani regolatori portuali con un lavoro straordinario di regia del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici", ha detto Merlo. "Siamo impegnati per dare piena attuazione a questa riforma e nel frattempo affrontare situazioni di crisi molto particolari come quella di Taranto e di Gioia Tauro con una risposta che verrà dalla legge di stabilità". (ANSA).

Merlo: “A giorni la firma di Delrio per i tavoli di partenariato”



GENOVA – Il ministro per i Trasporti e le infrastrutture Graziano Delrio firmerà nei prossimi giorni il decreto sull'istituzione dei tavoli di partenariato, nell'ambito della riforma della governance dei porti, di cui faranno parte i privati e i sindacati. Con la riforma che cancella i vecchi comitati portuali questi ultimi non fanno più parte dell'organo di governo dei porti, da oggi costituito dai comitati di gestione con presenza soltanto pubblica (un rappresentante della o delle Regioni coinvolte e uno per ciascuno dei Comuni).

“Non è una diminutio, i tavoli di partenariato diventeranno il vero strumento di copianificazione e coprogrammazione che il presidente potrà attivare per interloquire con privati e sindacati”, ha sottolineato Merlo. Fra i prossimi passi ha annunciato che “si sta lavorando sul decreto interministeriale per lo sportello unico dei controlli e c'è grande lavoro degli uffici per la stesura delle linee guida per i nuovi piani regolatori portuali con un lavoro straordinario di regia del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici”, ha detto Merlo.

“Siamo impegnati per dare piena attuazione a questa riforma e nel frattempo affrontare situazioni di crisi molto particolari come quella di Taranto e di Gioia Tauro con una risposta che verrà dalla legge di stabilità”.

Il Secolo XIX

LE VOCI DEI PROTAGONISTI DEL CONVEGNO

Merlo: «Dogane, vicini allo sportello unico»

Toti: «Un nuovo marchio per gli scali liguri, dovranno essere il "Porto d' Italia"»

GENOVA. Luigi Merlo è tornato a Palazzo San Giorgio, esattamente 366 giorni dopo aver lasciato la presidenza dell' **Autorità portuale** di Genova. «Auguro un buon lavoro a tutti i presidenti ma in particolar modo a Paolo Emilio Signorini», ha detto ieri, al terzo Forum "Shipping & Intermodal Transport", l' attuale consulente del ministro Graziano Delrio.

«Oggi - ha aggiunto Merlo parlando della nuova riforma del sistema **portuale** - abbiamo finalmente la possibilità di mettere in pratica una vera politica nazionale per l' intero sistema dei porti. Si sta operando sul decreto interministeriale per lo sportello unico dei controlli e c' è grande lavoro degli uffici per la stesura delle linee guida per i nuovi piani regolatori **portuali** con un lavoro straordinario di regia del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici». «Siamo impegnati per dare piena attuazione a questa riforma ha chiuso Merlo - e nel frattempo affrontare situazioni di crisi molto particolari come quella di Taranto e di Gioia Tauro, con una risposta che verrà dalla legge di stabilità».

Alle parole di Luigi Merlo sono seguite quelle di Giovanni Toti, governatore della Regione Liguria, che scherzosamente ha invitato Paolo Emilio Signorini a far dipingere le gru col tricolore perché «l' Autotorità di sistema che unisce Genova e Savona rappresenta il porto d' Italia e ci piacerebbe pensare a un nuovo marchio per il primo scalo del nostro Paese». «La riforma, anche se non è quella che avrei voluto, deve partire subito», ha aggiunto Toti, sottolineando che il Terzo Valico deve proseguire in tempi rapidissimi dopo l' ultimazione del Gottardo». «Bisogna smettere di fermare le opere perché qualcuno ha fatto dei pasticci e nel 2021 il Terzo valico dovrà essere a sistema», ha concluso il governatore ligure.

LUIGI MERLO

IL TERZO FORUM "SHIPPING AND INTERMODAL TRANSPORT"

Porti, dopo la riforma investimenti e lavoro le prime voci in agenda

Fondi e banche vogliono certezze. Gli operatori avvertono: «Dopo le concentrazioni armatoriali fine del mercato libero»

GENOVA. I porti della riforma Delrio nascono in un mondo forse più freddo, certamente più competitivo, con nuovi attori forti in campo e che attende con urgenza una revisione sull'organizzazione del lavoro. La riforma della governance portuale è in vigore da settembre, le trattative del ministero dei Trasporti con le Regioni per i presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale (Adsp) si stanno chiudendo, a breve usciranno i decreti sui tavoli di partenariato (sindacati e aziende dei vecchi comitati portuali). I tasselli stanno andando a posto, ma il processo è durato oltre un anno. Fuori dal tunnel delle nomine, chiusa la parentesi dei commissariamenti, ad attendere le nuove Adsp c'è la realtà illustrata ieri dai protagonisti nazionali del settore, davanti a una platea di oltre 400 persone al terzo Forum Shipping & Intermodal Transport, organizzato dal Secolo XIX e dalle testate shipping del gruppo Itedi (themeditelegraph.com, L'Avvisatore Marittimo, Ttm) a Palazzo San Giorgio sede - ancora per poche settimane dell'Autorità portuale di Genova.

La sfida con Rotterdam via San Gottardo si gioca principalmente sulla logistica e sui

terminal, e su questi due settori si affacciano i nuovi soggetti -fondi e banche -che chiedono certezze, non solo dal diritto, ma anche da chi ha in capo le decisioni strategiche. Dal 2001, sono 4.000 i progetti per infrastrutture portuali bloccati al Cipe: evidentemente non tutti sono radiosi sogni infranti nella burocrazia romana.

Con cattiva progettazione e copertura incerta, molti «sono progetti che era meglio non nascessero - viene detto dagli esperti-. Non si può più ragionare con l'idea mal riposta che intanto si costruisce, poi il mercato arriverà». Anche perché l'Italia dovrà fare i conti dice Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e moderatore insieme a Fabrizio Vettosi, numero uno di Vsl - con un mercato «che dopo le concentrazioni delle grandi compagnie non è più in libera concorrenza. Questo settore è dominato da campioni nazionali che perseguono politiche conseguenti». In mare (specie nel settore container) come in terra (basti pensare alle Poste tedesche che controllano DHL).

Ecco perché la strategia deve essere nazionale: i pesi e le misure stanno cambiando. Rimane da capire

- segue

quanto incisiva sarà l'azione del ministero, se fondi e progetti seguiranno logiche clientelari ma solo a un livello più alto, oppure - dice Mino Giachino, presidente di Saimare ma anche papà del primo piano nazionale della logistica - se si riconoscerà il valore strategico di Genova, come ad esempio è stato fatto per Malpensa o Fiumicino nel piano Aeroporti.

Nei tavoli di partenariato gli ex membri dei comitati portuali chiederanno conto agli enti delle strategie, tendendo a mente il ruolo centrale giocato da loro soggetti omologhi nel Nord Europa e illustrati da Paolo Guglielminetti, associate partner di Pwc.

Ma intanto, come ricordato da Franco Mariani, vicepresidente di Assoport, a Taranto 500 persone sono in cassa integrazione, a Gioia Tauro gli esuberanti sono 400. Il governo stanziò 40 milioni a sostegno della situazione. Ma è evidente che la sfida dei super -porti post Delrio è la riforma del lavoro.

FRENATA SUI MIGRANTI

Merkel scommette sulla linea dura per restare Cancelliera

Non è facile capire con quale rapidità i vecchi sistemi portuali sapranno adeguarsi a un quadro di regole che, da oggi, li obbliga a ritrovare il dialogo con Roma. Ma è un passaggio obbligato, una delle colonne sulle quali si fonda la riforma, e come tale non rinviabile. Una prova di maturità alla quale neppure il ministero potrà sottrarsi.

LE NUOVE AUTORITÀ E L' OBBLIGO DEL DIALOGO CON ROMA

Perché un numero così alto di progetti infrastrutturali si ferma al primo ostacolo, quello del Cipe? Non per problemi burocratici, ma semplicemente perché «non sono progetti sostenibili», ha ricordato Marco Mutti, Banca Imi, provocando una reazione liberatoria nella platea di Palazzo San Giorgio.

Venerdì scorso era toccato al ministro Delrio ricordare che in Italia abbiamo «proposte di project financing per 30 miliardi di euro, ma quelle che stanno in piedi sono solo l' 8%. Alcune sono credibili, le altre sono tutte fantasie, frutto di piani economico -finanziari totalmente sballati».

Per capire l' aria che tirerà nei prossimi anni nell' ufficio romano di Luigi Merlo è sufficiente mettere insieme queste due affermazioni.

Un po' meno facile è capire con quale rapidità i vecchi sistemi **portuali** sapranno adeguarsi a un quadro di regole che da oggi li costringe a ritrovare il dialogo con Roma. Ma è un passaggio obbligato, una delle colonne sulle quali si fonda la riforma, e come tale non rinviabile. Una prova di maturità alla quale neppure il ministero potrà sottrarsi.

IL CONVEGNO

Porti, i privati e la riforma “Nessuna diminuzione ma alleati nella crescita”

«SONO felice di essere tornato qui 366 giorni dopo aver lasciato questo palazzo. Colgo l'occasione per augurare buon lavoro a tutti i presidenti ma in particolar modo a Paolo Emilio Signorini perché avendo governato questo porto per diversi anni so la sua complessità, a questo per lui si aggiunge anche l'impegno di dover governare insieme anche quello di Savona, esperienza entusiasmante dal punto di vista professionale ma anche molto impegnativa e molto difficile». Così Luigi Merlo, consulente del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, fino all'anno scorso presidente dell'Autorità portuale di Genova, dal palco di Palazzo

San Giorgio, tetto ad hoc forum "Shipping & Intermodal Transport" organizzato dal Secolo XIX e The Meditelegraph. A proposito della riforma Signorini è ottimista anche se si sposta il livello della gestione strategica degli scali più verso Roma. «Il problema che abbiamo davanti sulla competitività del sistema portuale italiano è nella mancanza di raccordo fra Stato e Autorità portuale che è fondamentale. Io sono molto ottimista sulla collaborazione con Roma», commenta Signorini convinto della bontà dell'aggregazione delle autorità portuali e del tavolo nazionale di regia. Nel frattempo, il ministro Delrio firmerà nei prossimi giorni il decreto sull'istituzione dei ta-

voli di partenariato, nell'ambito della riforma della governance dei porti, di cui faranno parte i privati e i sindacati. Con la riforma che cancella i vecchi comitati portuali questi ultimi non fanno più parte dell'organo di governo dei porti, da oggi costituito dai comitati di gestione con presenza soltanto pubblica (un rappresentante della o delle Regioni coinvolte e uno per ciascuno dei Comuni). «Non è una diminutio, i tavoli di partenariato diventeranno il vero strumento di copianificazione e coprogrammazione che il presidente potrà attivare per interloquire con privati e sindacati» sottolinea Merlo. Fra i prossimi passi, l'annuncio che «si sta lavorando sul decreto in-

terministeriale per lo sportello unico dei controlli e c'è grande lavoro degli uffici per la stesura delle linee guida per i nuovi piani regolatori portuali con un lavoro straordinario di regia del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici — spiega — Siamo impegnati per dare attuazione a questa riforma e affrontare situazioni di crisi molto particolari».

«Io vorrei brandizzare il porto di Genova, chiamandolo porto d'Italia — chiude il governatore Giovanni Toti — Dipingiamo tutte le gru del porto con il tricolore o facciamo un brand del porto d'Italia perché dobbiamo rivendicare questo ruolo che c'è, esiste, lo svolgiamo nei fatti ma troppo spesso non lo riconosciamo neanche noi stessi».

GIORGIO ZORZI/PIRELLA

Il presidente designato Signorini ha un compito complesso perché dovrà governare anche lo scalo di Savona



MERLO
L'ex presidente dell'autorità portuale di Genova e attuale consigliere del ministro Delrio Luigi Merlo

Porti. Il Governo si prepara a istituire i tavoli di partenariato e a stanziare fondi per i lavoratori dei moli

La riforma parte da Trieste e Taranto

I presidenti-manager delle Adsp puntano su logistica e infrastrutture

La nuova geografia dei sistemi portuali italiani, disegnata con la riforma della governance di settore voluta dal Governo, parte dalle Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mar Adriatico orientale (con Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro) e del Mar Ionio (con Taranto), per le quali il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, nei giorni scorsi ha concluso l' iter di nomina dei presidenti: rispettivamente Zeno D' Agostino e Sergio Prete (entrambi già commissari, uno di Trieste e l' altro di Taranto). Saranno i primi due presidenti-manager ad affrontare le novità della riforma che raggruppa 57 porti in 15 Adsp.

Anche se nelle prossime ore Delrio dovrebbe porre la firma sul provvedimento che consacrerà Francesco Di Majo a capo dell' Adsp del mar Tirreno centro-settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta).

