Rassegna del 16/12/2014

NAUTICA

NAZIONE VIAREGGIO - Yare, l'eccellenza applicata ai superyachts - Cicora carlotta 1
NAZIONE VIAREGGIO - I DATI DEL 2014 Mostra mercato da 150 imprese - ... 2
NAZIONE VIAREGGIO - Incontri a quattr'occhi con i Comandanti - ... 3

VARIE

TIRRENO LIVORNO - Il porto, l'Europa e la sfida globale - ... 4
TIRRENO LIVORNO - Tavolo tecnico per lo svernamento - ... 5
TIRRENO VIAREGGIO - Dal 2 al 6 febbraio - In città cento capitani da tutto il mondo - ... 6
TIRRENO VIAREGGIO - Poerio bacchetta Romeo: siamo senza interlocutori - ... 7

Lettori: n.d.
LA NAZIONE VIAREGGIO
16-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 4

Yare, l'eccellenza applicata ai superyachts

A febbraio la città ospita la quinta edizione dell'evento legato al mondo del «refit»

***CHE** il momento storico a livello locale, nazionale e addirittura internazionale non sia certamente il più roseo già lo sappiamo. Ma forse non è il caso di buttarsi giù, come ha sottolineato lo stesso presidente di Yare, Vincenzo Poerio. «Mi piace definire questa manifestazione che rappresenta il momento ideale per l'eccellenza toscana di emergere, come una partecipazione di aziende dove si guarda al successo dell'economia piuttosto che a quello dell'evento in se». Nata nel 2011 come momento promozionale del lavoro e delle potenzialità dell'immensa filiera che caratterizza l'area vasta toscana (da Carrara a Livorno, con il polo di riferimento viareggino), Yare mira oggi ad offrire a imprese e operatori del settore una formula vincente che si basa sull'incontro diretto con un coinvolgimento importante dei Comandanti di superyacht. La quinta edizione si aprirà nel febbraio 2015, dal 2 al 6, quando sarà in programma anche il «Seatec», Salone internazionale delle tecnologie, della subfornitura e del design per imbarcazioni e navi da diporto. Si intrecciano collaborazioni e si amplia il respiro di una manifestazione che gode di buona salute e che punta quest'anno sulla formula «100 imprese per 100 comandanti». Con l'ambizione di rilanciare un comparto che, come altri settori, soffre di un generale momento di difficoltà. Naturalmente con un occhio di riguardo alla nostra filiera imprenditoriale.*

VINCENZO POERIO

«DIFFICILE DIALOGARE COL COMUNE CHE NON PUÒ SEDERSI A UN TAVOLO MA È UN MOMENTO E PASSERÀ»

«**L'OBIETTIVO** è quello di migliorare i servizi e permettere di concentrare l'attività di refit nel nostro paese, che è sempre più in concorrenza a livello internazionale». Apre così le danze Vincenzo Poerio, presidente di Yare e di Navigo, in vista della quinta edizione della grande rassegna italiana dedicata al mondo del refit e dei servizi after-sales dei superyachts in programma a febbraio. «Anche la Regione è impegnata nel rilancio e per il sostegno della nautica, dell'economia costiera e della portualità – sono le parole delll'assessore Gianfranco Simoncini – Un passaggio essenziale in questo contesto è quello dell'innovazione, ecco perché la decisione di puntare sul potenziamento del polo della nautica sostenendo il polo Navigo, oggi a pieno titolo confluito nel Distretto regionale della nautica». Come ha precisato anche Filippo Giabbani, dirigente di Toscana Promozione, Yare è «una manifestazione unica tra quelle di respiro promozionale che incrocia un livello di competizione sempre piu serrata. Si deve riuscire a capitalizzare un'immagine di eccellenza che abbiamo già in molti settori. Altro aspetto importante è l'ampio coinvolgimento di tutta la filiera, che vede addensati in una settimana una serie di eventi che si rafforzano a vicenda. Una manifestazione che può pensare oggi di provare a dialogare anche con altri settori, come arredo e moda». Non c'è dubbio che anche il comparto della nautica abbia risentito della crisi economica ma riesce comunque a mantenere un ruolo di primo piano dell'ambito dell'economia regionale e di leadership a livello nazionale e non solo. «Il distretto nautico versiliese è un'eccellenza costituita da tanti operatori di settori complementari fortemente specializzati che forniscono prodotti di alta qualità – ha detto l'assessore provinciale Francesco Bambini – La Provincia ha attivato e sostenuto tutta una serie di azioni, dalla costituzione del Polo d'innovazione per favorire l'aggregazione di aziende e istituzioni in un'azione coordinata, all'attuazione di progetti comunitari passando per interventi infrastrutturali. E in prospettiva la necessità è quella di rafforzare le collaborazioni, come ad esempio avviene tra Yare e Seatec». Dato il ruolo centrale nell'evento di Yare per i Comandanti, non bisogna dimenticare che alle spalle c'è una vibrante filiera. «Il nuovo format della rassegna è pensato proprio per allargare la filiera ai servizi – spiega Michela Fucile della Camera di Commercio – che sono imprescindibili nel far lavorare il porto tutto l'anno. E per la parte turistica in particolare, perché qui aumenta la movimentazione dei grandi yacht che possono essere futuri clienti dei nostri cantieri». Poi un focus sulla sinergia tra Yare e Seatec, il Salone internazionale di tecnologie e design per imbarcazioni.

LAVORO E PROSPETTIVE

Rilancio attraverso start up e un focus sul ruolo della filiera delle nostre aziende

«**IL FATTO** che queste due realtà, che rappresentano un territorio che va da Spezia a Livorno, godano di buona salute e rilancino la programmazione – dice Fabio Felici – vuol dire che si è lavorato bene in questi anni». Importante infine il ruolo dei forum e in particolare di «Superyacht group», come ha precisato Luciano Aglioni. Spazio infine a una riflessione politico: «Sfortunatamente non c'è ancora un rapporto forte col Comune ed è difficile oggi mettere a un tavolo un'istituzione che non c'è – dice Poerio – per ora procediamo comunque grazie al supporto delle autorità regionali e provinciali. Oggi a Viareggio la gente è depressa, ma il Comune non è mica finito, e anche se le difficoltà ci sono non ci bloccano».

Irene Carlotta Cicora

I DATI DEL 2014

Mostra mercato da 150 imprese

ANCHE la scorsa edizione di «Yare» fece registrare numeri da record che gli organizzatori sperano di «doppiare»: furono 150 le imprese a prendere parte alla mega mostra mercato. Non solo aziende leader nella cantieristica navale, ma anche imprese italiane e straniere di servizi complementari (charter, lifestyle, management). Quanto alla provenienza, lo spettro di appartenenza si allarga ogni anno di più. Così non ci sono solo brand italiani – in special modo dai tre distretti nautici di Viareggio, Livorno e Pisa – ma anche di provenienza estera. Per quanto riguarda la suddivisione dei superyacht secondo la bandiera, la maggior parte (47%) è in arrivo dal cosiddetto «Red Ensign» del quale fanno parte Bermuda, Gran Bretagna, Isole Cayman, Isole Cook e Isola di Man), a seguire la pattuglia italiana al 31% delle presenze e a seguire Malta, Stati Uniti d'America, Grecia, Paesi Bassi, Croazia, Madeira. Nella scorsa edizione sono stati 50 i cantieri rappresentati dai comandanti presenti. Il mercato di riferimento è quello degli yacht fra i 30 e i 49 metri.

I.C.C.

NAUTICA INTERNAZIONALE
Yare, l'eccellenza applicata ai superyachts

ITALIAN YACHT MASTERS

Incontri a quattr'occhi con i Comandanti

LA VERA novità di questa edizione è rappresentata dagli incontri «face to face» tra industria ed utilizzatori finali (Comandanti e Yacht managers) oltre a tante altre occasioni informali socializzanti. L'associazione dei Comandanti italiani, fondata lo scorso aprile 2013, in poco tempo ha raddoppiato il numero degli associati. «L'obiettivo - ha spiegato Maurizio Capitani - è selezionare e far aderire comandanti per crescere una "nuova leva" con visione strategica e professionale del settore. Collaboriamo con agenzie specializzate, che ci chiedono comandanti che noi selezioniamo e proponiamo. Sono coinvolte anche le università. Il Comandante è come un amministratore delegato di una piccola impresa».

NAUTICA INTERNAZIONALE

Yare, l'eccellenza applicata ai superyachts

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
LIVORNO
Dir. Resp.: Omar Monestier
16-DIC-2014
da pag. 6

Il porto, l'Europa e la sfida globale

Convegno alla Camera di commercio con Rossi e Gallanti su fondi Ue e reti Ten-T

LIVORNO

Si parlerà delle reti Ren-T, ovvero delle reti di trasporto trans europee (note anche come le autostrade del mare) e di fondi europei al convegno organizzato stamani mattina a partire dalle 9 e 15 dalla Camera di Commercio sotto il titolo "Livorno nello scenario della portualità europea".

L'appuntamento cui prenderanno parte il predidente della Regione Enrico Rossi e il presidente dell'Autorità portuale, Giuliano Gallanti, parlerà della sfida globale che attende il nostro scalo.

Il programma dei lavori vedrà dapprima l'intervento di Gallanti, che parlerà sul tema "La nuova regolamentazione europea sui servizi portuali: particolare sul porto di Livorno". Seguirà Emilio Rossi, della Oxford Economics che parlerà su "L'economia del mare come risorsa strategica in Europa". Poi sarà la volta di Andrea Kirschen, della Banca europea degli investimenti, che interverrà su "Il supporto della Bei ai porti italiani", mentre Nicoletta Batini, ministero economia, parlerà su "Quali e quanti fondi europei per il porto di Livorno".

Sarà quindi la volta di Enrico Rossi, il cui intervento sarà su "Reti Ten-T: opportunità per Livorno e per la Toscana".

Seguirà il dibattito moderato da Vito De Ceglia, di Repubblica Affari e Finanza, mentre Sergio Costalli, presidente della Camera di Commercio trarrà le conclusioni dell'incontro.

Una veduta aerea della zona della Darsena Toscana del porto di Livorno

IL GASOLIO NELLO SCOLMATORE

Tavolo tecnico per lo sversamento

Lo chiede Collesalvetti per coordinare l'emergenza ambientale

COLLESALVETTI

Il Comune di Collesalvetti ha inviato una formale richiesta di convocazione di un tavolo tecnico per il coordinamento delle operazioni di emergenza in corso per lo sversamento di idrocarburi nello Scolmatore a causa di un danneggiamento doloso dell'oleodotto Eni.

Dato che le operazioni sono estese su varie competenze territoriali, l'amministrazione comunale evidenzia la necessità di attivare le procedure unificate di gestione regionale per gli interventi di emergenza ambientale a cura di Arpat attraverso un apposito tavolo tecnico.

«Il coinvolgimento operativo del Comune di Collesalvetti doveva essere primario, dato che le operazioni di contenimento e aspirazione degli inquinanti sono in adiacenza al centro abitato di Stagno - sottolinea Riccardo Demi, assessore all'ambiente - Le nuove procedure di gestione e il numero unico regionale di emergenza ambientale non hanno funzionato. Eni e gli altri enti hanno avvertito in ritardo il Comune di Collesalvetti: ad oggi le comunicazioni continuano ad arrivare di riflesso e senza protocolli di intervento condivisi. Il coordinamento delle attività e l'informazione alla cittadinanza sono punti essenziali per gestire un' emergenza ambientale».

Il Comune di Collesalvetti ha da subito incaricato l'Arpat di Livorno di monitorare l'avanzamento delle attività di messa in sicurezza: a breve sarà emesso un report congiunto tra i dipartimenti Arpat di Pisa e Livorno in cui saranno evidenziati gli esiti del monitoraggio fatto e i risultati delle analisi dei campioni prelevati.