Ferrovie e aree retroportuali, queste ultime garantite dall' apporto di Monfalcone e Porto Nogaro, sono due cardini sui quali, spiega D' Agostino, si svilupperà il futuro dell' Adsp che fa capo a Trieste. La quale punta a diventare il network di porti con la maggior

movimentazione su ferro in Italia: l' obiettivo sono 7.500 treni merci l' anno, a fronte dei 5.600 totalizzati nel periodo gennaio-settembre 2016. E la capacità potrà aumentare ancora fino a 11mila convogli grazie al progetto della nuova stazione di Campo Marzio, che dovrebbe essere pronta entro il 2019.

Intanto, dice D' Agostino, l' operatore turco «UN ro-ro ha appena annunciato che investirà 20 milioni sul porto di Trieste nell' arco di due anni». L' inclusione di Monfalcone nella Adsp «permetterà - dice D' Agostino - di raggruppare due porti con forti complementarità. Trieste quest' anno raggiungerà circa 60 milioni di tonnellate di merci movimentate, alle quali si aggiungeranno i 4,5 milioni di Monfalcone. Il che dovrebbe farci passare dal 14° al 13° o 12° posto nella classifica dei porti Ue». Inoltre Monfalcone porta con sé una dote di 1,5 milioni di metri quadrati di aree retroportuali. Si tratta, in parte (60%) di terreni demaniali, in parte (35%) di spazi dell' Azienda speciale per il porto di Monfalcone (della Cciaa Venezia Giulia) e in parte aree del Consorzio industriale di Monfalcone (5%). «Occorre mettersi a tavolino - afferma D' Agostino - per definire una governance di questi terreni, anche se c' è una buona intesa tra i vari soggetti». Poi, «ma già a partire dalla metà del 2017, si dovrà pensare all' integrazione di Porto Nogaro, che è uno scalo di riferimento importante per il mondo industriale friulano».

- segue

Per quanto riguarda Taranto, invece, non ci sono problemi d' integrazione: l' Adsp ionica comprende un solo porto. Ma lo scalo è impegnato sulla crisi determinata dall' addio della compagnia portacontainer Evergreen, che ha portato a zero il traffico contenitori del porto di transhipment. Si sta cercando, quindi, un soggetto per gestire il molo ex Evergreen. Per il rilancio del porto sono comunque in corso opere per 430 milioni.

«Ora - spiega Prete - dovremo riorganizzarci internamente, a partire dal comitato di gestione che sarà composto da 3membri, contro i 23 che sedevano nel vecchio comitato portuale». Dal Governo, intanto, arriva l' indicazione (lo ha annunciato ieri Luigi Merlo, consulente di Delrio) che il ministro sta per firmare il decreto d' istituzione dei tavoli di partenariato, grazie ai quali privati e sindacati, esclusi dai comitati di gestione dei porti, potranno confrontarsi con le Adsp. In arrivo anche un provvedimento che mette un tetto di un milione alla responsabilità dei piloti che manovrano le navi all' interno dei porti. Mentre un emendamento alla legge di bilancio prevede 40 milioni in tre anni per creare un' agenzia di riqualificazione per 900 lavoratori portuali di Gioia Tauro e Taranto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAOUL DE FORCADE

Forum Shipping & Intermodal Transport, 400 persone a Palazzo San Giorgio

Genova - Prima uscita ufficiale per Paolo Emilio Signorini all'evento organizzato dal Secolo XIX/The MediTelegraph. Merlo: «Avrà un compito impegnativo». / GALLERY e VIDEO

Genova - «Sono felice di essere tornato qui 366 giorni dopo aver lasciato questo palazzo. Colgo l'occasione per augurare buon lavoro a tutti i presidenti ma in particolar modo a **Paolo Emilio Signorini** perché avendo governato questo porto per diversi anni so la sua complessità, a questo per lui si aggiunge anche l'impegno di dover governare insieme anche quello di Savona, esperienza entusiasmante dal punto di vista professionale ma anche molto impegnativa e molto difficile». **Luigi Merlo**, consulente del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, fino all'anno scorso presidente dell'Autorità portuale di Genova, ha fatto gli auguri dal palco del "Terzo forum Shipping & Intermodal Transport", organizzato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph* a Palazzo San Giorgio, al futuro presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mediterraneo Occidentale, alla prima uscita pubblica anche se ancora come presidente designato, in attesa del via libera della Commissione trasporti della Camera alla nomina definitiva. **A proposito della riforma Signorini è ottimista anche se si sposta il livello della gestione strategica degli scali più verso Roma.** «Il problema che abbiamo davanti sulla competitività del sistema portuale italiano è nella mancanza di raccordo fra Stato e Autorità portuale, che è fondamentale. Io sono molto ottimista sulla collaborazione con Roma», ha commentato Signorini convinto della bontà dell'aggregazione delle Autorità portuali e del tavolo nazionale di regia.

Delrio accelera sul Terzo valico

Genova - La settimana scorsa c'è stato un incontro bilaterale fra il ministro italiano e quello svizzero.



Genova - **«La settimana scorsa c'è stato un incontro bilaterale fra il ministro Delrio e il ministro svizzero, abbiamo ricevuto molti complimenti per quello che sta facendo l'Italia e sono certi che il Terzo valico sarà completato».** Lo ha detto **Luigi Merlo**, consigliere del ministro dei Trasporti per la portualità e la logistica parlando a Palazzo San Giorgio al "Terzo forum Shipping & Intermodal Transport", organizzato dal *Secolo XIX/The Meditelegraph*. Sul Terzo Valico si tira dritto. «Però c'è una fase transitoria da qui al 2021 da gestire - ha sottolineato Merlo - e c'è un progetto messo in campo da Ferrovie che creato una società ad hoc per il trasporto merci e firmato un'intesa con Hupac per tre nuovi punti di rilascio delle merci a Brescia, Milano e Piacenza». «Per il porto di Genova stiamo lavorando con l'Autorità portuale, le Ferrovie e il terminalista per il secondo binario di Voltri che vedrà avanzamenti nel 2017. L'obiettivo è arrivare al 2021 quando sarà completato il Terzo Valico pronti», ha osservato Merlo.

In diretta dal Forum Shipping & Intermodal Transport

Riportiamo in diretta da Genova alcune parti del dibattito: ([FOTO GALLERY](#))

Introduce e modera: Gian Enzo Duci, presidente Federagenti

"Oggi non si può pensare di fare una politica portuale disgiunta da una politica logistica"

Giovanni Toti: Governatore della Regione Liguria

"L'importanza del sistema portuale per l'Italia è fondamentale, se c'è un porto da valorizzare oggi è il sistema della Liguria. Genova lo chiamerei il porto d'Italia."

Il terzo Valico deve proseguire a tempi rapidissimi, fermiamo chi ha fatto pasticci, senza dover interrompere tutto il processo. Questo sarà pronto nel 2021 però nel frattempo non possiamo aspettare, quello è solo un nodo ferroviario. Rispetto alle ferrovie bisogna implementare gli investimenti."

Ci sono tante cose da fare, le governance si stanno mettendo in piedi, ora la politica non ha più scuse".

Francesco Mariani, presidente Autorità portuale di Bari, vicepresidente Assoport.

"La funzione di Assoport va ripensata a fronte della riforma portuale rendendola più specialistica anche con maggiore attenzione verso l'Europa,

Assoport dovrà essere un sostegno alle funzioni di indirizzo della portualità, guarderei anche alle opportunità che ci sono in campo pertanto invito i presidenti delle AdSp a ripensare gli investimenti infrastrutturali che devono essere scelti ed abbiano una loro redditività portino con loro il mercato e quindi il privato".

- segue

Zeno D'Agostino, presidente della AdSP Adriatico Orientale: *"Nei porti non si deve parlare solo di infrastrutture, ma di lavoro inteso anche come persone, si deve lavorare sull'organizzazione portuale sui lavoratori e se creiamo ottimismo ed efficienza allora dopo si potrà parlare anche di infrastrutture".*

Conclude la prima parte del Forum: **Luigi Merlo, consigliere ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:**

L'intervento del consigliere Merlo muove dall'interrogativo: *Quali saranno gli effetti della riforma?*

"È in atto un sistema di trasformazione: Innanzitutto per le compagnie armatoriali, la cui incognita è legata al sistema bancario, vedi il caso Haijin .

Il settore terminalistico si sta trasformando anche dal punto di vista delle proprietà e delle quote azionarie.

I nuovi presidenti avranno un ruolo importante dal punto di vista delle scelte strategiche, nessuno dei presidenti presenti oggi ha parlato di infrastrutture, perché adesso il problema non è creare nuove infrastrutture, casomai la questione è come efficientare quelle già esistenti
Rispetto alle Opere stiamo facendo molta fatica a ricostruire i dati di tutte le Opere dei porti italiani. Dal 2001 ad oggi ci sono state 4 mila procedure di apertura cantieri, molti di questi non sono partiti, sono bloccati perché c'è un deficit di progettazione.

Un altro tema importante è il lavoro e un ripensamento di questo tema con flessibilità, in chiave moderna, anche in seguito all'avvento della meccanizzazione. Andremo quindi verso dei cambiamenti: come la riduzione degli organici e la ricerca di nuovi temi tra cui la ricerca e la security".

Merlo: sono certo che il Terzo valico verrà completato. Obiettivo è arrivare pronti al 2021

(FERPRESS) – Genova, 21 NOV – “Sono certo che il Terzo valico sarà completato”. Così Luigi Merlo, consigliere del ministro dei Trasporti per la portualità e la logistica nel corso del suo intervento a Palazzo San Giorgio al forum ‘Shipping & Intermodal Transport. Ripensare il futuro dei porti’, organizzato da Secolo XIX e The Meditelegraph. Sul Terzo Valico si tira diritto.

“Da qui al 2021 – ha aggiunto Merlo- ci sarà una fase transitoria da gestire. C’è un progetto messo in campo da Ferrovie che hanno creato una società ad hoc per il trasporto merci e firmato un’intesa con Hupac per tre nuovi punti di rilascio delle merci a Brescia, Milano e Piacenza”.

“Per quanto riguarda il porto di Genova – ha concluso Merlo – stiamo lavorando con l’Autorità portuale, le Ferrovie e il terminalista per il secondo binario di Voltri che vedrà avanzamenti nel 2017. L’obiettivo è arrivare pronti nel 2021 quando sarà completato il Terzo Valico”.

Porti: Genova, Merlo, Signorini avrà un compito impegnativo

'Presidente designato' a prima uscita a Terzo Forum Shipping



(ANSA) - GENOVA, 21 NOV - "Sono felice di essere tornato qui 366 giorni dopo aver lasciato questo palazzo. Colgo l'occasione per augurare buon lavoro a tutti i presidenti ma in particolar modo a Paolo Emilio Signorini perché avendo governato questo porto per diversi anni so la sua complessità, a questo per lui si aggiunge anche l'impegno di dover governare insieme anche quello di Savona, esperienza entusiasmante dal punto di vista professionale ma anche molto impegnativa e molto difficile".

Luigi Merlo, consulente del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, fino all'anno scorso presidente dell'Autorità portuale di Genova, fa gli auguri dal palco del 'Terzo forum shipping & intermodal transport. Ripensare il futuro dei porti' che si svolge a Palazzo San Giorgio, al futuro presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mediterraneo Occidentale, alla prima uscita pubblica anche se ancora come 'presidente designato', in attesa del via libera della Commissione trasporti della Camera alla nomina definitiva. A proposito della riforma Signorini è ottimista anche se si sposta il livello della gestione strategica degli scali più verso Roma.

"Il problema che abbiamo davanti sulla competitività del sistema portuale italiano è nella mancanza di raccordo fra Stato e Autorità portuale, che è fondamentale. Io sono molto ottimista sulla collaborazione con Roma", ha commentato Signorini convinto della bontà dell'aggregazione delle autorità portuali e del tavolo nazionale di regia.(ANSA).

➔ LA DENUNCIA

Il Parco che "ruba" il mare di Trieste



La Lanterna rischia di essere "nascosta" dal futuro Parco del mare

di PAOLO RUMIZ

Pare che il Parco del mare stia per essere approvato all'Inglese ("de scòndon"). Da cosa nasce tanta segretezza? Temo di avere una risposta.

■ A PAGINA 15

Un Parco di vetro e cemento nel mare perduto di Trieste

Il cubone che ospiterà l'acquario altererà definitivamente il waterfront di una città che ha subito un furto di battigia dopo l'altro smarrendo l'anima adriatica

Dagli anni Cinquanta a oggi il 90 per cento del libero affaccio al Mare nostrum è stato "privatizzato" Ora si rischia il colpo di grazia

di PAOLO RUMIZ

Pare che il famoso parco del mare stia per essere approvato all'Inglese ("de scòndon"), senza notizie né progetti che trapelino all'esterno. Da cosa nasce tanta segretezza? Temo di avere una risposta. Dal fatto che sarà un cubo enorme nel punto più visibile della città. Una cosa, pare, di diciotto metri d'altezza, larga non si sa quanto, a ridosso della Lanterna. Qualcosa che lascerà emergere di po-

chissimo uno dei fari più antichi del Mediterraneo già soffocato da altri inguardabili cubi di cemento. Un volume che cambierà i connotati a Trieste.