Via al bando di concorso per le case popolari

Da Surfer's Joe si parla di contributi agli affitti dei giovani

Il porto, l'Europa e la sfida globale

Tavolo tecnico per lo sversamento

Arbitrato, parte la convenzione

DAL 2 AL 6 FEBBRAIO

In città cento capitani da tutto il mondo

Andrà in scena tra la Darsena viareggina e Marina di Carrara l'edizione 2015 di Yare, tra il 2 ed il 6 febbraio. Il salone dedicato al refit e all'aftersales del settore super e mega yacht conferma la formula, vincente, dello scorso anno: l'incontro diretto tra operatori di settore. Da una parte le imprese che operano nel settore dei servizi per la grande nautica, dall'altra in particolare i comandanti dei grandi yacht ai quali offrire un'intera filiera, o meglio un intero territorio, al quale fare riferimento per le esigenze delle imbarcazioni alla quali sono a capo. Promosso da Penta e da Navigo (presieduto da Vincenzo Poerio, nella foto accanto) Yare conferma la stretta sinergia con Seatec, il salone delle tecnologie, della subfornitura e del design per imbarcazioni e navi da diporto che andrà in scena in contemporanea a CarraraFiere. Come pure il coinvolgimento del gruppo editoriale Superyacht Group che darà vita, durante le giornate del salone, dell'Italian Superyacht Forum. Ed ancora dell'associazione dei comandanti di superyacht che proprio a Viareggio saranno protagonisti del Superyacht Captains' Forum. Gli ospiti - circa 100 tra comandanti e yacht manager - di Yare arriveranno a Viareggio il 2 febbraio e per prima cosa avranno modo di conoscere il distretto nautico viareggino e, in serata, prenderanno parte a una iniziativa di benvenuto promossa con l'associazione Vivere la Darsena. Poi l'evento entrerà nel vivo con i forum sul comparto nautico e il tavolo di confronto con i comandanti, per proseguire poi con la formula del B2C Meet the Captain: gli incontri faccia a faccia tra impresa e comandante.

Poerio bacchetta Romeo: siamo senza interlocutori

ESPRESSO TOSCANO IL REGALO UTILE

Modelle alla Cittadella: l'hangar diventa un set

Poerio bacchetta Romeo: siamo senza interlocutori

L'amministratore delegato di Benetti alla presentazione di Yare 2015 si lamenta del rapporto con il Comune e chiede alla Regione di intervenire

VIAREGGIO

«Vedete seduto qui un rappresentante del Comune? No. Localmente, sfortunatamente, non abbiamo un interlocutore, un rappresentante forte». Vincenzo Poerio, ad di Benetti e presidente del consorzio Navigo, apre le braccia, in segno di impotenza.

Alla presentazione della prossima edizione di Yare, il salone del refit che con Seatec a Marina di Carrara sarà l'evento nautico di punta del prossimo febbraio, lo dice chiaro: «Continuiamo a tenere in piedi la manifestazione nonostante le difficoltà». Che però non sono, almeno non solo, quelle derivanti della crisi economica internazionale ma «da un Comune che non c'è - ribadisce il manager, uno dei principali sostenitori del made in Viareggio - per ovvie ragioni: è commissariato. Speriamo si riesca presto a definire la situazione dal punto di vista politico. Il quadro economico è disastroso e questo non aiuta lo sviluppo di chi ci lavora: speriamo in una rapida soluzione e che la Regione riesca a dare una smossa rispetto a quello che sta succedendo»

Tanto per fare un'esempio gli ospiti di Yare non potranno neppure contare sul centro congressi del Comune, il Principino: chiesto sì dagli organizzatori ma senza alcuna risposta da parte dell'ente pubblico. «Ci sposteremo in un hotel della Versilia» dice Poerio che parla di una situazione difficile per la città. «Dico una cosa grave: la gente è depressa, dovrebbe tirarsi su. Questo è il polo internazionale della nautica ma mediaticamente viene trasmessa l'immagine di una Viareggio che ha fame».

La luce infondo al tunnel? Per le vicende amministrative locali i tempi non si preannunciano brevi. Per quanto riguarda le imprese della nautica viareggina, rispetto alla crisi che dura ormai da diversi anni, qualcosa si muove. I dati congiunturali - confermano i promotori del salone - a livello internazionale, dove operano le principali aziende viareggine, segnalano una timida ripresa. E Yare sarà lì a cercare di intercettare quanto di buono potrà arrivare per un segmento del comparto nautico, quello dei servizi di refit e aftersales per super e megayacht, da cui dipende una parte importante dei fatturati e dell'occupazione del distretto viareggino.

«Una nostra eccellenza» la definisce Poerio. Alla quale, nelle prossime edizioni di Yare, potrebbero affiancarsene altre. «Potremmo creare un momento dedicato alle eccellenze del territorio non solo nel settore nautico allo scopo di attivare il maggior numero di contatti» spiega. Un suggerimento sul quale c'è già convergenza con l'agenzia regionale Toscana Promozione. «Credo sia una evoluzione positiva per Yare - spiega Filippo Giabbani di Toscana Promozione - provare a dialogare con altri settori di eccellenza in Toscana come l'arredamento e la moda». Del resto Yare è già un esempio virtuoso di come le aziende possano fare sistema per crescere, come sottolinea Michela Fucile rappresentante della Camera di commercio. E questo anche grazie al sostegno - ribadito ieri dall'assessore provinciale Francesco Bambini - delle istituzioni locali.

Un momento della presentazione di Yare nella sede dell'Udina

Rassegna del 17/12/2014

NAUTICA

TIRRENO VIAREGGIO - Benetti leader mondiale degli yacht sopra 24 metri - ... 1

TIRRENO VIAREGGIO - Scuola-lavoro - I ragazzi dell'Artiglio in visita ai cantieri della Darsena - ... 2

NAVICELLI

TIRRENO PISA - Accordo per i Cantieri di Pisa torna la cassa integrazione - Renzullo Danilo 3

Lettori: n.d.
Tirreno Viareggio
17-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Omar Monestier
da pag. 6

Benetti leader mondiale degli yacht sopra 24 metri

Con 66 progetti in costruzione il Gruppo si conferma in vetta al Global Order Book
Aumenta la lunghezza media, a riprova del nuovo orientamento del mercato

VIAREGGIO

Il Gruppo Azimut Benetti trionfa di nuovo sul gradino più alto del podio del Global Order Book 2015, stilata dalla rivista ShowBoats International che redige annualmente la classifica dei primi 20 produttori di megayacht al mondo.

«Con 66 nuovi progetti in costruzione, e un distacco di 18 progetti dal secondo classificato - si legge in una nota del Gruppo Azimut Benetti - si conferma così il successo dei modelli realizzati dall'azienda italiana, grazie al contributo di entrambi i marchi del Gruppo, ovvero Azimut Yachts e Benetti. Il confronto con la precedente edizione vede aumentare leggermente anche la lunghezza media degli yacht realizzati da Azimut Benetti che si attesta oggi sui 127 piedi, segnale di un nuovo orientamento del mercato».

«Il successo - prosegue la nota - è stato possibile grazie al lavoro di sviluppo e miglioramento dei processi produttivi svolto negli ultimi anni, ma non solo: l'elevata affidabilità del cantiere anche in termini finanziari e la serietà con cui si impegna nelle fasi di trattative pre-contrattuali e nel rispetto dei termini, oltre che nell'elevata qualità dei suoi progetti, sono stati fattori determinanti per il raggiungimento di un risultato così positivo e certo non scontato».

Si tratta di una fotografia, quella scattata dal Global Order Book, che vede in ogni caso l'affermarsi del primato italiano come primo Paese al mondo produttore di megayacht distanziando di molto l'Olanda che si qualifica al secondo posto.

Un segnale positivo, quindi, sia per l'azienda che per l'intero settore della nautica italiana. Messaggio non da poco, in questi tempi difficili per l'intera economia internazionale in generale, e italiana (e viareggina) in particolare.

La classifica Global Order Book ed il relativo report sono un punto di riferimento in quanto ad attendibilità e autorevolezza per l'intera industria nautica.

Ogni anno riporta con precisione l'andamento del settore, rendendo disponibili i dati sugli ordini effettivi e confermati non oltre il 1° settembre, includendo yacht a partire dagli 80 piedi.

È stato escluso, infatti, dalla classifica per motivi temporali un nuovo superyacht di Benetti di oltre 100 metri, il cui contratto è stato firmato oltre quella data.

La gamma completa di Azimut Benetti

SCUOLA-LAVORO

I ragazzi dell'Artiglio in visita ai cantieri della Darsena

Il nautico Artiglio, ora istituto d'istruzione superiore Galilei-Artiglio, sin dalla sua fondazione ha operato in stratta collaborazione con la cantieristica di Viareggio e con il mondo della nautica in generale. Nonostante la crisi, infatti, i cantieri viareggini mantengono la produzione mondiale di grandi yacht (leggi a fianco).
Proprio in quest'ottica il consorzio Navigo ha consolidato la sua collaborazione con la scuola, aprendo le porte dei suoi cantieri e mettendo a disposizione i suoi esperti per un incontro con un gruppo di studenti delle classi seconde. L'11 dicembre scorso i ragazzi, dopo un colloquio con il dottor Angelini, direttore Navigo, si sono recati in visita alla Lusben e alla Overmarine dove hanno potuto vedere in prima persona l'eccellenza del settore, e trovare stimoli e motivazioni ulteriori per operare le loro scelte future.

Benetti leader mondiale degli yacht sopra 24 metri

Lettori: n.d.
IL TIRRENO
PISA
17-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Omar Monestier
da pag. 4

Accordo per i Cantieri di Pisa torna la cassa integrazione

Firmata l'intesa: può essere presentata la richiesta per gli ammortizzatori sociali Va avanti la trattativa con il gruppo Mv Yachting guidato da Vincenzo Moccia

PISA

Sotto l'albero di Natale potrebbero trovare la cassa integrazione che manca da un anno. Dopo il concreto interessamento all'acquisizione da parte della Mv Yachting, nella difficile vertenza dei Cantieri di Pisa è stato compiuto un ulteriore passo in avanti.

Ieri, al ministero del Lavoro, i rappresentanti dei lavoratori di Pisa e Varazze (dove ha sede l'altro ramo di azienda del gruppo Baglietto, di cui lo stabilimento pisano fa parte) e un delegato del liquidatore Federico Galantini hanno firmato un nuovo verbale di accordo per la richiesta di concessione della cassa integrazione straordinaria per i 39 lavoratori dello storico marchio della nautica pisana, dallo scorso gennaio senza alcun ammortizzatore sociale, e per quelli dello stabilimento ligure.

L'accordo sindacale stipulato ieri (presenti Gianfranco Francese, segretario generale della Cgil di Pisa, i rappresentati sindacali dello stabilimento di Varazze, le Rsu e un delegato di Galantini) è propedeutico alla presentazione della richiesta di cassa integrazione da parte del liquidatore, la stessa già presentata, ma rigettata perché incompleta. Se accettata, la cassa integrazione scatterà dal primo gennaio e durerà un anno. L'attivazione è legata ai progetti di rilancio e alla cessione a terzi dello stabilimento nautico.

A Pisa le speranze dei lavoratori sono legate alla Mv Yachting, gruppo romano secondo classificato nella gara indetta dal Tribunale per l'acquisizione dei Cantieri navali dopo la Union Strong Marine, il gruppo franco-cinese che lo scorso novembre si è ritirato dalla partita.

Vincenzo Moccia, presidente di Mv Yachting, ha più volte ribadito la volontà di acquisire i Cantieri e di voler rilanciare le attività dello stabilimento della darsena pisana. Venerdì scorso i rappresentati del gruppo romano hanno incontrato Galantini e i commissari giudiziari e raggiunto nuovi accordi per l'acquisizione del marchio. Entro la fine della settimana saranno compiuti ulteriori passaggi della procedura, che potrebbe completarsi entro la fine di gennaio con la cessione dei Cantieri al gruppo presieduto da Moccia, che ha già in tasca un accordo sottoscritto con i lavoratori riuniti in cooperativa e presentato un piano industriale.