Lo vedremo da ovunque, questo oggetto nato da una fissazione del presidente-quattro-volte-nominato della Camera di commercio. Dal mare e da terra. Avrà vetrate maxi sul lato di bora, parcheggi, vasche di pesci (ahimè non all'altezza di quelle dell'acquario genovese), e ovviamente l'ennesimo supermercato. Il tutto con entrata a pagamento, anche se la parola "parco" è sempre stata abbinata all'aggettivo "pubblico", tanto più sul mare. La struttura poteva trovare agilmente spazio sul terrapieno di Barcola, e invece no: andrà a intasare e alterare definitivamente il nucleo storico della nostra appartenenza adriatica.

E da un po' che mi chiedo: Trieste è ancora città di mare? Nel corso della mia vita non ho assistito che a furti di battigia. Senza mettere in conto i due porti eternamente blindati, su quale lungomare uno può portare a spasso figli o nipotini?

Lungo quale molo potrà dir loro: ecco, questa è la nostra storia, la nostra anima, il nostro destino? Non certo nella Pescheria, che fu essa sì il mio vero parco del mare quand'ero bambino - che meraviglie vivi si divincolavano su quei banchi di marmo regalati a chissà chi! - e oggi è dedicato a eventi e mostre lontani mille miglia dalla tradizione adriatica.

Dove vado allora? Non all'Idroscalo, chiuso; non alla Stazione marittima, semi-inaccessibile; non al molo Pescheria (idem); non nel bacino San Giusto, interamente recintato dall'omonima Marina fino al molo Venezia, a sua volta sbarato; non al molo Sartorio chiuso dalle cancellate dello Yacht Club Adriaco; non al pontile Istria a sua volta chiuso dalle società di canottaggio e dalla Triestina della vela; non sui pontili galleggianti della Sacchetta. Non, per finire, sul molo terminale della Lanterna, sigillato dalle cancellate con badge elettronico della Lega navale; non sul molo Fratelli Bandiera, in uso ai Piloti (che almeno lo usano per pubblica utilità); e nemmeno su quello, blindato,

che chiude a Ovest il "Pedocin". Tutto il resto, militarmente chiuso da Finanza e Guardia costiera.

Morale? Di una passeggiata che ancora negli anni Cinquanta era interamente accessibile, oggi non resta che il Molo Audace e il pezzettino di riva fra l'Idroscalo e la Marittima. Il novanta per cento del nostro libero affaccio a mare è stato sottratto ai cittadini non iscritti a club. Un quadro indegno della magnifica architettura del "waterfront" triestino. E come se si fosse voluto isolare la città dai moli da cui i nostri vecchi salparono per i mari del mondo. Una tendenza che la costruzione dell'autostrada a quattro corsie sulle Rive non ha fatto che accelerare, col risultato che i giovani non fantastichino più di oceani e arcipelaghi, ma restano a farsi di aperitivi voltando le spalle all'acqua.

Ma il peggio è lì, sul lato della Lanterna, un monumento unico nel Mediterraneo che ovunque sarebbe stato reso più visibile, e invece qui è visitabile solo su gentile concessione della

Legna navale. Il faro capostipite di tutti i fari, la luce numero uno della costa orientale dell'Adriatico che oggi ha facoltà di tenere acceso solo un lumino da morto, negli ultimi cinquant'anni è stato sistematicamente occultato da brutture. Caserme, magazzini, l'inguardabile blocco a tre piani dell'Istituto nautico - battezzato "Ecomostro" dagli utenti del "Pedocin" - in costruzione a pochi centimetri dall'unica casa storica dell'area, in uso alle famiglie della Capitaneria. Per non parlare delle rovine degli uffici regionali mai finiti, per fallimento della ditta, accanto alla stazione di Sant'Andrea.

A tutto questo il nostro cubo di vetro e cemento darà, temo, il colpo di grazia. Dico temo,

perché non se ne sa quasi nulla. E allora ci si chiede quale rapporto esso avrà col resto dell'architettura triestina; quale concorso di idee sia stato messo in piedi per raccogliere le proposte migliori sul tema. Ci si domanda, infine, come mai nessuno ne parli, e dove siano le teste pensanti dell'architettura e della politica locale, sempreché ne esistano. Modestamente, da ignorante, non posso evitarmi di immaginare, per esempio, che quelle immense vetrate sul lato di bora, destinate a incrostarsi di salsedine, esigeranno una manutenzione dai costi insostenibili.

Trieste - nonostante la Barcolana - ha perso il mare e il parco sarà l'epitaffio di questa perdita, nel senso che i triestini

potranno vedere a pagamento ciò che prima avevano gratis. L'ente camerale, invece di pensare al futuro di un mare sempre più vuoto di pesce, invece di costruire un'alleanza con i Paesi vicini per dar tregua all'Adriatico e ricostituire le riserve ittiche, metterà ciò che ne resta in una teca per incassare i dividendi dell'operazione. Fra dieci anni non avremo più sardoni da impanare, ma avremo - evviva evviva - un parco dei poveri, dove ne vedremo gli ultimi esemplari. Il mare negato da contemplare solo attraverso un vetro.

Manca, ormai da decenni a Trieste, una classe dirigente capace di riempire di contenuti coerenti uno degli spazi costieri più belli del Mediterraneo.

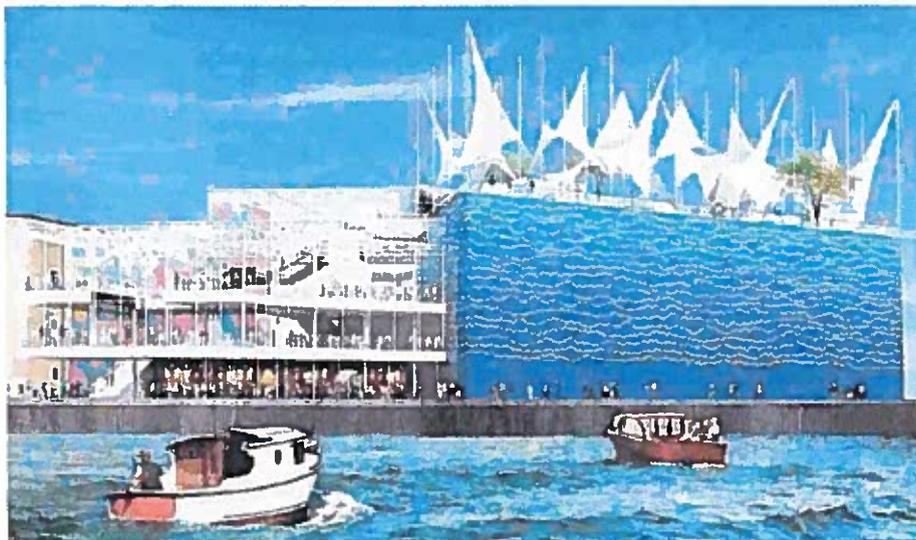
Manca il coraggio di dire: liberiamo il mare, invece di affollarlo di brutture. È davvero una bestemmia pensare di riconsegnare i moli alla gente e ridare spazio alla Lanterna? Perché non spostare caserme e magazzini in un porto vecchio destinato altrimenti a restare cadente in eterno? E, già che ci siamo, ai commercianti va davvero bene che i loro soldi finiscano in questa operazione invece che per tutelare una categoria alla canna del gas?

Una domanda, infine, che non è un dettaglio. Perché l'apparato ottico della Lanterna - udite udite - oggi sta in un museo di La Spezia? Chi gliel'ha dato, ai liguri, se non una combriccola che da sempre ha in spregio la nostra identità marinara?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Un mese fa firmato l'accordo per Portofido

Maggio 2020. La data dell'inaugurazione è già stata fissata assieme alla stima dei 900mila visitatori all'anno. «Se tutti saranno di parela si potrà inaugurare nel maggio 2020. Un contenitore dove troveremo un grande acquario, gli animali e la parte scientifica» affermò Antonio Paoletti il 10 maggio scorso in piena campagna elettorale. La destinazione è quella orma scritta di Portofido dopo aver accarezzato nel corso di oltre 10 anni il terrapieno di Barcola, il mercato ortofruttilicolo di Campo Marzio, le Rive (ex Pescheria e Magazzino Vin) e Porto vecchio (concessione Greensisam). L'approdo sul Molo Bandiera è stato deciso neppure un mese fa quando il cda di Inviatalia, agenzia dello Sviluppo economico, ha deliberato il preliminare relativo alla cessione del 100% di "Trieste Navigando" alla stessa Camera e alla Fondazione CRTrieste per 62mila euro. "Trieste Navigando" è la società depositaria della concessione quarantennale di Portofido. Il dado è stato tratto. Sull'operazione Parco del mare la Fondazione ha appostato nel bilancio 2015 due milioni di euro.



Il rendering del Parco del mare firmato dall'architetto Peter Chermayeff

LA LANTERNA IN PERICOLO

La "cosa" voluta dall'ente camerale andrà a nascondere un monumento unico del Mediterraneo: il faro capostipite dei fari

IL TESORO PERDUTO

Oggi per fare una passeggiata sul lungomare restano soltanto il Molo Audace e il pezzetto di riva fra Idroscalo e Marittima

- segue

IL CASO » IL PROGETTO



Una suggestiva veduta della Lanterna e del waterfront triestino

HONG KONG ED IL PORTO DI TRIESTE SULLA VIA DELLA SETA DEL XXI SECOLO



TRIESTE – Mercoledì 23 Novembre alle 17.30 presso il Magazzino 26 del Porto Vecchio di Trieste, si svolgerà il convegno: HONG KONG ED IL PORTO DI TRIESTE SULLA VIA DELLA SETA DEL XXI SECOLO.

L'evento organizzato dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale e dal Propeller Club di Trieste, intende analizzare uno degli aspetti legati alla "Via della seta del XXI secolo": il ruolo di Hong Kong per le piccole e medie imprese italiane nel collegare la Cina all'Alto Adriatico e quindi all'Europa continentale.

L'incontro avrà come relatori: Zeno D'AGOSTINO, presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale; Fabrizio ZERBINI, presidente del Propeller Club di Trieste; Riccardo FUOCHI, Presidente Propeller Club Port of Milan; Alice CHOI, Deputy Representative Hong Kong Economic and Trade Office; Gianluca MIRANTE, Direttore Italia, Hong Kong Trade Development Council (HKTDC); Stefano DE PAOLI, Invest Promotion Executive Italy, Invest Hong Kong.

HONG KONG ED IL PORTO DI TRIESTE SULLA VIA DELLA SETA DEL XXI SECOLO



Trieste, 21 novembre 2016 – **Mercoledì 23 Novembre alle 17.30 presso il Magazzino 26 del Porto Vecchio di Trieste, si svolgerà il convegno: HONG KONG ED IL PORTO DI TRIESTE SULLA VIA DELLA SETA DEL XXI SECOLO.**

L'evento organizzato dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale e dal Propeller Club di Trieste, intende analizzare uno degli aspetti legati alla "*Via della seta del XXI secolo*": il ruolo di Hong Kong per le piccole e medie imprese italiane **nel collegare la Cina all'Alto Adriatico e quindi all'Europa continentale.**

[20161116 APT invito propeller](#)

L'incontro avrà come relatori:

Zeno D'AGOSTINO, presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale

Fabrizio ZERBINI, presidente del Propeller Club di Trieste

Riccardo FUOCHI, Presidente Propeller Club Port of Milan

Alice CHOI, Deputy Representative Hong Kong Economic and Trade Office

Gianluca MIRANTE, Direttore Italia, Hong Kong Trade Development Council
(HKTDC)

Stefano DE PAOLI, Invest Promotion Executive Italy, Invest Hong Kong

ESORDIO A PALAZZO SAN GIORGIO PER IL FUTURO NUMERO UNO DI GENOVA E SAVONA

Signorini, primo giorno da presidente

«Un anno per la fusione, quattro per capire se siamo da Champions League»

IL PERSONAGGIO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Non è ancora il primo giorno di scuola, ma manca poco. Paolo Emilio Signorini entra per la prima volta a Palazzo San Giorgio da quasi presidente e l'ultima da segretario generale della Regione.