Danilo Renzullo

I lavoratori dei Cantieri navali in corteo per la difesa dei posti di lavoro

Rassegna del 19/12/2014

NAUTICA

TIRRENO VIAREGGIO - La nautica perde il 12% l'edilizia è agonizzante - Petrini Alessandro 1

VARIE

TIRRENO LIVORNO - L'Authority fa ll assunzioni Porto 2000 e bacini: ecco le gare - Goti Juna 2

TIRRENO LIVORNO - Sblocca Italia? Prima sbloccate i porti - ... 4

TIRRENO LIVORNO - Traffici: dopo il ko a ottobre è iniziata la risalita - ... 5

TIRRENO LIVORNO - Basta con i blitz, la città deve discutere - ... 6

Lettori: n.d.
Tirreno Viareggio
19-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Omar Monestier
da pag. 5

La nautica perde il 12% l'edilizia è agonizzante

L'Associazione Industriali presenta i dati economici dei primi nove mesi del 2014 Il lapideo cresce ma il Piano paesaggistico mette a rischio il futuro del settore

di Alessandro Petrini

VIAREGGIO

La pesante svalutazione del rublo dà più di qualche preoccupazione alle aziende viareggine della nautica. Un settore principalmente legato alla domanda estera che ultimamente aveva trovato un mercato interessante proprio in Russia. «Sono i nostri migliori clienti – dice Katia Balducci di Overmarine spa e capo della sezione nautica degli Industriali di Lucca – e il rischio concreto è che questa forte svalutazione della moneta possa frenare i nuovi ordini. Del resto il nostro è un settore molto orientato verso il mercato estero e quindi siamo destinati a risentire di tutte le crisi internazionali».

Nautica. I dati viareggini parlano di un -7,1% della produzione e -11,8% del fatturato rispetto ai primi nove mesi del 2013 e la conferenza stampa di fine anno dell'associazione Industriali è anche l'occasione per fare il punto sull'intero settore che, secondo Balducci – in Italia è danneggiato anche dalle modalità dei controlli effettuati dalla Guardia di finanza e dall'Agenzia delle entrate con gli assalti fatte alle imbarcazioni appena uscite dai porti. «Siamo favorevoli ai controlli ma così si rischia di scoraggiare anche quegli imprenditori in regola che vogliono godersi la domenica con la famiglia e gli amici. La riprova è che i porti della Croazia, della Corsica e della Costa Azzurra sono pieni di imbarcazioni italiane». Ma anche la crisi politica viareggina non smette di creare problemi: «Con il commissariamento del Comune non riusciamo a risolvere i problemi che abbiamo con il porto e così i maggiori produttori sono costretti a migrare alla Spezia sia per le imbarcazioni in prova, sia per il refit, nonostante tutto questo i cantieri vogliono migliorare e con la nuova port authority è stata costituita la commissione consultiva che sta dando i primi frutti rimandando all'anno nuovo l'assegnazione delle concessioni demaniali che si basavano esclusivamente su criteri economici». Tra le novità anche l'organizzare dello Yare, dal 2 al 6 febbraio in contemporanea con Seatec a Carrara.

Lapideo. È sicuramente uno dei settori più in salute perché il confronto con i primi 9 mesi del 2013 parla di un aumento del 2,4% della produzione e del +2,9% del fatturato con molte aziende che stanno aumentando il proprio valore. Ciò che preoccupa però è il futuro dell'intero comparto legato dalla normativa regionale per il piano paesaggistico che non riconosce il paesaggio di cava come elemento territoriale, un rischio per la continuità delle attività produttive dell'intera filiera.

Edilizia. È il settore che ha maggiormente risentito della crisi e che più degli altri fatica a riprendersi. I numeri forniti dal rapporto Ance sono impietosi perché tra il giugno del 2008 e il settembre del 2014 in provincia di Lucca si sono perse 419 imprese e 2.037 operai, con un monte ore annue lavorate che è crollato del 50,9%. «Il morto è nella bara», dice Stefano Varia spiegando che ormai «non si riesce ad assorbire forza lavoro che pure ha tradizioni di due o tre generazioni alle spalle. Pochi di noi sono strutturati per andare a lavorare all'estero e in Italia riscontriamo forti ritardi nei pagamenti, soprattutto da parte dello Stato, che paga a oltre 300 giorni. Senza contare l'aumento di tassazione degli immobili che sta azzerando gli investimenti».

Le barche ormeggiate nella Darsena di Viareggio

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
LIVORNO
Dir. Resp.: Omar Monestier
19-DIC-2014
da pag. 6

PALAZZO ROSCIANO » LO SPRINT DI FINE MANDATO

L'Authority fa 11 assunzioni Porto 2000 e bacini: ecco le gare

Per fare domanda c'è tempo fino al 30 gennaio mentre i due bandi clou saranno pubblicati entro il 15
Da Gallanti stoccate sul Prg: «Basta chiacchiere da bar, fare presto per il bene del porto»

LIVORNO

L'Autorità portuale dà il via alle assunzioni: 11 posti, soprattutto per impiegati e quadri A. Il bando sarà pubblicato tra pochi giorni sul sito dell'ente e per fare domanda ci sarà tempo fino al 30 gennaio. La notizia è emersa a margine dell'incontro convocato ieri a Palazzo Rosciano per tirare le somme dell'ultimo anno sulle banchine. A pochi mesi dalla scadenza del mandato del presidente Giuliano Gallanti...

La sorpresa è la concretizzazione delle 11 assunzioni. Insieme a un annuncio: «Entro il 15 gennaio – fa sapere Gallanti – pubblicheremo i due bandi per l'assegnazione dei bacini di carenaggio e per la vendita delle quote della Porto 2000». Tutto mentre volano ancora scintille con il Comune per l'approvazione della variante necessaria per varare il Piano regolatore portuale.

Nuovi posti: come fare domanda. Il bando, "per la copertura a tempo pieno e indeterminato di 11 posti vacanti", sta per essere pubblicato su www.porto.livorno.it. «Facciamo la nostra parte sul fronte dell'emergenza occupazionale», dice il segretario generale Massimo Provinciali, che rivendica per l'Authority il posto di «primo investitore nella provincia con 60 milioni impegnati e 14 cantieri aperti dal 2012». I candidati dovranno fare un test a risposta multipla e un colloquio: si cercano quadri A, impiegati di secondo e terzo livello, informatici *(i dettagli su www.iltirreno.it)*.

"Prg, basta chiacchiere da bar". Ma è dal Prg portuale rimesso in discussione dai 5 Stelle che parte Gallanti, proprio mentre in commissione, in Comune, le forze politiche discutono della variante al piano strutturale. Il presidente mette subito in chiaro che: 1) l'Authority ha concluso la parte di sua competenza per l'adozione del Prp con il sostanziale ok del consiglio superiore dei lavorai pubblici; 2) la commissione ora «non è chiamata a discutere del Prg del porto, perché piaccia o non piaccia il Comune ha già dato l'intesa a suo tempo: è chiamata a discutere la variante che riguarda una parte (in sostanza la cerniera tra il porto e la città) che la precedente amministrazione aveva già approvato». «Ora – punge – si tratta di rispondere a 16 osservazioni e votare. Auspichiamo che si arrivi finalmente alla conclusione...». Anche perché, dice, sono tre le questioni centrali legate al Prp. «Le gare per i bacini e la Porto 2000: forse potremmo farle anche senza, ma saremmo chiaramente in una condizione di debolezza». E chiosa: «Abbiamo iniziato un confronto con la Compagnia, che è concessionaria dell'Alto fondale e lo deve lasciare alle crociere, purché sia pronto il Molo Italia (lì il dragaggio dovrebbe essere pronto a inizio 2015). È chiaro che saremmo più forti in questo senso se avessimo il Prp...». Ma soprattutto, ed ecco il terzo elemento, «se non c'è il Prp la Darsena Europa non si può fare». «Sono chiacchiere da bar quelle che sento in città», lancia la stoccata: «Fra due anni avremo le navi da 10mila teu e oggi le navi sopra gli 8mila nel porto non entrano: serve un nuovo terminal o le grandi porta container ce le scordiamo, e un porto senza contenitori non va nemmeno sulle mappe...». «Non si facciano battaglie politiche sulla pelle del porto», gli fa eco Provinciali.

Porto 2000, bacini e "belin". Sul fronte delle crociere, il bando per la cessione delle quote di Authority e Camera di commercio uscirà a gennaio. Prima, fa sapere Provinciali, ci sarà una modifica allo Statuto che rafforzi la posizione dei soci pubblici (che si troveranno in minoranza) per alcune decisioni chiave. Accanto a Gallanti e a Provinciali ci sono i dirigente Matteo Paroli e Giovanni Motta. Quanto alla discussa gara unica per i bacini, spiega il primo, «sarà pubblicata sulla Gazzetta europea entro il 15 gennaio. Non siamo riusciti a farlo entro novembre per interferenze legate a passaggi amministrativi di altri enti o soggetti privati». Ovvero? Comune e Azimut, dicono dal tavolo. È confermato che nei bacini non saranno previste le grandi navi: «Le polemiche sulle dimensioni – sostengono al tavolo – non tengono di conto del fatto che se alla banchina 75 vanno le barche e la cantieristica da diporto, alla 76 non possono entrare le grandi navi». E anche qui ecco qualche stoccata: «Non abbiamo mai ricevuto nessuna richiesta ufficiale di concessione, se non un paio di manifestazioni di interesse che ci sforziamo di considerare tali». E Gallanti si lascia scappare questa frase: «Belin, saprei farli anch'io i progetti da 25 milioni con il project financing...».

Juna Goti

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
LIVORNO
Dir. Resp.: Omar Monestier
19-DIC-2014
da pag. 7

Sblocca Italia? Prima sbloccate i porti

Il sindacato Filt Cgil all'attacco: oggi conclave al Lem con i vertici delle istituzion

LIVORNO

Il mondo della portualità che si intreccia con quello del lavoro. Saranno questi i temi principali che saranno affrontati all'incontro pubblico dal titolo "Sblocca porti, tutelare il lavoro" che Filt-Cgil ha organizzato a livello nazionale e che oggi coinvolgerà tutti i porti italiani, compreso il nostro.

Il dibattito, a Livorno, si svolgerà nella sala del Lem a partire dalle 14.30, e riguarderà le infrastrutture portuali toscane: è attesa la partecipazione dei presidenti delle tre Autorità portuali della Toscana (Giuliano Gallanti per Livorno, Luciano Guerrieri per Piombino e Francesco Messineo per Carrara), l'assessore ai trasporti della Regione Vincenzo Ceccarelli, i rappresentanti della Cgil e della Filt regionale e locale. Invitati i rappresentanti del Comune che per ora non hanno confermato.

A moderare sarà il giornalista Francesco Gazzetti. "L'iniziativa – ha spiegato Claudio Picchiottino, segretario provinciale Filt Cgil – tiene conto delle richieste del lavoro e dei lavoratori. Sia a livello nazionale che a livello locale, i sindacati non sono stati ascoltate su un tema importante: la modifica alle Legge 84/94 che regolamenta il lavoro nei porti. Una modifica necessaria, che aspettiamo da dieci anni e che ora deve essere migliorata».

Il sindacato punta il dito anche contro le azioni del governo, contenute nello Sblocca Italia, in materia di portualità: prenderanno in considerazione, dicono, solo quelle che arriveranno dal Comitato scientifico costituito da aziende e finanza. «Nei porti italiani – continua il segretario – è necessario portare avanti un processo di razionalizzazione, in modo che l'offerta logistica diventi un valore aggiunto, di riposta alla crisi».

Guardando verso Livorno aggiunge: «Le multinazionali hanno abbandonato il nostro territorio, è necessario costruire un tessuto produttivo, per cercare di dare risposte rapide alla crisi occupazionale. Contiamo su investimenti pubblici che potrebbero interessare le infrastrutture logistiche. A Livorno vedrà la luce il nuovo Prp e in ballo c'è la Darsena Europea: in attesa delle scelte governative, speriamo che si realizzino le promesse fatte da istituzioni locali e regionali in materia di investimenti. Gli scontri tra istituzioni locali e regionali siano messe all'angolo per il bene della città». Filt Cgil auspica, inoltre, che venga intrapreso un percorso di regia comune e integrato per le tre autorità portuali toscane.

Rosanna Harper

Nave portacontainer al terminal della Darsena Toscana

Traffici: dopo il ko a ottobre è iniziata la risalita

Sulle banchine primi sei mesi da ko, col segno meno, ma trend in risalita da ottobre. Anche se i dati sui traffici saranno resi pubblici solo a gennaio, dall'Authority per ora rispondono alle polemiche sui ritardi del porto di Livorno parlando di "anno positivo". Tracciando un bilancio, ricordano che alla presidenza del consiglio dei ministri sono stati appena inviati i progetti da inserire nel Piano nazionale della portualità: Piattaforma Europa, connessioni ferroviarie, porto passeggeri. «Tra dragaggi, banchinamenti e mautenzione – dicono – sono stati aperti cantieri per 60 milioni». Ricordano caratterizzazione dei fondali della Darsena Toscana, il dragaggio del lato nord del Molo Italia ("sarà ultimato a gennaio"), la resecazione della banchina del Marzocco ("permetterà l'allargamento del canale di accesso di 30 metri") e il banchinamento della Darsena Calafati per lo spostamento del bacino galleggiante.

Prg, duello sui tempi della variante Aurigi: «Ce la faremo»

Sblocca Italia? Prima sbloccate i porti

OSSERVATORIO TRASFORMAZIONI URBANE

Basta con i blitz, la città deve discutere

«In un presente difficile e complesso come quello attuale, forte è la tentazione di scegliere strade e soluzioni semplificatorie. Accade allora che la politica tradizionale, invece di assumere la complessità come occasione per intraprendere strade nuove e coraggiose, si rifugia nel mero esercizio del potere, mostra i muscoli, declama, genera figure di leader e governanti "decisionisti" e salvifici"».

Parte così la lunga lettera aperta che l'Osservatorio Trasforma- zioni Urbane dedica alla questione del Prg portuale e a quello che giudica un blitz della Regione: nel mirino il fatto che ogni opinione diversa è considerata «una perdita di tempo».
L'Osservatorio ripercorre la gestazione della nuova legge regionale sull'urbanistica per rilevare che è solo in extremis che viene inserita una norma che di fatto si applica solo a Livorno e dà solo 60 giorni di tempo alla giunta municipale per varare la variante altrimenti sarà la Regione a sostituirne i poteri. Cos'è accaduto fra gennaio e novembre scorsi? L'Osservatorio chiede al governatore Rossi e all'assessora regionale Marson di spiegarlo.
Ma c'è anche un altro aspetto relativo alle date: dal luglio 2008 in poi non è mai stato attivato un percorso di partecipazione che facesse uscire la discussione sul Prg portuale dalla ristretta cerchia degli addetti ai lavori.
Eppure – insistono gli esponenti dell'Osservatorio – il porto è cosa troppo seria e importante per lasciarla solo nelle mani della comunità portuale. Basti pensare all'impatto che il porto ha sulla città nel suo complesso, sia come opportunità di sviluppo che come problemi.
Ad esempio, viene considerato l'intervento sulla Fortezza vecchia come "mitigazione" di impatto che l'Authority offre alla città: perché invece non si occupa di trovare in porto uno spazio per il depuratore del Rivellino così da liberare uno spazio urbano importante? Di più: alla Porta a Mare (foto) – si afferma – anziché partire dal porto turistico si è guardato all'operazione immobiliare. Ma proprio per questo dev'essere la città (e dunque i cittadini) a occuparsene.

Prg, duello sui tempi della variante Aurigi: «Ce la faremo»
Sblocca Italia? Prima sbloccate i porti

Rassegna del 20/12/2014

NAVICELLI

TIRRENO PISA - Golena, nuovo look e burocrazia ridotta al minimo - Benvenuti Daniele 1

NAZIONE PISA-PONTEDERA - La Navicelli diventa. 3D Tour virtuale per diportisti - ... 2

NAZIONE VIAREGGIO - «Il Principe perde l'evento di Yare» - ... 3

VARIE

CORRIERE FIORENTINO - Versilia Viareggio in rosso perde il convegno sugli yacht - Dinelli Simone 4

Lettori: n.d.
IL TIRRENO
PISA
20-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Omar Monestier
da pag. 7

Golena, nuovo look e burocrazia ridotta al minimo

Per un progetto di riqualificazione serviranno 75 giorni Siglato un protocollo d'intesa tra la Provincia e il Comune

di Daniele Benvenuti

PISA

Settantacinque giorni per il via libera ad un progetto di riqualificazione lungo la golena sinistra dell'Arno. Una vera e propria rivoluzione per i titolari di rimessaggi che in passato erano stati frenati anche dai molti passaggi burocratici (per un permesso si poteva aspettare fino ad un anno).

Questo è il risultato di un protocollo d'intesa firmato ieri dal Comune di Pisa con l'assessore all'urbanistica Ylenia Zambito, la Provincia con il presidente Marco Filippeschi ed il Parco con il presidente Fabrizio Manfredi, che trasforma di fatto il Comune in uno "sportello unico" al quale l'imprenditore si rivolgerà per il permesso.

Basta quindi con i passaggi nei diversi enti in attesa di risposte che alla fine allungavano i tempi senza certezze. Adesso chi vuol promuovere una riqualificazione lungo la sponda sinistra della golena d'Arno presenterà il progetto alla direzione pianificazione urbanistica d'area di Palazzo Gambacorti; entro 15 giorni l'amministrazione comunale convocherà una conferenza dei servizi a cui interverranno tutti gli enti chiamati ad autorizzare l'intervento (oltre al Comune, anche Provincia, Parco e Sovrintendenza) che si riunirà e deciderà in una data compresa fra i 30 e i 45 giorni seguenti a maggioranza.

Nell'arco dei successivi 15 giorni il soggetto interessato riceverà una risposta anche perché, come si può leggere testualmente nel protocollo d'intesa appena sottoscritto, «in assenza di parere scritto, fatto salvo quanto previsto dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, s'intenderà espresso un parere favorevole».

«La riqualificazione della golena è una tessera fondamentale di quel processo di valorizzazione delle vie d'acqua – ha commentato l'assessore Zambito -. La nautica rimane un volano fondamentale dello sviluppo locale in cui la nostra città può giocare un ruolo da protagonista. Questo protocollo può favorire anche il via libera dalla Regione al riconoscimento di "porto fluviale", altra cosa su cui siamo fortemente impegnati. Nel frattempo stiamo lavorando per ottenere la navigabilità dell'Arno avendo chiesto alla Regione di trasferire tutte le competenze al Comune che, a sua volta, incaricherà la Navicelli spa di effettuare gli interventi dal ponte della Cittadella alla foce». Le competenze finora erano della Provincia, ente sempre più alle prese con il caos della riforma, tra proteste dei dipendenti e incertezze nella ripartizione delle deleghe.

Un atto, quello di facilitare la riqualificazione della golena, atteso da tempo dai circa cinquanta rimessaggi (per un totale di oltre duecento occupati e fra i 2.500 e i 3 mila posti barca) che integra e completa l'adozione della variante al Piano di gestione delle tenute di Tombolo e Coltano, approvata dal Parco nel giugno scorso.

«Le procedure che nascono a seguito della stipula di questo protocollo d'intesa danno attuazione alla variante al Piano di gestione – ha commentato il presidente dell'Ente Parco Fabrizio Manfredi- che aveva tra i suoi obiettivi la riqualificazione dei rimessaggi nautici in Arno. Grazie a questa ulteriore collaborazione tra gli uffici comunali e quelli del Parco si creano i presupposti per una semplificazione a beneficio dei cittadini».

Lettori: n.d.
LA NAZIONE PISA PONTEDERA
20-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 7

La Navicelli diventa 3D Tour virtuale per diportisti

Nasce la Cave: imbarcazioni a grandezza naturale

MUOVERSI dentro una realtà che non esiste. Ma che presto esisterà. Per scegliere i materiali, per toccare con mano gli arredi, per guardare con occhi(ali) alquanto speciali il motore della nave, riprodotta a grandezza naturale, ed esplorarne ogni più piccolo meccanismo. Il risultato è un viaggio virtuale che sembra... vero. Un viaggio cui sono invitati gli armatori della Navicelli Spa di Pisa che per prima – almeno per quanto riguarda il Mediterraneo, ma senza falsa modestia verrebbe da pensare anche oltre – applica, grazie al progetto «Mistral Plus», la tecnologia virtuale alla nautica su incarico della Provincia di Pisa. Il merito va tutto alla VrMedia srl, spin-off della scuola superiore Sant'Anna, e al centro Dreamslab della Normale di Pisa. «L'obiettivo è far visitare ai clienti, in modo ovviamente virtuale, la nave durante le fasi di progettazione per coinvolgerli in prima persona e ottenere la validazione della stessa prima che venga fattivamente realizzata – spiega Giovandomenico Caridi, amministratore unico della Spa (**foto a sinistra**) –. Il primo a provare questa emozione sarà un cliente straniero».

CERTO è che a questo primo fortunato non servirà troppa fantasia. Basterà entrare con un paio di lenti 3D nella «Cave»: la stanza 'magica' fatta di pareti su cui scorrono immagini digitali che non lasciano spazio all'immaginazione. In quegli spazi (**nella foto a destra**) l'armatore potrà muoversi liberamente senza essere 'incatenato' ad un computer o senza dover sforzare gli occhi sui tradizionali disegni. «La presentazione di ieri, cui hanno partecipato molto autorità (tra cui lo stesso sindaco Marco Filippeschi, *Ndr*) – chiude il presidente – è stato un vero successo. Siamo sicuri che l'innovazione possa migliorare le infrastrutture, le operazioni di manutenzione, la gestione delle commesse e i rapporti stessi con i soggetti del settore che siano questi diportisti, gestori di porti e leader mondiali della cantieristica». Insomma il futuro è già a bordo.

Elisa Cap.

Lettori: n.d.
LA NAZIONE VIAREGGIO
20-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 17

«Il Principe perde l'evento di Yare»

La polemica di Catani, general manager dello storico Grand Hotel

NAUTICA

Ma Poerio aveva già detto che la manifestazione punta sempre sulla nostra città

«**APPRENDIAMO** che la nuova edizione di Yare 2015, il più innovativo evento in Italia dedicato al mondo del refit e dei servizi after-sales dei superyacht non avrà luogo, come di consueto, a Viareggio al centro congressi Principe di Piemonte così detto Principino». A sostenerlo è Claudio Catani, general manager del Principe di Piemonte. «L'evento si terrà dal 2 al 6 febbraio 2015, e anche quest'anno si sarebbe dovuto svolgere proprio al Principino, apportando all'indotto turistico-congressuale di Viareggio i grandi benefici di una manifestazione importante per quantità e qualità dei partecipanti: oltre 400 tra responsabili di aziende di produzione e servizi e utilizzatori tecnici finali, nonché comandanti, yacht manager, broker e numerosi tecnici. Ma l'ente organizzatore non avrebbe ricevuto le necessarie garanzie relative agli spazi. L'industria turistica di Viareggio non può permettersi di perdere un evento di questa portata in un periodo dell'anno come febbraio. Yare era un'eccellente occasione di destagionalizzazione, ne beneficiavamo tutti, non solo il Grand Hotel o gli alberghi od operatori turistici in senso stretto. Era inoltre, e non certo in seconda istanza, un "ambasciatore" della città per un pubblico estremamente qualificato di utenti – potenziali ed effettivi – dei nostri servizi alberghieri e portuali: non un semplice evento, ma una campagna pubblicitaria in se stesso». Vincenzo Poerio, presidente di Yare, aveva precisato in conferenza stampa di presentazione, che la manifestazione non avrebbe fatto «base» al Principe di Piemonte adducendo problematiche legate al dissesto del Comune. Precisando che la manifestazione sceglie comunque Viareggio come suo snodo cruciale.