Per completare la "trasformazione" serve ancora il passaggio alla commissione della Camera che potrebbe arrivare già domani, poi l'insediamento ufficiale nei primi dieci giorni di dicembre. Il quasi presidente comincia subito a mettere in fila le priorità. Tra queste, il meccanismo dei finanziamenti perché oltre alla riduzione del numero delle **Authority**, manca nella riforma un meccanismo per premiare gli scali di "serie A": «Non vedo scelte di finanziamento legate alla valenza strategica» spiega Signorini che cita il piano aeroportuale. Lì il capoluogo ligure è stato penalizzato, ma quello che è stato perso con gli aerei si potrebbe compensare con le navi: se Genova e Savona sono il primo porto d'Italia, questo primato deve valere qualcosa, anche in termini di peso economico. La logistica «è macroregionale» continua il presidente desi-

gnato che era nella cabina di regia che i governatori di Piemonte, Lombardia e Liguria avevano creato con la benedizione del ministro dei Trasporti Delrio. Da lì ripartire per fare «massa critica»: perché bisogna affrontare il «tema del gigantismo navale e la posizione di una sola Autorità di sistema, per quanto importante, non è la migliore per dialogare con i mega agglomerati dello shipping. La regia nazionale serve per le grandi scelte». Un ulteriore scatto in avanti si potrebbe ancora fare anche con l'Europa che «ha 104 porti core: un numero così alto è un fattore di debolezza, per questo diversi studi dicono che sarebbe meglio averne 50». L'orizzonte temporale del non ancora presidente è quattro anni, «quando cioè capiremo se saremo in Champions League e ce la giocheremo con gli altri grandi porti europei». Gli step individuati a grandi linee, da Signorini sono due: il primo durerà un anno e sarà dedicato all'accorpamento con Savona: «Ci vorranno almeno dodici mesi per integrare al meglio le strutture dei due porti», spiega il successore di Pettorino. «L'operazione deve portare maggiore efficienza e fornire ulteriore competitività ai due scali». La partita più burocratica è la partenza che Signorini individua per poi concentrarsi sul ruolo da protagonista «che l'**Authority** do-

vrà ritagliarsi sul corridoio Genova-Rotterdam». Perché per giocare in Champions bisognerà vincere con i porti del Nord Europa. Con Rotterdam in particolare che ha puntato gli occhi sul mercato della Pianura Padana, quello tradizionale di Genova e Savona.

La terza partita è sul nome del prossimo segretario generale: «Il profilo di tutti i candidati che informalmente sono usciti in questi mesi, è ottimo. Ha ragione Toti - continua Signorini - La politica ha dato un'ottima prova in questa tornata di nomine portuali perché sono state scelte persone di grande esperienza tecnica e amministrativa, caratteristiche che servono per questi ruoli». I nomi sono sempre gli stessi: la soluzione interna dà Marco Sanguineri in vantaggio su Sandro Carena (e ieri il dirigente era in sala ad ascoltare il neo presidente). Rimangono in piedi le candidature di Massimo Provinciali - l'attuale numero due a Livorno - Luigi Cocchi e Lorenzo Cuocolo. Però ieri Signorini, al termine dell'intervento al forum, è uscito da Palazzo San Giorgio con Rino Canavese. L'ex numero uno di Savona ha sempre smentito di voler fare il segretario generale dell'Autorità di Sistema, mai due parlavano fitto. Canavese potrebbe così entrare nel *board*, ma per questa partita siamo appena al fischio d'inizio.

www.hemmediagraph.it

© BY NENDALCUMDIRITRESERVAII

- segue



Zeno D'Agostino, il primo presidente eletto in Italia dopo la riforma della portualità

FORNETTI

STOP AI LOCALISMI

*La posizione di una
singola Authority
non è la migliore
per dialogare con i
colossi dello shipping*

PAOLO SIGNORINI
presidente designato Adsp

La posizione di una singola Authority non è la migliore per dialogare con i colossi dello shipping

porto d' Italia, questo primato deve valere qualcosa, anche in termini di peso economico. La logistica «è macroregionale» continua il presidente designato che era nella cabina di regia che i governatori di Piemonte, Lombardia e Liguria avevano creato con la benedizione del ministro dei Trasporti Delrio. Da lì ripartire per fare «massa critica»: perché bisogna affrontare il «tema del gigantismo navale e la posizione di una sola Autorità di sistema, per quanto importante, non è la migliore per dialogare con i mega agglomerati dello shipping. La regia nazionale serve per le grandi scelte». Un ulteriore scatto in avanti si potrebbe ancora fare anche con l' Europa che «ha 104 porti core: un numero così alto è un fattore di debolezza, per questo diversi studi dicono che sarebbe meglio averne 50». L' orizzonte temporale del non ancora presidente è quattro anni, «quando cioè capiremo se saremo in Champions League e ce la giocheremo con gli altri grandi porti europei». Gli step individuati a grandi linee, da Signorini sono due: il primo durerà un anno e sarà dedicato all' accorpamento con Savona: «Ci vorranno almeno dodici mesi per integrare al meglio le strutture dei due porti», spiega il successore di Pettorino. «L' operazione deve portare maggiore efficienza e fornire ulteriore competitività ai due scali». La partita più burocratica è la partenza che Signorini individua per poi concentrarsi sul ruolo da protagonista «che l' Authority dovrà ritagliarsi sul corridoio Genova -Rotterdam». Perché per giocare in Champions bisognerà vincere con i porti del Nord Europa. Con Rotterdam in particolare che ha puntato gli occhi sul mercato della Pianura Padana, quello tradizionale di Genova e Savona.

La terza partita è sul nome del prossimo segretario generale: «Il profilo di tutti i candidati che informalmente sono usciti in questi mesi, è ottimo.

Ha ragione Toti - continua Signorini - La politica ha dato un' ottima prova in questa tornata di nomine portuali perché sono state scelte persone di grande esperienza tecnica e amministrativa, caratteristiche che servono per questi ruoli». I nomi sono sempre gli stessi: la soluzione interna dà Marco Sanguineri in vantaggio su Sandro Carena (e ieri il dirigente era in sala ad ascoltare il neo presidente). Rimangono in piedi le candidature di Massimo Provinciali - l' attuale numero due a Livorno- Luigi Cocchi e Lorenzo Cuocolo. Però ieri Signorini, al termine dell' intervento al forum, è uscito da Palazzo San Giorgio con Rino Canavese. L' ex numero uno di Savona ha sempre smentito di voler fare il segretario generale dell' Autorità di Sistema, ma i due parlavano fitto. Canavese potrebbe così entrare nel board, ma per questa

partita siamo appena al fischio d' inizio.

Porti: Merlo, domani via libera Senato provvedimento piloti

Consulente Delrio, mette tetto di un mln euro a responsabilità



(ANSA) - GENOVA, 21 NOV - "Domani c'è una commissione al Senato che dovrebbe licenziare in via definitiva un provvedimento sui servizi tecnico nautici, con particolare riferimento ai limiti di responsabilità dei piloti, nato a Genova, a seguito della vicenda di Torre Piloti, che i piloti genovesi e italiani rivendicavano essendo gli unici a non avere questo tipo di tutela", annuncia Luigi Merlo, consulente del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio. Si tratta di un provvedimento che mette un tetto di un milione di euro alla responsabilità dei piloti che manovrano le navi all'interno dei porti in caso di incidenti. "Se andrà a compimento, grazie al lavoro delle commissioni parlamentari e dell'azione diretta di Mario Tullo (Pd) e Marco Filippi (Pd), sarà più facile lavorare con maggiore serenità, tenendo conto che le navi sono sempre più grandi e i porti fanno fatica a ingrandirsi: i piloti potranno affrontare i loro compiti con adeguate tutele e garanzie".

Gallanti: "I 5 anni passati alla guida del porto - I progetti realizzati" / INTERVISTA

I° PARTE

Giuliano Gallanti è arrivato alla presidenza della Autorità portuale di Livorno nell'aprile 2011, dopo essere stato anche alla conduzione del porto di Genova per otto anni dal 1994 al 2006. A breve si concluderà il suo mandato, quando il ministro Delrio nominerà il suo successore. Abbiamo voluto ascoltare dalle sue parole questi 5 anni, passati alla presidenza del porto, durante i quali lo scalo è stato completamente ridisegnato, sono state realizzate molte opere, è stato messo in cantiere il progetto più importante per il futuro del porto.

Abbiamo diviso l'intervista in diversi articoli che seguiranno questo che è il primo, perché riteniamo di pubblicarla nella sua interezza, dando il giusto risalto ad ogni argomento.

Quali sono stati i progetti realizzati durante la sua presidenza?

*"Il primo è stato il **piano Regolatore portuale**, dopo 50 anni ci siamo riusciti, inoltre è stato importante l'aver dragato quasi tutto il porto. Quando siamo arrivati non potevano entrare navi più di 7000 TEU, oggi entrano navi anche più di 8000 TEU, adesso stiamo dragando tutto l'imbocco. Tutto il fondale del porto di Livorno è meno 13 metri, sotto non è possibile andare. Questo ha consentito agli operatori e ai terminalisti di ricevere le nuove navi. Abbiamo fatto investimenti per quasi 100 milioni per sistemazione di banchine, dragaggi".*

- segue

La Darsena Europa

“La messa in cantiere della Darsena Europa, in attuazione del piano Regolatore, è l'impresa più importante negli ultimi decenni per il porto e il 15 dicembre scadrà la manifestazione di interesse. E' la prima volta che viene fatto un project financing: un finanziamento pubblico-privato, in cui la realizzazione è in capo al privato in modo che ci sia la responsabilizzazione del privato sulla realizzazione dell'opera.

Porteremo i fondali a meno 18 metri è un intervento di quasi 700 milioni, 400 li metteremo noi e 300 li mette il privato. La Darsena Europa è fatta per ospitare navi da 15 mila TEU, se non lo facciamo entro qualche anno siamo destinati ad essere un porto solo per traghetti e ro-ro”.

La società Porto di Livorno 2000

“L'altro progetto importante è stato cambiare la composizione sociale, con la cessione delle quote della Porto Livorno 2000, chiunque vinca è un grande gruppo”.

La ferrovia

“Verrà inaugurata a breve la ferrovia che collega direttamente la Darsena Toscana alla rete, manca il breve collegamento ferroviario con l'Interporto Verspucci e la Regione Toscana lo sta realizzando. I contenitori salteranno dalla nave al treno è la grande risorsa di Livorno che altri porti, Spezia e Genova, non hanno.

Sarà il primo porto nel Mediterraneo ad avere la ferrovia che arriva alla banchina. Il vantaggio di Livorno è che è libero alle spalle e l'Interporto diventerà la valvola di sfogo. Siamo entrati in partecipazione con l'Interporto”.

- segue

A Genova, per citare il terminalista genovese, Luigi Negri, per riempire un treno ci vorrebbero due terminal container perché uno non basta. Livorno avrà questo problema?

“Non credo, la chance di Livorno sarà il treno in banchina con cui si saltano tutte le manovre. A Genova, la ferrovia non è competitiva e la gomma è vincente, poi il Terzo Valico non c'è ancora quindi per andare oltre l'appennino è difficile.

Quando ero a Genova, avevamo fatto un collegamento ferroviario con gli svizzeri, un treno che faceva Genova–Basilea, non caricava quasi niente, perché bisognava prendere il treno portarlo fuori, formare il vagone, un tempo molto lungo a volte ci volevano più giorni. Oggi la situazione è migliorata, ma la gomma è sempre vincente”.

Toscana: Rossi, a dicembre inaugurazione collegamento porto Livorno-ferrovia

(FERPRESS) – Roma, 21 NOV – “Un risultato interessante, un segnale di vivacità che dimostra che le cose funzionano quando c’è un ruolo attivo delle istituzioni e non si lascia solo al mercato il compito di determinare qualità e quantità dello sviluppo. Il quadro appare vivace e se si creano le condizioni, infrastrutturali, logistiche e di sostegno alle imprese, sono convinto che per Livorno e per tutta l’area costiera vi siano grandi potenzialità”.

Il presidente della Regione Enrico Rossi ha presentato oggi in conferenza stampa il bando del Mise che mette 10 milioni di euro a disposizione delle imprese che vorranno investire e che ha già registrato 71 proposte di investimento. Rossi ha colto l’occasione per fare il punto sulle varie tappe dell’attuazione dell’accordo di programma siglato lo scorso ottobre da Stato e Regione. Fra queste, il presidente ha sottolineato il successo dei protocolli di insediamento, su cui la Regione aveva stanziato 10 milioni. “Tutto questo – ha spiegato – fa ben sperare per il futuro sviluppo di un’area come quella di Livorno, dove la crisi ha picchiato duro ma sulla quale si stanno concentrando oggi gli sforzi che stanno dando i primi concreti frutti. A metà dicembre sarà infatti inaugurato il collegamento ferroviario fra la Darsena e la rete ferroviaria nazionale, mentre nel 2017 partiranno i cantieri per lo scavalco ferroviario che dovrà collegare il porto all’Interporto”.

Livorno, boom di crocieristi nei primi nove mesi

Sta andando a gonfie vele il traffico dei crocieristi e quello dei passeggeri nel porto di Livorno nei primi nove mesi del 2016, come confermano i dati diffusi dall'Autorità portuale.

Il numero dei **crocieristi** nello scalo toscano è raggiunto complessivamente 683.069 unità, con un +18,6% sul periodo gennaio-settembre del 2015. Aumentate inoltre le toccate nave che sono state 323, cioè 33 in più rispetto allo scorso anno.

Incremento significativo anche del traffico **passeggeri imbarcati sui traghetti**: nei primi nove mesi sono transitati per lo scalo livornese un totale di 2.234.533 passeggeri, 466 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015.

Trasporti. Obiettivo semplificazione

Accordo tra Livorno e Tunisi per creare rete mediterranea

Il porto di Livorno, in attesa di trasformarsi in Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale (insieme agli scali di Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo), rafforza i contatti con la sponda Sud del Mediterraneo.

Il commissario della port Authority labronica, Giuliano Gallanti, nei giorni scorsi ha siglato un accordo con Sami Battikh, il numero uno dell'ufficio della marina mercantile e dei porti della Tunisia, cioè il soggetto che, per conto del Governo tunisino, è deputato a gestire i porti nazionali.

L'intesa si incentra sulla semplificazione delle procedure logistiche e portuali, sulla sicurezza marittima e sulla sostenibilità ambientale.

L'obiettivo finale è quello di creare una nuova catena logistica integrata, attraverso i porti della riva nord e sud del Mediterraneo.

«Crediamo - spiega Gallanti - che il contesto favorevole creato dalla Commissione europea, a partire dal 2014, con la revisione della politica europea di vicinato, ci consenta oggi di instaurare un partenariato più forte tra l'Ue e i Paesi della Sponda Sud del Mediterraneo».

Livorno, prosegue Gallanti, «è in grado di accogliere appieno le opportunità congiunturali di questo momento storico: intendiamo cominciare a parlare di un sistema integrato di trasporti e logistica nell'area pan-mediterranea, muovendoci nel solco del processo di estensione dei corridoi Ten-T verso i Paesi extra-Ue mediterranei e di integrazione con le reti transmediterranee».

Da parte sua, Battikh afferma: «Le relazioni tra i porti italiani e la Tunisia sono storiche e consolidate; oggi due terzi dell'export/import tunisino con l'Europa passa attraverso l'Italia. Questo accordo, centrato sull'innovazione tecnologica, rafforza ulteriormente la cooperazione tra i due Paesi, aggiungendo un ulteriore tassello verso l'adozione di politiche macro-regionali che assicurino un maggior coordinamento delle iniziative tese a implementare le relazioni commerciali tra le due sponde del Mediterraneo».

Il Marocco e la Tunisia, ricorda peraltro Gallanti, «sono tra i Paesi africani più attivi nel campo dell'innovazione tecnologica. Il Governo marocchino e quello tunisino hanno già sviluppato progetti di digitalizzazione di ampio respiro con un orizzonte temporale sino al 2020.

Per l'Italia si profilano, dunque, nuove opportunità: gli spazi per farlo ci sono e il mercato africano è potenzialmente contendibile».

«Accordi e visite lampo, ma la ripresa non s'è vista»

Il sindaco Nogarini: il premier? È la prima volta che viene...

Sindaco Filippo Nogarini, il presidente Rossi rilancia la reindustrializzazione della costa. Domani (oggi ndr) Matteo Renzi sarà a Livorno...

«Sono molto contento che quando siamo sotto referendum tutti prendano in considerazione la costa. Visto che Renzi è qui, lo invitiamo a prendere in considerazione il reddito di cittadinanza che qui sperimentiamo».

Mi scusi, ma cosa dovrebbe fare Renzi, non venire durante la campagna elettorale?

«Visto che viene, faccia qualcosa di interessante per il territorio».

Al di là della presenza di Renzi, c'è comunque una nuova attenzione del Pd verso la costa. Positiva, no?

«Non deve essere spot. L'attenzione la vediamo, i risultati no. L'accordo per Livorno è



stato firmato in piena campagna per le regionali da Rossi nel 2015, ma per ora la ripresa economica, o dei posti dei lavori, non c'è stata. Sono bravissimi, per l'amor d'iddio, ma per il momento non abbiamo visto nulla».

Cosa manca nei progetti della Regione e del governo, secondo voi?

«Manca una visione complessiva di una situazione di crisi. E la differenza è politica. Faccio un esempio: abbiamo chiesto di intervenire sulle Porte Vinciane: il porto di Livorno confina con i canali del Navicelli. Rossi aveva promesso un passaggio della gestione, oggi alla Navicelli spa, per dragarle. Niente è stato fatto. Era un intervento praticamente a costo zero».

Politicamente, però, ora c'è il referendum. E con le divisioni interne al Pd, come ha ricordato il direttore Paolo Ermini in un editoriale domenica scorsa sul Corriere Fiorentino, lei e il M5S potete dormire sonni tranquilli. Non è forse un caso che Renzi riparta dalla costa, in Toscana?

«Ripartire? È la sua prima visita da premier, saluta Livor-



Mi fa piacere che tutti si ricordino di Livorno ora che siamo sotto referendum. Ma la realtà è che qui il Pd non esiste

no e se ne va».

Ancora, non ha risposto sui suoi sonni tranquilli...

«Cito Matrix, quando Neo tenta di piegare il cucchiaino: e il bambino gli dice: "Ricordati Neo, il cucchiaino non esiste". Il Pd non esiste».

Lei chiede di fare interventi davvero e più incisivi: ma anche diversi. Quali?

«Ho visto che alcune aziende hanno risposto all'appello. Bene: ma rispondono perché ci sono incentivi. Realmente l'economia ripartirà? E se ripartirà, sarà una ripartenza stabile o frutto solo dell'investimento con il sostegno del governo che, quando se ne va, porta via anche le aziende? Lo abbiamo visto fare in sud Italia».

Il giorno dopo il referendum, cosa farà se vince il Sì?

«Vince il No, e dal giorno dopo saremo tutti a Roma a chiedere le dimissioni di Renzi. E anche se non le dà, c'è da festeggiare ugualmente: la carta costituzionale sarà salva, un motivo per fare festa e ubriacarsi la notte del 4».

M.F.

© 2017 CORRIERE

Livorno, soldi a chi apre industrie

Bando da 10 milioni per l'occupazione. Darsena Toscana, a dicembre via ai treni

di **Samuele Bartolini**

FIRENZE

Ora si passa dalle parole ai fatti. O almeno questo è l'intento. Dalle 71 manifestazioni di interesse a progetti veri e propri. Tutti gli occhi sono puntati su Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo: un'area di crisi complessa che prova con questo piano di reindustrializzazione a togliersi di dosso il triste primato del maggior numero di disoccupati in Toscana.

L'accordo di programma firmato in ottobre tra Regione e governo mette a disposizione 10 milioni di euro sotto forma di agevolazioni per quegli imprenditori che vorranno investire in queste zone. Ma sono finiti i tempi della distribuzione a pioggia. La crisi che sembra non finire mai ha ristretto i cordoni della borsa e ha pure

affinato i criteri di selezione. Vediamo.

A CHI SI RIVOLGE IL PIANO. Che le imprese vengano dal settore della manifattura o del turismo non importa. Conterà invece che facciano un investimento produttivo o di tutela ambientale per almeno 1 milione e mezzo di euro, che aprano una fabbrica o una sede nelle zone di crisi - Livorno, Collesalveti o Rosignano Marittimo - con un incremento degli addetti e saranno pure premiate se assumeranno lavoratori licenziati o in Clg. Il finanziamento agevolato sarà concesso sia in forma di prestito che di contributo in conto impianti. Le aziende interessate avranno un mese di tempo per mettere sul tavolo le loro proposte di rilancio industriale, dal 6 febbraio al 7 marzo 2017. Sono questi i termini

dell'avviso pubblicato dal ministero dello Sviluppo economico e gestito da Invitalia. Nel frattempo ieri sono partiti gli incontri tecnici tra Invitalia, Regione, Comuni e banche per capire come attrarre l'interesse degli imprenditori a investire nel Livornese.

INCONTRI NEI COMUNI. I tre incontri, uno per ciascun Comune, sono stati messi in calendario: il 14 dicembre alla Camera di Commercio di Livorno, il 12 gennaio a Castiglioncello, il 10 febbraio all'Interporto di Guasticce. La mattina si tiene l'evento pubblico (con imprese e associazioni di categoria), il pomeriggio i tecnici di Regione e Invitalia incontrano le imprese che ne fanno richiesta. Invitalia raccoglierà dalle imprese la prenotazione degli incontri individuali. Ultimo step: il 20 febbraio a Roma un

seminario via web rivolto alle aziende.

IL COLLEGAMENTO PORTO-FERROVIA E ALTRI 10 MILIONI. «A dicembre sarà inaugurato il collegamento ferroviario tra la Darsena del porto di Livorno e la rete ferroviaria, mentre nel 2017 partiranno i cantieri per lo scavalco ferroviario che dovrà collegare il porto all'interporto», annuncia il presidente della Regione Enrico Rosi. Ma c'è anche il primo risultato positivo del bando regionale per i "protocolli d'insediamento". Prevede risorse per 10 milioni e si rivolge a grandi e piccole imprese con interventi differenziati per tipologia (dai 10 milioni ai 250mila euro di investimenti). La scadenza del bando era il 31 ottobre e per il Livornese sono arrivate 17 proposte.

GIAPACOLIZI/EP/INSEPVATA



L'area dell'Interporto di Guasticce

FRONTE DEL PORTO

PRESA DI POSIZIONE

«NON DAREMO MAI LE CHIAVI DELLE NOSTRE PORTE AD ESTRANEI»: COSÌ AVEVA DETTO IL SINDACO DI PISA

Pisa spalanca le porte vinciane Darsena Toscana nel fango

Il problema rimane e la soluzione è ancora lontana

LA REAZIONE dell'Autorità portuale alla decisione della Regione di far gestire le "porte vinciane" **all'Authority** dei porti regionali è arrivata ieri. Il commissario Gallanti, che aveva assistito impietrito all'annuncio dato dall'assessore regionale Ceccarelli, ha preso carta e penna ed ha chiesto al governatore Rossi ragione della mancata promessa di passare la gestione delle "Porte" **all'Authority** labronica. Che fosse diventata una questione di lana caprina si era già capito dopo la piccata risposta del Comune di Pisa a Rossi («Non daremo mai ai livornesi le chiavi delle porte»). E che Pisa sia intenzionata a lasciare le "porte" aperte il più possibile, anche quando non occorre per il traffico dei suoi mezzi nautici, lo si è visto nei giorni scorsi: quando le piogge sul pisano hanno ingrossato sia il canale dei Navicelli che lo Scolmatore e le "porte" sono rimaste totalmente aperte sia sabato sia domenica (vedi la foto, scattata domenica mattina) con un forte flusso di acqua fangosa verso la Darsena Toscana. Da rilevare anche che le "porte" sono rimaste spalancate senza che nessuno fosse di guardia nel "gab-

biotto" dove stanno i comandi, che era deserto e chiuso a chiave. **L'INSABBIAMENTO** della foce del Calambrone del resto non consente al flusso d'acqua fangosa di defluire da Scolmatore e canale dei Navicelli se non attraverso la Darsena Toscana. E non consola gli operatori livornesi della Darsena il fatto che lo Scolmatore - che crea loro tanti problemi - dovrebbe impedire le rovinose piene dell'Arno. Come è stato recentemente spiegato anche su queste colonne, lo Scolmatore di fatto "non" scolma l'Arno, ma solo qualche modesta cassa d'espansione che può poco o niente. Torna dunque di piena attualità il problema della foce, che è stato a lungo sottovalutato sul piano pratico, limitandosi la Regione - e in parte anche le istituzioni livornesi - a elaborare piani di "foce armata" che ad oggi sono rimasti solo voli pindarici. Vero è che la Regione ha annunciato stanziamenti, ma la "foce armata" che sarà pronta nelle migliori delle ipotesi tra tre anni - non risolverà che parzialmente il problema della Darsena Toscana, se non verrà in contemporanea tombato l'attuale canale verso la Darsena. Infatti la "foce armata" - sottolineano i tecni-

ci della Port **Authority** labronica - sarà approfondita a 3 o al massimo 4 metri, mentre la Darsena Toscana ha un fondale ad almeno 11,50 metri: il che significa che finché ci sarà un canale di collegamento, si continuerà fatalmente a buttar fango nella parte più bassa, cioè in Darsena, considerando anche il "tappo" creato dalle onde del mare sulla foce.

DUNQUE, la "foce armata" senza tombare il braccio di canale in Darsena Toscana non sarà la soluzione per il porto: tantomeno per l'auspicata Piattaforma Europa, che avrà bisogno di una viabilità diversa da quella oggi condizionata dai ponti levatoi di strada e ferrovia. E non sarà la soluzione nemmeno per il transito delle imbarcazioni e delle piccole navi verso la Darsena di Pisa, se non verrà "spezzato" l'attuale basso viadotto che porta la viabilità verso Tirrenia con l'inserimento di un ponte levatoio stradale. E' la soluzione ipotizzata ma ancora come pura teoria, dato che rifare tutto il viadotto a un'altezza superiore comporta tempi e spese incompatibili. Così si continuano a cercare compromessi che, come quello annunciato dall'assessore Ceccarelli, non sembrano soddisfare né l'una né l'altra parte in causa.

A.F.