TOP Il Principe di Piemonte

Versilia

Viareggio in rosso perde il convegno sugli yacht

VIAREGGIO Il Centro congressi Principe di Piemonte di Viareggio, di proprietà del Comune, perde a favore del Lido di Camaiore il convegno di Yare 2015, evento nazionale dedicato agli yacht di lusso. È l'ennesimo danno d'immagine per l'ente in dissesto finanziario. E il Grand Hotel Principe di Piemonte (che ha lo stesso nome, ma proprietà diversa) va all'attacco. Il general manager Claudio Catani sottolinea come «l'industria turistica di Viareggio non possa permettersi di perdere un evento di questa portata in un periodo (2-6 febbraio, *ndr*), lontanissimo dall'alta stagione». Dall'organizzazione, però, gettano acqua sul fuoco, spiegando che la manifestazione manterrà in ogni caso gli altri eventi previsti a Viareggio, che ospita Yare assieme a Marina di Carrara. *(Simone Dinelli)*

Le città & la regione
Aeroporti, sì dei Cda all'unione
Province tutte occupate. «Avanti anche a Natale»

Rassegna del 22/12/2014

VARIE

TIRRENO LIVORNO - Neri tratta l'ingresso in Cilp (portuali) - Zucchelli Mauro 1
TIRRENO LIVORNO - Sintermar, il patto delle grandi famiglie fa la rivoluzione - ... 3
TIRRENO LIVORNO - Ltm, Conti cresce e i portuali si ridimensionano - ... 4
TIRRENO LIVORNO - Msc sbarca da Lorenzini - ... 5
TIRRENO LIVORNO - Le nozze difficili con la coop fiorentina - ... 6
TIRRENO LIVORNO - Lavoro, dalla Regione un milione di incentivi - ... 7

Lettori: n.d.
IL TIRRENO
LIVORNO
22-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Omar Monestier
da pag. 12

Neri tratta l'ingresso in Cilp (portuali)

Cambiano gli equilibri in porto: non c'è solo il Prg e il progetto Darsena Europa ma anche una sfilza di passaggi di mano

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

Le avvisaglie già c'erano già nella primavera di due anni fa: una cordata di imprenditori locali si era fatta avanti per «dare una mano» alla Compagnia portuale sull'orlo del baratro con i conti in profondo rosso, e in testa alla cordata c'era Piero Neri. Solo che a quel tempo gli occhi erano puntati soprattutto su Tdt e Ltm: poi nella Tdt è cresciuta la quota dei genovesi di Luigi Negri e in Ltm quella di Renzo Conti. E adesso la famiglia Neri punta a entrare nella Cilp, la coop-impresa dei portuali che si occupa soprattutto di cellulosa, auto e project cargo e ha nella "pancia" una dote di aree portuali di quasi mezzo milione di metri quadri: 120mila nel porto commerciale (con 30mila mq di magazzini) e quasi altrettanti al terminal Da Vinci, 227mila sulle banchine di Livorno Est (con 24mila mq di magazzini).

Guai a cercare riscontri dall' una come dall'altra parte: risulta comunque che la trattativa sia in corso, anche se non è detto che sia proprio in dirittura d'arrivo. Prima ancora che sugli importi, il braccio di ferro sembra sia sull'entità della quota in gioco: in sostanza, se i portuali siano disposti (o costretti) a cedere il controllo della società o se invece il passaggio di mano riguardi una partecipazione di minoranza, magari rilevante e con patti parasociali robusti ma al di sotto del 49%.

Non è un segreto che fra i portuali e i Neri ci sia uno storico rapporto consolidato da decenni, fin dai tempi di Italo Piccini: roba d'altri tempi, quando secondo leggende da amarcord una stretta di mano davanti a un ponce valeva più d'un rogito dal notaio.

C'è anche qualcosa di più: a legare le due società è anche un calibro da novanta come Nereo Marcucci, curriculum da presidente dell'Authority livornese, poi la plancia di comando di Contship, l'ingresso nel Cnel, la presidenza nazionale di Confetra e adesso la nomina nel gruppo dei "15 saggi" che in tandem con il governo riscriveranno l'identikit della portualità made in Italy. Marcucci è, da un lato, il consulente strategico della Compagnia portuale e, dall'altro, da lunghissimi anni amico personale di Piero Neri oltre che, da qualche mese, prima amministratore delegato e poi consigliere della Sintermar bis, dopo l'uscita dei D'Alesio e la divisione fifty-fifty fra il gruppo Neri e la finanziaria Coifi (famiglia Fremura più l'Atlantica di Navigazione di Emanuele Grimaldi).

Nella partita a scacchi che si gioca sulle banchine (e negli equilibri di potere in porto) le mosse e le contromosse riguardano la possibilità di colorare di bianco o di nero le caselle sulla scacchiera: il Prg e soprattutto chi ne ha in mano la matita per disegnarlo (cioè l'Authority, con Gallanti che a primavera conclude il mandato). Ma all'interno di una "scenografia" anch'essa in tumultuoso cambiamento: 1) il terremoto politico del voto di giugno ha portato al timone del Comune il M5S rompendo settant'anni di egemonia dal partito-guida della città; 2) la Regione ha intensificato il proprio attivismo sul porto al punto da aver prima sponsorizzato il doppio maxi-appalto ferroviario che ne dovrebbe rivoluzionare i collegamenti Fs, poi minacciando il Comune di sfilargli ogni potere di veto sul Prg portuale, infine addirittura mettendo sul piatto 170 milioni di euro per dare più concretezza alla Darsena Europa, finora confinata nel libro dei sogni; 3) è in vista la concreta possibilità di costruire un asse con il governo in nome di un "accordo tipo Piombino" che dovrebbe concentrare risorse su alcune scelte strategiche per il rilancio di una Livorno il cui sistema economico sembra precipitato nell'abisso, soprattutto in fatto di industria manifatturiera.

Mai come adesso, però, le cose sembrano essersi messe in moto anche all'interno degli assetti societari dei singoli terminal.

A lunga scadenza: significa che c'è chi continua a metter soldi pensando che Livorno non è più un porto da Champions League e forse nemmeno da zona Uefa, però resta comunque in serie A e vale la pena di puntarci qualche soldo, magari sognando il colpaccio.

Nell'immediato: la guerra commerciale a colpi di sconti da una banchina all'altra ha fatto erodere i margini a tal punto che i fatturati delle società sono in genere calati ben più di quanto siano diminuiti i traffici, e questo ha reso più fragili le spalle finanziarie di molte aziende. Senza contare che la Compagnia portuale, per cavarsela a passare la sua "nuttata" finanziaria, ha messo sul mercato fette e fettine delle quote che ha ovunque nei vari terminal restringendo il proprio perimetro economico (e il proprio peso politico).

A spingere per l'intesa con la famiglia Neri è il bisogno di trasfusione finanziaria che la Compagnia portuale continua ad avere. Stando però alle informazioni raccolte, benché fine anno con le scadenze dei pagamenti e con le tredicesime dei lavoratori sia un salasso per i flussi di cassa, il Palazzone di via San Giovanni ce l'avrebbe fatta, magari con qualche affanno da non sottovalutare. Dunque, non ci sarebbe l'urgenza di firmare prima di fine anno per raddrizzare ancora una volta i conti: ma è ovvio che, se l'affare s'ha da fare, non avrebbe senso tirarla da un semestre all'altro.

Questa novità, se la firma dovesse concretizzarsi davvero, non sarà solo un business a due. Avrà un peso nella galassia dell'imprenditoria privata portuale: crescerebbe la leadership della famiglia Neri (che negli ultimi anni ha avuto una inconsueta proiezione esterna). Avrà un peso anche nell'alleanza in casa Lega coop fra Cft e Compagnia: dopo la litigata nel primo mese di "matrimonio".

Piero Neri nella sala riunioni della sede aziendale: alle spalle il dipinto con il nonno Tito

Sintermar, il patto delle grandi famiglie fa la rivoluzione

Sintermar era nata come la "santa alleanza" dell'imprenditoria privata livornese: le grandi dynasty dei Neri, dei Fremura e dei D'Alesio, ciascuno con il 33,3% delle quote uniti nel terminal posizionato sul Canale Industriale. Ma nel 2009 un è arrivato il primo terremoto con l'alleanza con la società Fratelli Elia per il traffico di auto nuove (con sullo sfondo il fondo Clessidra). Nell'estate scorsa l'uscita dei D'Alesio ha cambiato del tutto i connotati della società. Il gruppo Neri è salito al 50%. Forse avrebbe voluto arrivare al 66% ma l'altra metà della quota D'Alesio l'ha acquisita la finanziaria Coifi della famiglia Fremura in cui è entrato al 50% un big come Grimaldi, il gigante dei traffici ro-ro.

Neri tratta l'ingresso in Cilp (portuali)

Ltm, Conti cresce e i portuali si ridimensionano

Si chiama Livorno Terminal Mediterraneo ma per tutti è semplicemente la Ltm. Poche settimane fa la Cilp - società controllata dlla Compagnia Portuale - ha dimezzato la propria quota, scendendo al 12,5%, cedendo l'altro 12,5% a Renzo Conti (foto), peraltro già presente nella compagine societaria attraverso l'alleanza Agemar in cui sono presenti più operatori privati. Al tempo stesso Conti, con un concambio, è uscito dalla Intercontainer che resta in mano Cilp.
La Ltm è un operatore di primo piano sul fronte delle autostrade del mare: ha in concessione un'area da quasi 80mila metri quadri in un business che, per quanto affollato di soggetti, resta il numero uno del porto come tonnellaggio movimentato.

Neri tratta l'ingresso in Cilp (portuali)

Msc sbarca da Lorenzini

Erano i giorni del solleone ma a rendere bollente l'estate sulle banchine è stato la conquista di una robusta quota del 33% del terminal di Enio Lorenzini (foto) da parte di Msc, un big presente a Livorno come cliente nel settore container ma arrivato anche a scegliere il nostro scalo come home port per il proprio settore crociere, salvo poi fare fagotto rapidamente l'anno successivo. L'ingresso di un big come Msc in porto ha di fatto già rivoluzionato gli assetti in Darsena Toscana: basti dire che, in concreto, questa mossa ha fatto nascere un secondo operatore container in porto. L'altro è la Tdt e questa società non deve averla presa benissimo: è vero che sì Lorenzini faceva già container ma all'interno di un mix di tipologie mentre qui sono cambiate le carte in tavola prima ancora che l'apertura a un secondo soggetto nei container fosse decisa dall'Authority

Neri tratta l'ingresso in Cilp (portuali)

ALLEANZA CON CFT

Le nozze difficili con la coop fiorentina

La Compagnia Portuale ha salvato i suoi conti per anni grazie alle operazioni extra (la vendita di gioielli di famiglia). Ma 3-4 anni fa questa strategia harakiri è arrivata al capolinea e lo squilibrio del conto economico ha cominciato a pesare in modo davvero forte minacciando di far saltare tutta la ditta. I portuali si sono imposti una cura lacrime e sangue, hanno chiamato - cosa mai accaduta - manager esterni prima a rimettere in sesto le finanze (Bruschini) e poi a guidare la Cilp (Larotonda). Ma la crisi ha assottigliato i margini e le chance. Ecco che a inizio 2014 è nata l'idea dell'alleanza con un gigante coop come la Cft (guidata da Leonardo Cianchi, foto): finora si è occupata della logistica della grande distribuzione, adesso aggiungerà anche il segmento marittimo. Ma i problemi sono iniziati quando si è passati a guardare chi comandava davvero: e lì sono iniziati gli attriti.