La promessa disattesa

Il governatore Rossi aveva promesso che avrebbe dato all'Authority la gestione delle porte

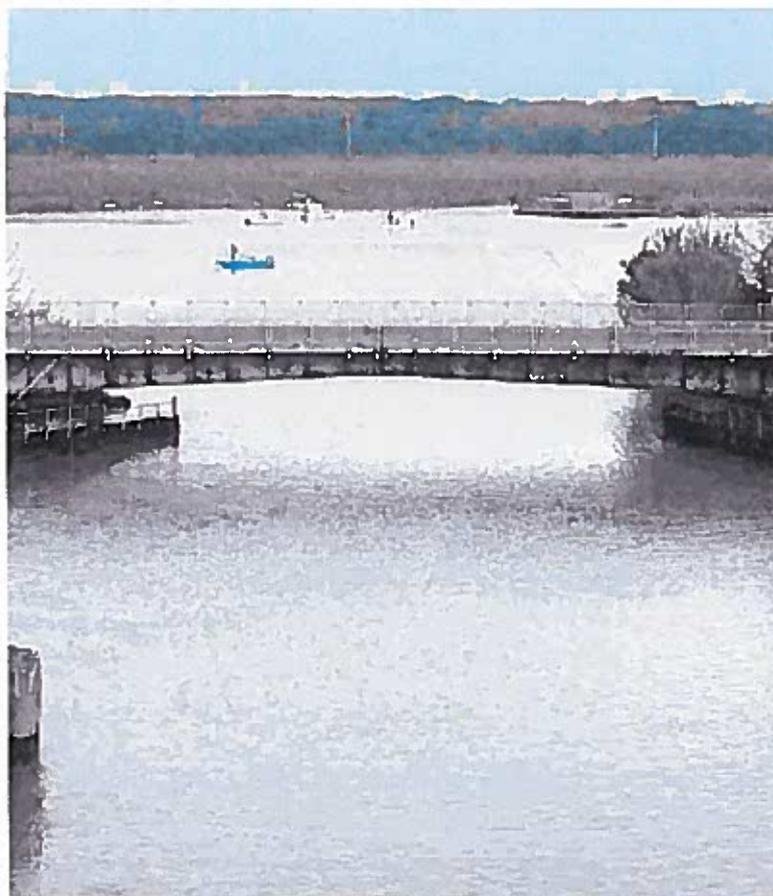
LA «FOCE ARMATA»
Torna di piena attualità
Ma anche questa ipotesi rischia di non essere efficace



Futuribile

Quel viadotto da «spezzare»

LA "FOCE armata" senza tombare il braccio di canale in Darsena Toscana non sarà la soluzione per il porto né per Piattaforma Europa, che avrà bisogno di una viabilità diversa. E non sarà la soluzione nemmeno per il transito delle imbarcazioni e delle piccole navi verso la Darsena di Pisa, se non verrà "spezzato" l'attuale basso viadotto che porta la viabilità verso Tirrenia con l'inserimento di un ponte levatoio stradale.



«MAREA LIMACCIOSA» Le porte vinciane completamente aperte come si presentavano domenica mattina e nella «centralina» dei comandi nessuno di guardia era presente, come invece dovrebbe

Gioia Tauro, stop all' agenzia del lavoro portuale?

Sono 400 i lavoratori in esubero che dovrebbero passare nell' agenzia

Gioia Tauro. Colpo di scena nella vertenza del porto. In serata da Roma è rimbalzata la notizia che la Commissione bilancio della Camera ha respinto l' emendamento che approvava l' agenzia del lavoro portuale. Sono 400 i lavoratori in esubero che dovrebbero passare nell' agenzia. Adesso bisogna capire se il provvedimento sarà inserito in un maxi emendamento collegato alla legge di stabilità. Sono tre in tutto gli stop alle proposte di modifica alla manovra avanzate dal governo. In commissione Bilancio sono stati dichiarati inammissibili per estraneità di materia gli emendamenti che chiedevano di destinare 40 milioni di euro per completare il programma 'Grandi Stazioni', di consentire alle autorità portuali di creare una Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale che avrebbe consentito, il primo anno, di 'salvare' in tutto 900 lavoratori dei porti di Gioia Tauro e Taranto (con un costo nel 2017 di 18,1 milioni). Inammissibile anche una proposta sulla tutela degli infortuni dei dipendenti dell' Ispettorato del lavoro nella fase di avvio.

L' emendamento del Governo su Gioia Tauro, prima dato per approvato, in serata è stato respinto

Portuali, "salta" l' Agenzia?

Il provvedimento ora potrebbe finire in un collegato alla manovra finanziaria

Alfonso Naso REGGIO CALABRIA È giallo sull' iter parlamentare relativo alla costituzione dell' Agenzia per il lavoro portuale. Il provvedimento, voluto fortemente dal Governo per salvare i lavoratori del porto di Gioia Tauro dal rischio della mobilità, sarebbe stato respinto in commissione Bilanci. Questo quanto è rimbalzato da Roma nella tarda serata di ieri. L' agenzia Ansa alle 21.45 infatti riporta: «Stop a tre proposte di modifica alla manovra avanzate dal governo. In commissione Bilancio sono stati dichiarati inammissibili per estraneità di materia gli emendamenti che chiedevano di consentire alle autorità portuali di creare una Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale che avrebbe consentito, il primo anno, di salvare 900 lavoratori dei porti di Gioia Tauro e Taranto (con un costo nel 2017 di 18,1 milioni)».

Un fulmine a ciel sereno per i lavoratori dello scalo calabrese. Una notizia che va in controtendenza con quella rilanciata sempre dalla stessa Agenzia di informazione alle 15.45 nella quale si leggeva che «le autorità di sistema portuale potranno promuovere l' istituzione dell' Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale. Lo prevede un emendamento del governo alla legge di Bilancio che

specifica che le Autorità potranno partecipare con proprie risorse alle agenzie e che i lavoratori che saranno inseriti negli elenchi dell' agenzia potranno beneficiare di un' indennità di integrazione salariale straordinaria per le giornate di mancato avviamento al lavoro. Il beneficio interesserà nel primo anno di applicazione 900 lavoratori portuali (Gioia Tauro e Taranto) per una spesa massima per il primo anno pari a 18.144.000 di euro.

Negli anni successivi l' indennità sarà attribuita solo ai lavoratori che non abbiano trovato adeguata collocazione, stimabili in circa 700 nel 2018, per una spesa massima pari a 14,1 milioni di euro, e stimabili in circa 400 nel 2019, per una spesa massima pari a 8 milioni di euro". Le Regioni, infine, potranno cofinanziare i piani di formazione e o di riqualificazione del personale che dovessero rendersi necessari».

Una confusione che ha mandato nel panico i lavoratori impegnati nel turno serale.

Bisogna capire, se effettivamente l' emendamento è stato respinto, il motivo. Perché se si tratta solo di una questione tecnica lo stesso provvedimento rientrerà nel maxi emendamento collegato alla legge finanziaria. Nel caso in cui la bocciatura è nel merito, si aprirebbe invece una fase turbolenta nello scalo che già non vive un periodo tranquillo. Senza l' Agenzia, infatti, la società di gestione del porto non ha altra via che la messa in mobilità dei lavoratori.3.

ALFONSO NASO

Manovra: Governo, Agenzia Lavoro per Porti, 'salvi' 900 posti

A Gioia Tauro e Taranto. Regioni possono co-finanziare corsi



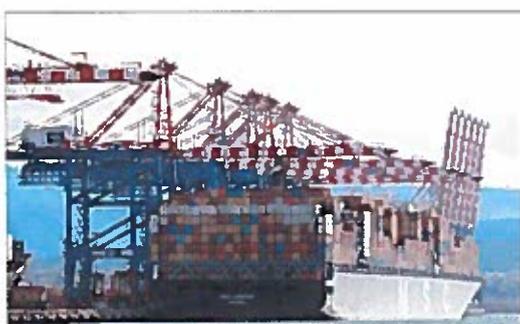
(ANSA) - ROMA, 21 NOV - Le autorità portuali potranno promuovere la creazione di un' "Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale" e i lavoratori che saranno inseriti negli elenchi dell'agenzia potranno beneficiare di un'indennità di integrazione salariale straordinaria per le giornate di mancato avviamento al lavoro.

E' quanto prevede un emendamento alla legge di Bilancio presentato dal governo in commissione alla Camera. L'effetto concreto sarà quello di salvaguardare con la nuova indennità circa 900 lavoratori dei porti di Gioia Tauro e Taranto nel 2017 per un esborso massimo di 18,1 milioni. Negli anni successivi è previsto un decalage dell'intervento a 700 unità lavorative nel 2018 e a 400 nel 2019.

La norma stabilisce anche la possibilità per le regioni di cofinanziare i piani di formazione e/o riqualificazione del personale portuale.(ANSA).

Porti, un'agenzia per il lavoro in banchina: salvi 900 occupati

Roma - È quanto prevede un emendamento alla legge di Bilancio presentato dal governo alla Camera.



Roma - Le autorità portuali potranno promuovere la creazione di un' «Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale» e i lavoratori che saranno inseriti negli elenchi dell'agenzia potranno beneficiare di un'indennità di integrazione salariale straordinarie per le giornate di mancato avviamento al lavoro. **È quanto prevede un emendamento alla legge di Bilancio presentato dal governo in commissione alla Camera.** L'effetto concreto sarà quello di salvaguardare con la nuova indennità circa 900 lavoratori dei porti di Gioia Tauro e Taranto nel 2017 per un esborso massimo di 18,1 milioni. Negli anni successivi è previsto un decalage dell'intervento a 700 unità lavorative nel 2018 e a 400 nel 2019. La norma stabilisce anche la possibilità per le regioni di cofinanziare i piani di formazione e/o riqualificazione del personale portuale.

CONVEGNO SULLE PROSPETTIVE

[Leo Spalluto]

«Lo scalo è pronto a rilanciarsi»

● Il transhipment è una prospettiva superata. Ivano Russo, dirigente del Ministero dei Trasporti, usa parole chiare. «In questo settore – spiega – non possiamo più competere. In passato avevamo tre porti dediti al transhipment, Cagliari, Gioia Tauro e Taranto. Ed erano troppi. Quegli equilibri non reggono più: la partita si gioca sul costo del lavoro. Nei porti stranieri, in Egitto come in Grecia, sono molto inferiori».

La soluzione è pronta. «Bisogna mantenere – spiega Russo – una parte di transhipment e dedicarsi al traffico dei traghetti e ro-ro, alle crociere e alla cantieristica. Il Governo sta promuovendo Taranto presso tutti gli operatori del settore. Abbiamo portato qui anche Grimaldi».

Federico Pirro ha sottolineato invece l'importanza dello scalo portuale jonico.

«Il polo industriale tarantino – ha spiegato – è una grande risorsa, strategica per il futuro del Paese. L'Ilva rappresenta ancora la più grande fabbrica manifatturiera italiana. L'attenzione prestata dal Governo ai problemi di Taranto non ha uguali nel Mezzogiorno».

Tarlazzi, segretario generale Ultrasporti, plaude alla conferma di Prete alla guida dell'Authority jonica. «E' una scelta giusta – spiega – il porto ha bisogno di continuità. La diversificazione è un percorso ineludibile: non è più possibile pensare a situazioni che prevedono un solo operatore. Taranto è il terminale terrestre del corridoio scandinavo-mediterraneo, che parte da Helsinki e arriva a La Valletta. Ha tutte le condizioni per rilanciarsi».

Protocollo per gli operai ex Tct

«Anticipare» gli effetti dell'istituzione dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro

LEO SPALLUTO

● Un protocollo per «anticipare» gli effetti dell'istituzione dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro nel Porto. Un modo per mettere «al sicuro» i lavoratori del bacino ex Tct.

L'iniziativa dell'Autorità di Sistema portuale di Taranto rappresenta una delle novità emerse nel corso della tavola rotonda «Politiche industriali. Il lavoro, la formazione, l'agenzia». L'incontro, organizzato da Uil e Uiltrasporti, si è tenuto ieri nel Salone di Rappresentanza della Provincia: nel corso del dibattito, moderato da Domenico Palmiotti, responsabile della redazione tarantina della Gazzetta del Mezzogiorno, si sono confrontati Ivano Russo, dirigente del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Federico Pirro, docente di Storia dell'Industria presso l'Università di Bari; Sergio Prete, pre-

sidente dell'Autorità di Sistema portuale di Taranto; e Carmelo Sasso, segretario provinciale della Uiltrasporti. Dopo i saluti iniziali di Aldo Pugliese, segretario generale Uil Puglia, e del vicepresidente della Provincia Gianni Azzaro, l'intervento introduttivo è stato curato da Giancarlo Turi, segretario della Uil Taranto. Ha concluso i lavori Claudio Tarjazzi, segretario generale della Uiltrasporti.

L'evento è servito a fare il punto sulle vicende del Porto di Taranto, sulla crisi occupazionale e sulle opportunità future. «Abbiamo invitato a presenziare - sottolinea Turi - i lavoratori ex Tct e gli studenti dell'Istituto Nautico Archimede, coniugando presente e futuro. Abbiamo messo il lavoro al centro del ragionamento. Una prova dura, in cui il sindacato ha ottenuto risultati importanti, dal riconoscimento di Taranto come area di crisi complessa all'istituzione dell'Agenzia».

Il futuro del porto è nella diversificazione. «Stiamo promuovendo - spiega Prete - la collaborazione con nuovi operatori portuali. Dall'anno prossimo avremo le navi da crociera e siamo entrati a far parte delle autostrade del mare. Abbiamo reso disponibile la banchina del molo polisettoriale per consentire l'arrivo di altre imprese. Per non aspettare l'istituzione dell'Agenzia di somministrazione del lavoro, stiamo già lavorando a un protocollo per le imprese portuali che ne anticipi gli effetti».

L'Agenzia, infatti, opererà a Taranto,

Cagliari e Gioia Tauro, i tre porti che presentano lavoratori in esubero, e sarà istituita dalle locali Autorità Portuali con carattere di struttura pubblica. Le nuove imprese che si insedieranno nelle aree portuali avranno l'obbligo di ricorrere, per le assunzioni, ai lavoratori iscritti nelle liste dell'agenzia.

Porto, sviluppo dalle autostrade del mare

di Francesca CIURA

Dopo anni di criticità, di isterie e conflittualità, il Porto di Taranto si appresta a vivere una nuova vita. Slegato ormai dai vincoli dell'industria siderurgica, che di fatto ne ostacolavano nuove progettualità ed un utilizzo maggiormente variegato, oggi, attraverso un importante programma di ammodernamento anche infrastrutturale voluto dal Governo per abbattere principalmente il deficit strutturale ed anche tecnologico in cui era scivolato al punto tale da non poter competere nello scenario più complesso del mercato di riferimento, si accinge ad improntare un significativo cambio di rotta grazie all'inseadimento nella rete "Autostrade del Mare" del gruppo armatoriale Grimaldi Group.

Ieri presso la sala consiliare del Comune di Taranto, l'Autorità Portuale ha promosso un workshop al quale hanno preso parte tutti i soggetti coinvolti per avviare questa importante svolta: dal Presidente dell'AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete, a Guido Grimaldi, direttore commerciale del Gruppo Grimaldi, nonché Presidente dell'Associazione Alis. Dopo i saluti del sindaco Stefano, sono intervenuti anche l'ammiraglio Domenico De Michele direttore marittimo di Puglia e Basilicata, ed il dottor Ivano Russo, dirigente del Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Presente anche il presidente di Confindustria Taranto, Vincenzo Cesareo ed alcuni rappresentanti istituzionali della Regione Basilicata e della Confapi lucana. Assente "giustificato" il presidente della Camera di Commercio Luigi Sportelli, a Roma per motivi istituzionali.

Obiettivo dell'incontro, al quale hanno assistito numerosi imprenditori ed esponenti della società civile tarantina, è stato discutere dei temi strettamente legati al futuro sviluppo dell'attività portuale jonica in ottica di intermodalità e logistica alla luce dell'avvenuta partnership con l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile di cui, Guido Grimaldi ne è massimo esponente. Ora, è chiaro, la palla passa nelle mani del territorio che come evi-

denza Sergio Prete, dovrà mettere in campo forti sinergie. «Intanto, il primo passo - dice il presidente dell'Autorità Portuale - sarà rivedere, con la Capitaneria l'asset ordinamentale perché com'è facile intuire, l'abitudine a gestire traffici industriali mal si concilia con la gestione di quelli commerciali dove la nave ha altri criteri nell'opzione dei porti, soprattutto quelli relativi all'efficienza ed alla competenza dello scalo». Ed è su questo aspetto che la città dei Due Mari si gioca la sua più grande partita. La scelta di inserire Taranto nelle Autostrade del mare non a caso è ricaduta proprio sulle potenzialità, sul ruolo strategico che la città può avere anche nei traffici in cabotaggio. Ora

si tratterà di produrre un'operazione sinergica sul territorio, compreso quello limitrofo della Lucania. «L'inserimento di Taranto nelle Autostrade del Mare - continua Prete - va celebrato e per questo ringraziamo

la Grimaldi che ha creduto nelle nostre potenzialità al punto da consentirci di creare una svolta nella diversificazione. Stesso dicasi per il settore del turismo, dove altri operatori locali sono stati bravi ad intercettare opportunità di inserimento nei traffici crocieristici».

Per la Grimaldi lo scalo di Taranto si inserisce nell'attuale servizio ro/ro tra i porti di Genova, Civitavecchia e Catania, principalmente riservato al trasporto di mezzi pesanti (incluso mezzi refrigerati), oltre ad altra merce rotabile che viaggia tra la Sicilia ed il Nord/Centro Italia. La nave impiegata, in grado di trasportare 4.000 metri lineari di carico rotabile, è la Eurocargo Livorno. A Taranto verranno assicurati, al momento, due scali settimanali: il lunedì ed il mercoledì.

Le voci dei relatori «Imprese tarantine protagoniste»

● Il futuro economico della città comincia dal Porto a cui dovranno unirsi anche le opere inserite del Contratto Istituzionale di sviluppo. Appare evidente, come ha osservato il presidente di Confindustria Cesareo, che «in questo contesto virtuoso di nuovi investimenti e di cantieri avviati, è importante che il territorio continui ad esprimere una attiva partecipazione e che l'impresa locale continui ad assurgere ad un ruolo da protagonista». Ed è proprio al tessuto economico tarantino, ma anche a quello della vicina Basilicata che si rivolge Guido Grimaldi. «Le nostre attività - dice - si basano su un'idea di fondo: far emergere attraverso l'internazionalizzazione e comunicazioni le imprese italiane ma soprattutto quelle del Mezzogiorno, affinché possano diventare sempre più multinazionali e globali». Un concetto, su cui si basa la filosofia della società armatoriale partenopea è quello della continuità territoriale. Ma di cosa si tratta? «Con l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile di cui sono presidente - spiega Grimaldi - si intende perseguire degli obiettivi. Il primo, rilanciare le imprese del Mezzogiorno garantendo non solo una risonanza a livello mondiale, ma una continuità sotto il profilo della competitività economica». Si punta quindi all'internazionalizzazione con servizi nel trasporto intermodale efficienti ed all'avanguardia sull'asse Tirrenico e Adriatico, verso un cabotaggio continentale che riduce i costi di trasporto. Ora, con le 150 linee servite da Grimaldi in tutto il mondo, oltre alle 120 delle Autostrade del Mare, il porto ionico sarà collegato, in trasbordo a Catania, Genova e Civitavecchia, agli oltre 120 porti serviti dal Gruppo Grimaldi nel Mediterraneo, il Nord Europa, l'Africa Occidentale, il Nord e Sud America.

«Tutto questo dal 19 settem-

bre - conclude Grimaldi - è fattibile. Non si tratta però solo un'accelerazione nei collegamenti ma di una prima direttrice internazionale ed intermodale che darà la possibilità a Taranto di connettersi con almeno 150 porti a livello internazionale».

F.Ct.

La bonifica del fronte a mare dello Stretto sarà il tema clou dell' inaugurazione dell' anno accademico

Falce, via all' accordo tra Università e Authority

Il rettore Navarra illustrerà oggi il protocollo tecnico -economico per le analisi dei terreni inquinati

Alessandro Tumino Il treno per il recupero della Zona falcata continua la sua corsa, ed ogni occasione è buona per mettere a segno, ovvero scrivere "nero su bianco", e sottolineare davanti alla città, il compimento di un altro passo avanti. È sulla rampa di lancio, grazie all' intesa tra Università ed **Autorità portuale**, il piano di analisi delle aree **portuali** e centrali più inquinate di Messina.

Stamani, nell' occasione quanto mai significativa della cerimonia inaugurale del nuovo anno accademico 2016-2017, ed alla presenza del sottosegretario di Stato alla Presidenza, Claudio De Vincenti,, il rettore dell' Università, Pietro Navarra, renderà noti i contenuti del secondo documento che firmerà insieme al commissario dell' Authority, Antonino De Simone. Si tratta di un accordo tecnico -economico che inizia a dare concretezza operativa alla convenzione sottoscritta dai due enti il 18 ottobre scorso con l' affidamento all' Università della redazione del Piano di caratterizzazione dei terreni inquinati della penisola del porto.

Come si ricorderà, le due Istituzioni co -protagoniste del Patto per la Falce - assieme al Comune e alla Regione - hanno unito gli sforzi per il disinquinamento della costa

esterna di San Raineri, tra il nuovo parco Don Blasco e la Torre lanterna del Montorsoli. Quei quindici ettari, 150.000 metri quadrati di litorale, al cui centro ancora per poco si trovano affiancati la Real Cittadella spagnola e l' inceneritore comunale di imminente demolizione. La stessa area che si trova al centro dell' iter del nuovo Piano regolatore del porto: cammino che dovrebbe tagliare il traguardo dell' approvazione finale, a **Palermo**, il prossimo 5 dicembre.

In sintesi, come spiega il prof.

Navarra, «il nuovo documento disciplina le attività da svolgere, le risorse finanziarie necessarie, il cronoprogramma». Nella prima fase operativa, con il supporto di prime analisi, rilievi e sondaggi, l' equipe di docenti delle Facoltà di Ingegneria e Chimica elaborerà il Piano generale di caratterizzazione. Quindi a stretto giro lo stesso Ateneo metterà a disposizione dell' Authority i propri laboratori al fine di eseguire tutte le analisi del sottosuolo indispensabili a certificare l' esatto livello di inquinamento dei

- segue

terreni. Insomma, avrà luogo nell' arco del 2017 una successione e concatenazione di studi (a partire dall' impiego di droni e termografi) che dovranno approdare a una pianificazione dettagliata, quella delle bonifiche finali. Nel percorso sancito dall' odierno accordo tecnico -economico l' Università di Messina svolge ed esalta, come forse mai avvenuto nella sua storia, il suo ruolo attivo per la salvaguardia del waterfront. L' aiuto scientifico offerto alle Istituzioni chiamate dai propri doveri a recuperare la Falce di Messina, si sposa con la garanzia di un tavolo tecnico autorevole che consentirà di risolvere i problemi, i conflitti, le divisioni. La Falce negli ultimi trent' anni è stata troppo spesso il nido di vipere di istiluzioni con la "i" minuscola, il terreno di scontro giudiziario tra enti portuali doppiati, la palude delle paludi. Il waterfront dello Stretto negato ai cittadini e ai turisti, assicurato invece a quanti trattavano oli e petroli. La negazione dell' Ambiente e della Cultura che li pulsavano.

Stamani il nuovo cammino registra, dunque, un altro concreto passo avanti con la definizione di obiettivi, dati e tempi.

L' offerta di pianificazione e analisi esclude qualsiasi fine di lucro. L' Ateneo richiederà all' Autorità portuale solo il rimborso delle spese di esecuzione. Non un "costo zero" ma un indubbio vantaggio anche «in considerazione «dell' elevato grado di professionalità che contraddistingue il personale dell' Università di Messina e della correlata esperienza scientifica maturata». Navarra ne è fiero: «Questa è una città in cui anche per fare le più piccole cose pare si debbano spostare le montagne. Alle nuove generazioni ribadiamo oggi che l' Ateneo lavora per una dimensione temporale che guarda veramente al futuro»³.

ALESSANDRO TUMINO

Davide Faraone e Deborah Seracchiani a Termini Imerese

«Il 14 agosto del 2014, insieme al presidente Matteo Renzi, siamo venuti qui, quando c'era uno stabilimento Fiat completamente morto e con nessuna prospettiva - ha detto il sottosegretario all'Istruzione Davide Faraone durante una visita nel porto di Termini Imerese con Debora Serracchiani, presidente della Regione Friuli Venezia Giulia e vice segretario del Pd. - E proprio la scorsa settimana, invece, in occasione di una visita a Messina insieme al vice ministro alle Attività produttive Teresa Bellanova, abbiamo comunicato lo sblocco di 22 milioni di euro di fondi Invitalia per l'acquisto dei macchinari necessari per l'avvio della produzione Blutec». L'investimento totale sarà di 75 milioni per lo stabilimento ex Fiat. Dei 750 dipendenti 90 sono già rientrati al lavoro, gli altri sono tutti in cassa integrazione. «Termini Imerese è una delle realtà più finanziate dal Patto per la Sicilia - ha sottolineato Faraone - ci sono 100 milioni di euro per il porto e il suo rilancio operativo e produttivo. Investimenti che stanno partendo proprio in questi giorni. Gli esponenti del partito democratico sono intervenuti anche sul referendum. «È vero che la riforma costituzionale non si applica alle regioni a statuto speciale, - ha detto presidente della Regione Friuli e vice segretario Debora Serracchiani, parlando a Termini Imerese - però è anche vero che, per la prima volta, viene introdotto il termine intesa che viene costituzionalizzato. È un fatto estremamente importante perché rafforza le nostre specialità, le nostre autonomie, le rende più moderne e ci permette di avere un rapporto con lo Stato in base al quale scrivere nell'intesa quali sono le competenze degli uni e degli altri e come utilizzare bene le risorse». Ancora, per il presidente della Regione Friuli e vice segretario del Pd, Debora Serracchiani votare sì al referendum serve «per avere un Paese più competitivo, più efficiente, più semplice». Risparmiamo molto sui costi della politica ma soprattutto rendiamo più semplice le nostre istituzioni e rendiamo anche più comprensibile il rapporto tra Stato e Regioni senza doverci ogni volta alla Corte costituzionali per stabilire chi deve fare cosa».