Neri tratta l'ingresso in Cilp (portuali)

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
LIVORNO
Dir. Resp.: Omar Monestier
22-DIC-2014
da pag. 14

Lavoro, dalla Regione un milione di incentivi

Il bando per dare una scossa all'occupazione sarà riservato a Livorno
Rossi spinge sulla Darsena Europa: «Pronti ad aiutare l'Authority col progetto»

LIVORNO

Un milione di euro per incentivare l'occupazione: il bando sarà pubblicato dalla Regione e riservato solo all'area di Livorno. La notizia è emersa dopo l'ultimo incontro convocato a Firenze per parlare dell'accordo di programma in costruzione col governo per rilanciare il territorio in crisi.

All'incontro i vertici della Regione hanno ribadito che «il rilancio e la competitività di Livorno passa dal suo porto». «Abbiamo deciso di mettere a disposizione un terzo delle risorse necessarie per la realizzazione della piattaforma Europa», ha ribadito il presidente Enrico Rossi, raccomandando che «si vada avanti veloci». «Si tratta – ha ricordato – di 170 milioni di euro. Per accelerare i tempi siamo anche disponibili a aiutare l'Autorità portuale, con atti formali, per una rapida redazione del progetto esecutivo».

Quanto agli incentivi sull'occupazione (ad esempio gli sgravi per chi assume i giovani o stabilizza i precari), su Toscana Notizie, il sito della Regione, si legge che del bando di 8 milioni complessivi che uscirà nei prossimi mesi, uno – del valore di un milione di euro, chiariscono da Firenze – sarà interamente dedicato a Livorno: un altro a Piombino e un terzo a Massa Carrara.

All'incontro a Firenze erano presenti i sindaci di Livorno e Collesalvetti, il presidente della provincia e sindaco di Rosignano, Camera di commercio, associazioni di categoria, sindacati e autorità portuale.

«Per arrivare rapidamente a un accordo – ha ricordato in apertura l'assessore regionale al Lavoro, Gianfranco Simoncini – abbiamo registrato piena disponibilità da parte del vice ministro De Vincenti. Con l'accordo di programma puntiamo al rilancio dell'occupazione e al reinserimento dei tanti lavoratori in mobilità. Ma puntiamo anche allo sviluppo dell'area, strategica per tutta la Toscana». I punti sono: rilancio del porto e realizzazione della piattaforma Europa, piano di reindustrializzazione che possa attrarre nuovi investimenti, interventi di bonifica ambientale, in particolare delle cosiddette aree Sin, e misure per i giovani.

«La Regione – fanno sapere ancora da Firenze – sta già predisponendo una serie di strumenti specifici che prevedono risorse dedicate per le imprese che si volessero insediare sul territorio livornese, con interventi sia in conto capitale sia di abbattimento degli oneri di affitto che di sconti sulle tasse in cambio di assunzioni di lavoratori in mobilità. Ogni bando avrà premi e graduatorie specifiche per l'area di Livorno: 200 mila euro sono previsti nei prossimi bandi per la formazione dei lavoratori». A gennaio Simoncini incontrerà organizzazioni sindacali e di categoria per illustrati gli strumenti che la Regione, con risorse proprie, potrà attivare dalle prossime settimane. «Con il Comune di Livorno – concludono da Firenze – sta proseguendo invece il confronto per l'attivazione di una serie di misure di Giovani-Sì».

Una veduta aerea di Livorno (Salvini Pentafoto)

Rassegna del 23/12/2014

NAUTICA

TIRRENO PISA - CANTIERI DI PISA Mv Yachting pronta a investire 11 milioni - ... 1

NAZIONE VIAREGGIO - Numeri a sorpresa per le esportazioni: cresce la nautica - ... 2

NAZIONE VIAREGGIO - ANALISI I cantieri trainano anche l'import - ... 4

NAVICELLI

NAZIONE PISA-PONTEDERA - Investimenti, la coperta è cortissima - Bianchi Francesca 5

VARIE

TIRRENO LIVORNO - Porto 2000, Piccini traballa Provinciali in pole position - Zucchelli Mauro 6

TIRRENO LIVORNO - Cannito: Authority, discutiamo della nomina Franchi: ok, sia autorevole e dia garanzie - ... 8

TIRRENO LIVORNO - Anche la Provincia esce da Spil - Harper Rosanna 9

NAZIONE MASSA CARRARA - Carrara Nca riassume 35 lavoratori entro fine mese - Nca riassume 35 dipendenti - ... 10

TIRRENO PISA - Intervista - fusione con firenze a un passo - «Così abbiamo conquistato i pisani» - Loi Francesco 11

TIRRENO PISA - Due vicepresidenti al fianco di Carrai nella società unica - ... 13

CANTIERI DI PISA

Mv Yachting pronta a investire 11 milioni

PISA

Il gruppo italiano Mv Yachting è pronto a investire 11 milioni di euro nell'operazione di acquisto dei Cantieri di Pisa, l'azienda nautica del gruppo Baglietto, in liquidazione, la cui cessione del ramo d'azienda potrebbe concretizzarsi entro gennaio.

Il piano industriale prevede, tra le altre attività, «lo sviluppo di nuovi prodotti nel corso della seconda meta' del 2015». Resta in piedi, ed è indicata nel business plan del gruppo, anche la «collaborazione con la cooperativa "I Mastri Cantieri di Pisa", ovvero la coop costituita dai lavoratori dell'azienda pisana, che da oltre tre anni sono in assemblea permanente all'interno della fabbrica. Mv Yachting diventerebbe il partner industriale della cooperativa dei dipendenti nel piano di rilancio dell'attività. Infine, il business plan del gruppo italiano prevede «la creazione della Business Unit "After Sale Support Service" che ha come obiettivo quello di riportare in cantiere gli armatori dei circa 200 yacht ad oggi in navigazione nel Mediterraneo per un programma specifico e personalizzato di manutenzione e/o refitting, il tutto attraverso lo sviluppo di un dettagliato piano attraverso il quale mettere in campo un servizio di manutenzione».

Lettori: n.d.
LA NAZIONE VIAREGGIO
23-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 4

Numeri a sorpresa per le esportazioni: cresce la nautica

Il risultato positivo è probabilmente dovuto alla consegna di nuovi natanti. Male invece il lapideo

+7,8 % E' L'AUMENTO DELL'EXPORT DELLA CANTIERISTICA, CHE HA FATTO VENDITE DA 449 MILIONI

-7,4% E' IL RISULTATO DELL'EXPORT DEL LAPIDEO. AUMENTA PERO' LA PRODUZIONE DEL 2,4%

I DESTINATARI

Le vendite hanno riguardato prevalentemente i paesi europei e americani

DA UNA PARTE c'è la cantieristica che naviga a vele spiegate, piazzando un 7,8% in più rispetto al 2013, dall'altra il settore lapideo che procede in maniera diametralmente opposta, con un mesto -7,2%. Sono i due volti della stessa medaglia illustrata dalla Camera di commercio, con un quadro generale comunque generoso per la provincia di Lucca in merito all'andamento del commercio estero. Nel periodo che va da gennaio a settembre 2014 è stata registrata infatti una sensibile crescita sia delle importazioni che delle esportazioni, quest'ultime «volate» oltre i 2.600 milioni di euro (+2,3%).

L'INCREMENTO delle esportazioni provinciali registrato nel corso dei primi nove mesi dell'anno è legato all'andamento positivo di alcuni dei principali settori produttivi. Tra questi il cartario (+3,1%), primo settore provinciale per valore esportato (609 milioni di euro). Ma soprattutto, dicevamo, la cantieristica con 449 milioni di euro (+7,8%) determinato probabilmente dalle consegne di nuovi natanti. In aumento anche le vendite all'estero della meccanica (+2,6%) insieme alla lieve ripresa del comparto alimentare (+1,8%). Con il segno «più» sono risultate inoltre le vendite del tessile e abbigliamento (+11,3%), grazie soprattutto agli articoli di abbigliamento, fino alla gomma e alla plastica (+14,8%).

IN CALO, invece, le vendite all'estero di cuoio e calzature (-0,4%), con quest'ultime che pur evidenziando un calo poco più accentuato (-2%) restano il quarto settore per valore esportato, con oltre 205 milioni di euro. Decisamente peggiore l'andamento dell'industria metallurgica (-3,9%), con il valore delle vendite all'estero di rame e altri metalli calate del 6%. Male anche l'industria lapidea, del vetro e delle pietre estratte, che cede il -7,2% (il solo lapideo ha perso il 7,4%), e per la chimica (-9,6%) con particolare riferimento alla farmaceutica (-10,8%).

SI TORNA a sorridere con le aree di destinazione: l'export verso tutte le principali aree geografiche è infatti in crescita, dall'Europa (+3,7%) ai Paesi extraeuropei (+30,6%), senza dimenticare l'America settentrionale (+13,5%) e quella centro-meridionale (+2%). In calo invece le vendite verso Asia, Africa, Oceania e altri territori. Il positivo risultato delle importazioni provinciali (+6,8%) è determinato in larga parte dall'industria cantieristica, che ha visto crescere gli acquisti dall'estero di oltre 60 milioni di euro per operazioni non direttamente legate alla fabbricazione di nuovi natanti. Gli unici settori in contrazione sono il cartario e l'industria lapidea: il cartario, primo settore per valore importato (oltre 450 milioni di euro) fa segnare una calo dell'8,4% a causa della diminuzione degli acquisti all'estero di pasta da carta, carta e cartone. Il lapideo vede invece una contrazione più evidente (-31%), anche se riferita a valori notevolmente inferiori (4,7 milioni di euro). I prodotti alimentari e del tabacco risultano stabili, ma con un notevole aumento di acquisti dall'estero di olio.

CRESCONO a ritmo sostenuto, infine, gli acquisti dell'industria

chimica (+9,3%), secondo settore per valore importato con 185 milioni di euro, e della meccanica (+29,3%). All'interno del sistema moda gli acquisti del tessile e abbigliamento incrementano del 16,1%, mentre per l'industria del cuoio e delle calzature si limitano ad un +2,9%. A fronte di un aumento del 7,7% dell'import dell'industria metallurgica si registra una crescita delle importazioni di rame e altri minerali del +29,2%. In crescita, infine, gli acquisti all'estero per la fabbricazione di materiale elettrico e meccanica di precisione (+13,1%, 40 milioni di euro) e per i prodotti agricoli, della caccia e della pesca (35 milioni di euro) che quasi raddoppiano le importazioni del 2013, mentre la crescita di gomma e plastica si è fermata al 5,7%.

CONGIUNTURA Nei primi nove mesi del 1914 la cantieristica ha registrato un incremento delle esportazioni pari al 7,8%

ANALISI

I cantieri trainano anche l'import

LA CRESCITA dell'export è superiore sia a quella regionale (+2,0%) che nazionale (+1,4%). Se si prende poi in esame il valore dell'export al netto dei metalli preziosi (i cui prezzi sono in costante contrazione) Lucca segna un +2,8%, mentre la Toscana balza al +4,6% e l'Italia al +1,9%. Le importazioni provinciali segnano invece una crescita del +6,8%, passando a quota 1.360 milioni di euro, con un andamento opposto rispetto a quelli regionale (-6,6%) e nazionale (-1,9%).

PRIMO PIANO VIAREGGIO
ECONOMIA: LUCI E OMBRE +7,8%
Numeri a sorpresa per le esportazioni:
Marmo, il Pit mette a rischio migliaia di posti

Lettori: n.d.
LA NAZIONE PISA PONTEDERA
23-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 11

Investimenti, la coperta è cortissima

Tra le priorità Mattonaia, fognature sul litorale, opere idrauliche

MENTRE si lavora per l'approvazione del bilancio preventivo 2015 con una full immersion di due giorni del consiglio comunale in sala Régia, si definisce l'elenco delle opere già finanziate (le cui gare scatteranno tra gennaio e febbraio) e il programma triennale delle opere pubbliche 2015-2017. Programma, quest'ultimo, che per l'anno 2015 vede scendere la cifra degli investimenti a circa 11 milioni di euro di risorse comunali (cui andranno aggiunti i trasferimenti dalla Regione o altri enti). Un calo determinato da un piano delle alienazioni degli immobili pubblici rivisto e corretto, in stand by a causa del prolungarsi della crisi.

OPERE FINANZIATE NEL 2014 A disposizione ci sono 2,7 milioni di euro di avanzo e 3,9 di spesa corrente. I cantieri che si apriranno a breve sono quelli per il complesso della Mattonaia, la fognatura del litorale (dal bagno Lido a via Arnino), il primo lotto dell'impianto di sicurezza idraulica di Porta a Lucca (finanziato attraverso la tassa di scopo) e il completamento della fognatura nera di Tirrenia (via dei Ginepri, Felci, Girasoli). In questo contesto ci sono anche alcuni lavori che erano rimasti bloccati per il patto di stabilità e che ora potranno essere realizzati: illuminazione pubblica di Tirrenia, cimiteri, gli spogliatoi del campo dell'Abetone, interventi vari di manutenzione della fognatura bianca, del verde e dei parchi cittadini (250mila euro), edilizia scolastica (tra questi, il rifacimento della facciata della materna Calandrini con una spesa di circa 120mila euro).

«Abbiamo messo a punto un piano più vicino alla realtà, che tiene in considerazione la riduzione delle entrate dovuta ai minori incassi in termini di oneri di urbanizzazione e ai risultati inferiori alle aspettative per quanto riguarda il programma delle alienazioni degli immobili pubblici» sottolinea l'assessore Andrea Serfogli. In questo senso, un ruolo chiave lo avrà la vendita del palazzo ex Telecom di piazza Facchini che fino a ieri ospitava la Sepi: oltre 5 milioni di euro e la Fondazione Pisa che sembra essere interessata all'acquisto. Per il 2015 le priorità saranno il sottopasso di Putignano (finanziato con la tassa di scopo), mentre 3 milioni di euro saranno riservati ai quartieri su indicazione dei Ctp. Altri 4 milioni serviranno, invece, per l'edilizia scolastica. Circa 1,3 milioni vengono poi destinati agli interventi per la realizzazione delle tre rotonde lungo l'Aurelia a cui nel 2016 dovrebbero aggiungersi ulteriori 1,7 milioni. «Nel bilancio – aggiunge Serfogli – è inoltre compresa la progettazione della scuola materna di Putignano e la scuola 0-6 di Oratoio». Infine, quattro piste ciclabili (tra cui quella tra via Matteucci e l'ospedale di Cisanello e nel 2016 quella tra via Livornese e Marina) e l'area dei Navicelli (messa in sicurezza e navigabilità).

Francesca Bianchi

RIFLETTORI

Litorale

Tra le opere già finanziate per le quali si apriranno i cantieri, la continuazione della fognatura dal bagno Lido a via Arnino e a Tirrenia in via dei Ginepri, Selci e Girasoli

Il calo

Minori risorse disponibili per i minori incassi in termini di oneri di urbanizzazione e per il rallentamento nella vendita degli immobili pubblici non strategici

CANTIERI Il Comune rivede tutti i piani

La vendita del palazzo ex Telecom dovrebbe portare oltre 5 milioni nelle casse dell'amministrazione

ANDREA SERFOGLI Assessore comunale ai lavori pubblici

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
LIVORNO
Dir. Resp.: Omar Monestier
23-DIC-2014
da pag. 4

Porto 2000, Piccini traballa Provinciali in pole position

Voci di un cambio prima del bando di privatizzazione: il 31 l'assemblea dei soci
In aprile la Camera di commercio aveva già chiesto la testa dell'attuale presidente

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

A guardare gli atti messi nero su bianco la seduta del consiglio d'amministrazione della Porto di Livorno 2000 – la società di Authority (72,18%) e Camera di Commercio (27,82%) che gestisce il porto traghetti e crociere – non ha fatto altro che indicare la data dell'assemblea dei soci: sarà per San Silvestro, poche ore prima del "cin cin" di fine anno.

Ma non è escluso che ci sia poco da brindare per il presidente uscente Roberto Piccini: il tam tam delle indiscrezioni lo dà alquanto in bilico. E se nell' aprile scorso l'Authority aveva fatto muro contro la richiesta della Camera di Commercio di cambiare presidente, stavolta sembra che i due soci pubblici della Porto 2000 siano intenzionati a far terminare qui l'esperienza di Piccini al timone della società del porto passeggeri. Nonostante che negli ultimi mesi il team di Piccini abbia messo a segno qualche successo nella controffensiva dopo la Caporetto dello scorso anno: annunciati accordi con big del settore, strappate a La Spezia una sfilza di partenze fuggite nel recente passato. Tanto da far annunciare alla Porto 2000 che il prossimo anno si tornerà attorno al milione di croceristi.

È un altro tassello del puzzle del porto che si sta mettendo in movimento vorticoso. Ad esempio, con passaggi di quote: come quelli in casa Sintermar, all'ombra del terminal Lorenzini, nella Ltm (o in gestazione nella Cilp dei portuali). Ad esempio, con lo sblocco dei dragaggi: finalmente partito l'escavo del molo Italia, così essenziale per innescare l' "effetto domino" degli spostamenti previsti dal Prg. Ad esempio, con grandi lavori infrastrutturali in via di appalto: come il microtunnel, la direttissima ferroviaria per la Darsena Toscana o lo "scavalco" Fs in direzione interporto (sperando poi che, ora che la Regione ha messo sul tavolo 160 milioni di euro, la Darsena Europa si concretizzi).

Fra gli esempi da citare non può mancare la privatizzazione-tandem della Porto 2000: nel senso che l'Authority avrà il mandato di vendere anche una parte delle quote della Camera di commercio. Non può mancare anche perché stiamo parlando del business attorno al quale l'Authority ha disegnato il nuovo piano regolatore del porto. E, quanto ai tempi, nella conferenza stampa di fine anno ha detto chiaro e tondo che il bando arriverà attorno alla metà del mese prossimo, giorno più giorno meno.

Nel consiglio d'amministrazione della Porto 2000 ci si limita a parlare semplicemente di rinnovo: la "squadra" di amministratori è ora in scadenza dopo la proroga decisa a primavera.

L'aspetto-chiave è che probabilmente, a meno di sorprese in extremis sempre possibili, non sarà Piccini a traghettare operativamente la società pubblica nella fase della privatizzazione. Chissà se c'entra il fatto che Piccini si è sempre battuto per una cessione di quote che restasse in campo pubblico soprattutto guardando a alleanze con l'aeroporto di Pisa benedette dalla Regione (ma questa strategia ha dovuto fare i conti con il fatto che lo scalo aereo pisano è stato a sua volta privatizzato).

A quanto è dato sapere, in pole position per sostituirlo potrebbe essere una figura tecnica come, per fare un nome, il segretario generale dell'Authority, Massimo Provinciali, che siede già da otto mesi in consiglio insieme al suo omologo della Camera di commercio, Pierluigi Giuntoli, entrambi in vesti tecnico-istituzionali.

Porto 2000, Piccini traballa Provinciali in pole position

Anche la Provincia esce da Spil

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
LIVORNO
Dir. Resp.: Omar Monestier
23-DIC-2014
da pag. 4

IL RISIKO DELLE LOVE BOAT FRA NOMINE, PRG E BANCHINE

Al bivio della privatizzazione: ecco i quattro protagonisti delle grandi manovre

■ GIULIANO GALLANTI ha ancora 4 mesi di mandato. Sembra voglia spenderli per lasciare il segno: in arrivo i bandi per la privatizzazione della Porto 2000 e per la gesione dei bacini, oltre che l'ultimo atto del Prg a

■ ROBERTO PICCINI è presidente della Porto di Livorno 2000 dal marzo di tre anni fa, poco dopo aver lasciato la presidenza dell' Authority. Ha vissuto la disfatta delle crociere nel 2013, ora ha annunciato segnali di riscossa

■ SERGIO COSTALLI è arrivato alla guida della Camera di commercio 11 mesi fa e fin dall'inizio ha puntato i riflettori sulla Porto 2000. In aprile, in base al voto degli organi Cciaa, aveva chiesto il cambiamento del presidente

■ MASSIMO PROVINCIALI è il numero 2 dell'Authority e ha le spalle larghe di chi è abituato a fare i conti con le faide dell'alta dirigenza ministeriale. E' in pole position per la Porto 2000 con un profilo tecnico-istituzionale

Sullo sfondo una nave da crociera all'Alto Fondale, in primo piano le merci della Calata Orlando (Vincenzoni Pentafoto)

Cannito: Authority, discutiamo della nomina Franchi: ok, sia autorevole e dia garanzie

Durante il consiglio provinciale, Marco Cannito (foto) ha presentato una interpellanza sulla scadenza del mandato del presidente dell'Autorità Portuale, avanzando due proposte, ben accolte dal consiglio e dal presidente Franchi: la possibilità di aprire a Palazzo Granducale una discussione sui criteri da adottare per la nomina del nuovo presidente dell'Autorità Portuale e di avviare un confronto con le istituzioni coinvolte nella scelta di chi andrà a guidare il porto.

«C'è bisogno di individuare nomi altamente autorevoli per l'interesse della città», ha detto Franchi: «Un nome che non sia slegato rispetto alla programmazione urbanistica contenuta nel nuovo Prp e rispetto al nuovo accordo di programma che fa del porto un asset importante. Chi arriverà deve garantire il progetto della Darsena Europa, come elemento essenziale per il rilancio della città». «Abbiamo necessità di avere garanzie rispetto all'accordo per Livorno che si sta discutendo con Regione e Governo: il nuovo presidente dovrà farsi interprete diretto di questo accordo, dovrà essere pronto a fare ciò di cui questo territorio ha bisogno. Non dobbiamo più perdere tempo». Cannito auspica che dalle parole si passi ai fatti: «Occorre chiarire i criteri di nomina, per evitare di andare verso un commissariamento che potrebbe essere causato da un ritardo nei tempi». (r.h.)

Porto 2000, Piccini traballa
Provinciali in pole position
Anche la Provincia esce da Spil

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
LIVORNO
Dir. Resp.: Omar Monestier
23-DIC-2014
da pag. 4

Anche la Provincia esce da Spil

Arriva in consiglio la preoccupazione dei lavoratori di Palazzo Granducale

di Rosanna Harper

LIVORNO

Dopo la Camera di Commercio anche la Provincia ha deciso di uscire dalla Spil e vendere le proprie quote: per Palazzo Granducale si tratta soltanto dell'1,5%, ma da un punto di vista politico equivale a dire che la compagine dei soci della società-chiave della reindustrializzazione si restringe sempre più attorno al Comune di Livorno (fra gli azionisti figurano anche Banco Popolare e Monte Paschi, ciascuno dei quali attorno al 15%, più il Comune di Collesalvetti con lo 0,2%).

Ma non è questa l'unica società partecipata che la Provincia ha deciso di dismettere, come deliberato ieri in consiglio. Le società che verranno cedute, tramite asta pubblica (perché ritenute non strategiche), sono: Parco Minerario dell'Isola d'Elba srl; Alatoscana Spa, Mukky Spa, Fidi Toscana Spa, Parchi Val di Cornia Spa, Banca Popolare Etica Scrl.

Va detto peraltro che non tutte le partecipazioni verranno cedute. Quelle che saranno mantenute perché considerate necessarie agli obiettivi perseguiti dall'ente sono: Provincia di Livorno Sviluppo srl, Energy Agency of Livorno Province srl, Sat Galilei spa, Consorzio Polo Tecnologico la Magona, Interporto Toscano Vespucci spa, Società Consortile Energia Toscana srl.

La seduta del consiglio provinciale si è aperta con le comunicazioni del presidente Alessandro Franchi riguardo lo stato di agitazione dei lavoratori della Provincia, molti di loro presenti in sala, e della crisi dei lavoratori People Care. «Il disagio che stanno vivendo i lavoratori della Provincia – ha detto Franchi – è un disagio vero. Mi sento di esprime loro solidarietà: siamo molto preoccupati rispetto alla situazione di incertezza che coinvolge le province italiane. I tagli – riprende – rischiano di mettere in serio pericolo tanti dei servizi che la Provincia elargisce nell'interesse della cittadinanza e del territorio».