Porto Marghera: sindaco Brugnaro al convegno Cisl, creare lavoro facendo squadra tra istituzioni e sindacati

(FERPRESS) – Venezia, 22 NOV – “Sono qui per lanciare una proposta: facciamo realmente squadra, istituzioni a tutti i livelli, associazioni di categoria e sindacali su Porto Marghera, su Murano, in Comune e nelle aziende partecipate”. Questo il messaggio lanciato dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, al convegno organizzato dalla Cisl Venezia all’ Auditorium della Banchina dell’Azoto sul tema “Un patto per lo sviluppo di Porto Marghera”, a cui sono intervenuti, tra gli altri, il segretario generale Ust Cisl Venezia, Paolo Bizzotto, l’assessore regionale Roberto Marcato, e, in collegamento da Roma, il sottosegretario al Ministero dell’Economia, Pier Paolo Baretta.

“Tra le mie priorità c’è infatti sempre stato il rilancio del lavoro – ha continuato il sindaco – non solo a Porto Marghera, ma in generale su tutto il territorio comunale, per riuscire a ridurre il peso del turismo sul centro storico e dare nuove e concrete opportunità ai giovani. Il punto non è cosa chiudiamo, ma cosa riusciamo a riaprire. Il mantenimento delle navi da crociera alla Marittima e il porto onshore e offshore vanno in questa direzione. Essenziale, per il primo cittadino, fare squadra, lavorare trasversalmente e a tutti i livelli – locale, regionale e nazionale – per il rilancio delle attività produttive di quello che tutti i relatori del convegno hanno definito un polo cruciale non solo per il Veneto o per l’Italia, ma per l’Europa.

“Ho chiesto al presidente del Consiglio Matteo Renzi di firmare un Patto per Venezia – ha detto Brugnaro – ci stiamo lavorando da tempo. Gli ho chiesto che metta Venezia, come altre città d’Italia, in grado di camminare, perché quando si muove ha una ricaduta non solo locale.” E questo sia per le infrastrutture e il know how di cui dispone, ma anche per il suo “brand”, che va sfruttato appieno per attrarre investitori. Venezia, infatti, è per il sindaco luogo ideale per l’attrazione di talenti.

La proposta è però a tutto campo, generalizzata, perché per attrarre investitori serve dare certezza di tempi e costi. Ecco allora che l’azione deve riguardare anche il funzionamento della macchina comunale e delle aziende partecipate, che vanno fatte funzionare premiando la meritocrazia e puntando sull’efficienza. “Invito tutti i sindacati a sedersi attorno ad un tavolo – ha proposto il sindaco – per discutere di meritocrazia per il salario accessorio dei dipendenti”.

Porti: Gucciardi, al via dragaggio approdo Mazara del Vallo

Si attende parere favorevole assessorato regionale all'Ambiente



(ANSA) - PALERMO, 21 NOV - "All'inizio di questa settimana sarà esitato il parere favorevole dell'Assessorato regionale territorio e ambiente che consentirà l'avvio del dragaggio del porto di Mazara del Vallo". Lo dice Baldo Gucciardi, assessore regionale della Salute.

"Il dirigente generale dell'Assessorato regionale territorio ed ambiente - aggiunte - mi ha appena comunicato che, essendo stato già definito, nei prossimi giorni della prossima settimana esiterà il provvedimento che contiene il parere favorevole ai lavori di dragaggio del porto canale. "E poiché la gara per i predetti lavori di dragaggio e' già stata espletata dalla protezione civile regionale, - conclude l'assessore - il parere ambientale consentirà il tempestivo inizio dei lavori.

Ciò che avevamo anticipato qualche giorno fa si è concretamente realizzato".(ANSA).

Gibilterra: incidente fra navi di Spagna e Regno Unito

Marina Gb allontana in acque contese la nave scientifica di Madrid



(ANSA) - MADRID, 21 NOV - Nuova breve fiammata di tensione fra Spagna e Regno Unito su Gibilterra dopo che una lancia della Royal Navy ha sparato alcuni colpi di bengala per aria per allontanare dalle acque che Londra considera sotto la sua giurisdizione, cosa che Madrid contesta, una nave di ricerche scientifiche spagnola, la Angeles Alvarino. L'incidente si è prodotto nella Baia di Algeciras venerdì, in acque che per il Regno Unito dipendono dal territorio britannico di Gibilterra mentre Madrid le considera spagnole, ma è stato reso noto oggi. "La Royal Navy e la polizia coloniale di Gibilterra minacciano l'Angeles Alvarino del IEO in acque spagnole" ha scritto su Twitter il ricercatore dell'Istituto spagnolo di Oceanografia (IEO) Victor Diaz del Rio. Il governo spagnolo ha preannunciato una protesta diplomatica con Londra per "l'interferenza" della marina britannica nel lavoro di una missione scientifica. Il ministero della difesa di Londra a sua volta ha denunciato una incursione illegale spagnola in acque britanniche e fatto sapere che ci sarà una protesta diplomatica presso Madrid.(ANSA).

Riqualficazioni. A Santa Giusta

Deposito costiero di Gnl a Oristano

cagliari Lo considerano un primo passo verso la cosiddetta rivoluzione energetica: il primo deposito costiero di Gnl della Sardegna. Ossia gas naturale liquefatto che sorgerà nel porto di Santa Giusta, a pochi chilometri da Oristano.

A metà del 2017 (l' iter burocratico è prossimo al traguardo) si stima che il cantiere possa essere aperto, in uno spazio del porto dove, un tempo, sorgeva un' area per la lavorazione del carbone. A occuparsene, una volta avviati gli interventi (i tempi per il completamento delle opere dovrebbero oscillare tra i 18 e i 24 mesi), sarà la Higas.

Il progetto, è stato illustrato nel corso delle due giornate di convegno internazionale sul tema "Isola dell' energia. GNL combustibile per la Sardegna e il Mediterraneo" promosso da Gnl Sardegna con l' obiettivo di illustrare e analizzare i provvedimenti legislativi più recenti per la metanizzazione nell' isola. Il progetto Higas prevede un impianto di stoccaggio di Gnl composto da 6 serbatoi criogenici sistemato tra il canale navigabile est e il canale navigabile del porto di Santa Giusta.

L' impianto, che sarà approvvigionato da navi gasiere, sarà «identificato come punto di stoccaggio e rifornimento di Gnl per utenze civili e industriali». Non è l' unico. In itinere, come confermano all' assessorato regionale dell' Industria, «c' è anche un altro progetto presentato da Edison».

Una svolta per il sistema energetico regionale, che potrebbe aprire la strada a iniziative analoghe nelle aree portuali di Sarroch, Portovesme, Porto Torres, Arbatax e Olbia.

Non meno importante la possibilità di trasformare i porti in tappe per il bunkeraggio, ossia il rifornimento.

Partendo da questi aspetti l' assessore all' Industria Maria Grazia Piras parla di «tempi ormai maturi» quando ricorda i provvedimenti già attuati dalla regione proprio in materia di energia. «Abbiamo tracciato il programma energetico per i prossimi 15 anni con norme e procedure puntando su efficientamento».

Un passo avanti per il progetto che dovrebbe vedere completare le opere e l' avvio dei depositi di melano entro il 2018.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

DAVIDE MAEDDU

Via XX Luglio, si vedono i frutti di tre anni di interventi

Porto, accosti commerciali Le banchine prendono forma

L' Authority assicura: entro gennaio i lavori potranno ritenersi conclusi

Finalmente le nuove banchine prendono forma. È stato necessario attendere oltre tre anni dall' inizio dei lavori per capire come saranno gli accosti commerciali sulla XX Luglio. I lavori sono infatti ormai in dirittura d' arrivo e la ditta incaricata attende soltanto che i vari cassoni si svuotino dell' acqua accumulata per poter passare all' ultima fase che è quella della copertura con cemento e poi bitume, per creare il vero e proprio molo dove transiteranno i mezzi a supporto dell' approdo. I tecnici dell' **Autorità portuale** hanno assicurato che entro gennaio i lavori potranno ritenersi conclusi.

Speriamo sia così per poter contare su un' altra banchina indispensabile se si vuole far crescere lo scalo mamertino in modo concreto e non solo con i buoni propositi.

Le successive opere saranno legate alla costruzione della bretella necessaria per l' accesso dei mezzi pesanti della via Tonnara dove si trova la seconda stazione marittima. Un ingresso riservato evitando il transito nelle vie cittadine.

La banchina invece consentirà di poter contare su nuovi accosti con un pescaggio maggiore di quello attuale e permetteranno l' ormeggio delle navi traghetto che così potranno essere raggiunte direttamente da Acqueviola. E non è escluso che in quell' area si possa anche realizzare un

ulteriore parcheggio auto per coloro che devono recarsi alle Eolie evitando così di intasare il centro cittadino come accade da sempre ogni estate.

Poi, come una partita a scacchi si sposteranno gli approdi, seguendo anche una pianificazione voluta dalla Capitaneria nel rispetto delle norme sulla sicurezza. In linea di massima (e nel rispetto delle previsioni del Prg), quasi sicuramente si andrà a postare l' attracco delle navi di linea per prevedere a molo Ma rullo la possibilità di un accesso senza le consuete difficoltà delle navi da crociera o dei mega yachts, un' idea questa che l' ex presidente De Simone sostiene da diverso tempo ritenendola "decisiva" per il rilancio turistico della **portualità milazzese**.

Sarà la volta buona? Lo si spera, anche se l' Authority che guarda oltre lo Stretto prospetta analisi non univoche. Ma sarà il tempo a dire chi ha ragione.3(g.p.)

Algeria: al via la prima edizione della Fiera Internazionale dei Trasporti e della Logistica

(FERPRESS) – Roma, 22 NOV – La Camera di Commercio e Industria algerina in collaborazione con il SAFEX, organizza la prima edizione della Fiera Internazionale dei Trasporti e della Logistica in Algeria, in programma dal 21 al 24 novembre il 2016 al Palais des Expositions Pins Maritimes, Padiglione U, ad Algeri.

“Questa mostra riunirà i vari soggetti coinvolti nel settore della logistica al fine di migliorare le attività connesse al trasporto di merci”, ha detto Saadane Kaderi, Segretario Generale della Camera di Commercio e dell’Industria algerino (CACI), presentando l’evento che ha per tema “il controllo dei costi di logistica”.

Da parte sua, il direttore de l’Animation et du développement de l’entreprise CACI, Rachid Sai, ha sottolineato che l’evento rappresenta un appuntamento adatto per i diversi attori coinvolti nel trasporto merci per esporre le loro offerte di servizi e per dare loro l’opportunità di incontrare nuovi clienti.

Il ministro dei Trasporti e dei lavori pubblici d’Algeria, Boudjemaa Talai, ha evidenziato l’importanza del trasporto e della logistica per lo sviluppo economico del Paese e ha sottolineato che le autorità pubbliche si stanno concentrando attualmente sulla realizzazione di un piano nazionale di trasporti e della logistica. L’Algeria possiede infatti, ha spiegato il ministro, un’importante rete di infrastrutture (porti, strade, ferrovie, aeroporti) e l’obiettivo delle autorità algerine è quello di raggiungere una migliore organizzazione di questo settore.

Secondo gli organizzatori, l’Algeria è un paese che si estende per quasi 2,4 milioni di chilometri quadrati, con una linea costiera di circa 1200 chilometri. Il volume totale del commercio estero algerino (importazione ed esportazione) negli ultimi anni ha raggiunto i 115 miliardi di dollari.

I parametri relativi al trasporto delle merci, secondo le statistiche del Ministero dei Trasporti algerino, indicano una media annuale di quasi:

- 133 milioni di tonnellate di merci caricate e scaricate dai porti algerini;
- 1,8 milioni di container imbarcati e sbarcati;
- 11.200 navi in arrivo nei porti algerini;
- 40.000 tonnellate di merci aviotrasportate di cui quasi 35.000 tonnellate sulla rete internazionale;
- 4,2 milioni di tonnellate di merci sulla rete ferroviaria;
- 422.000 operatori del trasporto su strada di merci.

Il parco del trasporto merci su strada prevede 625.000 veicoli con stazza utile di quasi 5 milioni di tonnellate

L’area logistica ha fissato come obiettivo principale quello di esaminare la situazione di questo settore per fornire soluzioni alle imprese nei loro rapporti con l’estero, in termini logistica e trasporto merci, per ridurre il costo di gestione della logistica, per consentire la presentazione di una gamma diversificata di benefici dei diversi attori della catena di approvvigionamento.