Il presidente ha manifestato condivisione per il documento delle Rsu con il quale si chiede, tra le altre cose, il rispetto della legge Delrio, che prevede il trasferimento contestuale di risorse, funzioni e personale e che impegna la salvaguardia di tutti i dipendenti attraverso la loro ricollocazione in altri enti del territorio. Attestati di solidarietà sono arrivati anche dai consiglieri: Federico Mirabelli (Pd) ha espresso critiche al governo e all'emendamento contenuto nella legge di stabilità (che porterebbe un taglio del personale del 50%, con 200 esuberi nella Provincia di Livorno) e ha manifestato sostegno verso l'operato di Kutufà.

Marco Cannito (Assemblea Democratica) ritiene necessario un coordinamento fra istituzioni, di area vasta, per cercare di trovare soluzioni concrete alla crisi occupazionale.

A margine del consiglio, Rsu e alcuni lavoratori hanno espresso preoccupazioni: «I tagli si ripercuotono anche sulle partecipate. La partecipata Provincia di Livorno Sviluppo, con 17 lavoratori, potrebbe rischiare di perdere le sue funzioni: attrarre risorse per lavoro e formazione del territorio», ha detto Maria Giovanna Lotti, dirigente provinciale.

Durante la seduta del consiglio provinciale sono state approvate altre due delibere: la prima riguarda il regolamento per la disciplina dei compensi professionali da liquidare in favore degli avvocati dell'ente (con l'inserimento di due emendamenti, richiesti e approvati dai consiglieri, che apportano modifiche agli articoli 3 e 8) e la delibera per l'acquisto gratuito in Collina, nella Villa Maurogordato.

Porto 2000, Piccini traballa
Provinciali in pole position
Anche la Provincia esce da Spil
SPECIALE NEW YORK

Lettori: n.d.
LA NAZIONE MASSA CARRARA
23-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 14

Carrara

Nca riassume 35 lavoratori entro fine mese

A pagina 14

LAVORO L'AMMINISTRATORE CONFERMA GLI IMPEGNI

Nca riassume 35 dipendenti

Entro fine mese il personale in «cassa» riprenderà servizio

GIUSEPPE TARANTO

«Come avevamo già detto rispetteremo l'intesa del 2012 e abbiamo anche investito»

– CARRARA –

NCA: fumata bianca da parte dell'azienda per il riassorbimento di tutto il personale entro fine anno. Un incontro si è tenuto ieri in Provincia che ha visto la partecipazione di rappresentanti dell'Azienda, dei lavoratori e delle istituzioni locali. Per le tute blu a palazzo ducale erano presenti le sigle sindacali di Cgil e Uil. Sul tavolo delle trattative il riassorbimento di tutti i lavoratori attualmente in cassa integrazione. Nei giorni scorsi tra le rsu si era alimentata la preoccupazione che non tutti sarebbero stati riassorbiti, e che soltanto 70 dipendenti dell'attuale pianta organica di 105, sarebbero tornato a lavoro. «In tale sede – scrive Giuseppe Taranto, amministratore delegato di cantieri – Nca ha ribadito la propria volontà, già manifestata in tutte le altre occasioni, di osservare pienamente gli impegni assunti nel dicembre 2012 in relazione all'acquisizione del pacchetto di controllo della società. Entro il 31 dicembre tutto il personale ancora in cassa integrazione riprenderà servizio in azienda. Con l'adempimento di quest'obbligo Nca completa il proprio percorso netto di rispetto di tutti gli impegni assunti nel dicembre 2012. Tutti gli investimenti contemplati nel piano concordato alla fine del 2012 sono stati interamente realizzati ed anzi hanno superato le originarie previsioni di impegno economico talché non ne saranno effettuati di ulteriori».

PROTESTE Le tute blu erano ieri a palazzo Ducale con un presidio

Massa Carrara 2
«Le mani sul denaro pubblico»
VIA ALLA SFIDA

Nca riassume 35 dipendenti
BELLE LE FESTE BUONO IL NATALE

Lettori: n.d.
IL TIRRENO
PISA
23-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Omar Monestier
da pag. 1

AEROPORTI » FUSIONE CON FIRENZE A UN PASSO

«Così abbiamo conquistato i pisani»

Roberto Naldi (Corporacion America): «Impegni concreti e accelerazione sugli investimenti. Ora lavoriamo insieme»

> A questo punto il traguardo è molto vicino Non temo il voto a febbraio dell'assemblea ma è importante che i soci siano convinti: il progetto assicura vantaggi a tutti

> Il nuovo terminal e i treni veloci per Firenze sono obiettivi sempre più concreti Resteranno al Galilei significative funzioni direzionali e operative

di Francesco Loi

PISA

«Stiamo lavorando a testa bassa», dice Roberto Naldi, presidente di Corporacion America per l'Italia. Venerdì scorso i cda di Sat e Adf hanno fatto compiere un altro passo in avanti al progetto di fusione tra gli aeroporti di Pisa e Firenze. A febbraio la parola decisiva arriverà dalle assemblee dei soci. Anche da quella di Sat, dove le voci contrarie dei pisani si stanno, pur con cautela, affievolendo.

Naldi di questo è ormai convinto («sono fiducioso») e spiega cosa è cambiato nei rapporti tra il socio privato e gli enti pisani, dopo i mesi roventi della cosiddetta battaglia degli aeroporti. E soprattutto illustra ciò che, nei piani della società del magnate Eduardo Eurnekian, dovrà succedere nelle prossime settimane.

Naldi, lei ha definito «storico» l'esito del consiglio di amministrazione della Sat di venerdì scorso: perché?

«Per tanti motivi. Da quando esistono gli aeroporti di Pisa e Firenze, sono stati fatti tanti tentativi di metterli insieme. L'unico che sta arrivando a compimento è questo. Ed è storico anche considerando gli elementi di campanile che in centinaia di anni hanno caratterizzato i rapporti tra le due città».

Ora quanto pensate di essere vicini all'obiettivo?

«Molto vicini, siamo fiduciosi. So che dobbiamo ancora percorrere una parte di strada insieme con i soci pisani, in modo che siano pienamente partecipi del progetto. Ma, ad essere sincero, non vedo nubi all'orizzonte».

Rispetto a qualche mese fa, in effetti, i rapporti con gli enti locali sembrano assai diversi. A cominciare da quelli con il Comune...

«Mi sembra di sì. Niente a che vedere con quanto succedeva prima dell'estate. Cerchiamo di essere convincenti con i fatti, prendendo impegni concreti e accelerando sugli investimenti. Inoltre abbiamo intrapreso strade insieme, come quella per avere collegamenti ferroviari veloci Pisa-Firenze».

Proprio dopo il cda, il sindaco Filippeschi ha dichiarato: «Naldi ha preso ulteriori impegni, questo è positivo»: cosa ha promesso in più?

«Il sindaco aveva insistito nel chiedere più tempo per approfondire alcuni aspetti relativi alla fusione. Ricorderete che l'assemblea dei soci avrebbe dovuto tenersi intorno al 20 gennaio, invece abbiamo preferito convocarla il 10 febbraio. Inoltre ho ripercorso i punti della lettera firmata congiuntamente dai soci pisani della Sat dando risposte circostanziate».

Si aspetta quindi un voto liscio a febbraio?

«Più che un voto liscio, il mio auspicio è che tutti i soci condividano percorso e obiettivi. Ci sono vantaggi per tutti. E nessuna concorrenza tra scali. La fusione è una garanzia anche della tutela di ogni parte. E' anzitutto nel nostro interesse».

La sede legale andrà a Firenze, ma il sindaco ha chiesto che importanti funzioni direzionali restino a Pisa: possibile?

«Queste decisioni le prenderà il management. Comunque, considerando che al Galilei esiste una certa struttura manageriale consolidata, ci si può aspettare che parte delle funzioni principali resti a Pisa».

Da qui all'assemblea dei soci quali passi farà per essere ancora più convincente?

«Dobbiamo finire il progetto preliminare di ampliamento del terminal passeggeri del Galilei per portarlo a una capacità di 6 milioni. Contiamo di approvarlo entro il mese per poi passare alla progettazione finale. Vogliamo appaltare i lavori entro giugno. Inoltre attendiamo, a breve, il progetto di fattibilità che abbiamo chiesto alle Ferrovie per velocizzare i collegamenti con Firenze. Ho sentito l'ingegner Elia, ormai ci siamo».

Si è letto: il presidente della società unica potrebbe non essere Carrai, ma lo stesso Naldi...

«Lo escludo in maniera assoluta, non sono un candidato».

Che Gina Giani sarà l'amministratore delegato anche della società unica ormai è risaputo, mentre per la vicepresidenza si parla molto di Pierfrancesco Pacini...

«Nessun nome. Però è vero che il vicepresidente sarà espressione non della maggioranza».

A Firenze, al di là della questione della pista da 2.000 o 2.400 metri, peraltro non secondaria, ora ci sono soprattutto polemiche sull'impatto ambientale: anche l'Università fiorentina è contraria, teme per lo sviluppo del suo nuovo polo. Preoccupati?

«Siamo molto attenti a che vengano predisposti tutti gli aspetti tecnici nel modo giusto. Tutte le risposte saranno contenute nello studio di impatto ambientale. Poi siamo disposti a discutere, ci mancherebbe. Riguardo al polo universitario, tra 2.000 e

2.400 metri niente cambia. Semmai bisogna capire cosa succede per le fasce di rispetto relative alla sicurezza. Ma credo che con un'analisi attenta tutto sia superabile. Dunque, non sono preoccupato».

Se per Pisa i piani di sviluppo sono ben delineati, per l'ampliamento di Firenze (pista più lunga e nuovo terminal) tutto ruota attorno a finanziamenti pubblici della bellezza di 150 milioni di euro: non avete paura che qualcosa possa andare storto nella bizzarra politica italiana? E semmai un piano B esiste?

«Un piano B ce lo siamo prefigurato sicuramente. Ma sono sicuro che quanto scritto nel masterplan a proposito dello sviluppo dei due scali sia decisamente fondato. La società ha diritto ad avere aiuti economici. Questi investimenti sono fatti su territorio demaniale dato in concessione: proprietà e valore finali perciò sono pubblici».

Spieghi meglio quali sono le strade per avere i fondi pubblici...

«Ci sono leggi europee che consentono ad un aeroporto con meno di 3 milioni di passeggeri l'accesso a finanziamenti pubblici pari al 50% dell'investimento (il caso di Firenze) ed a finanziamenti pari al 25% dell'investimento complessivo per aeroporti sotto i 5 milioni di passeggeri come traffico annuo (il caso di Pisa). Abbiamo chiesto che anche il Galilei venga ammesso a queste opportunità. Già dallo Sblocca Italia sono arrivate le prime conferme a queste certezze».

Obiettivo 11,5 milioni di passeggeri al 2029 per il sistema toscano, da innalzare a terzo polo nazionale dopo Roma e Milano. Pisa punterà su low cost e altri voli internazionali: cosa bolle in pentola?

«I negoziati aperti con Cina, Qatar e Mosca possono dare risultati concreti. Mentre Ryanair ha già pianificato un incremento di passeggeri dal prossimo anno su Pisa. Disponiamo di studi puntuali. Il piano sarà realizzato».

Roberto Naldi all'aeroporto Galilei accanto alla riproduzione della Torre

Un'immagine dall'alto dei piazzali dell'aeroporto

IL TIRRENO
PISA
Dir. Resp.: Omar Monestier
23-DIC-2014
da pag. 1

Due vicepresidenti al fianco di Carrai nella società unica

"Toscana Aeroporti Spa". Si chiamerà così la società unica che, se a febbraio l'iter si concluderà positivamente, unirà gli scali di Pisa (Galilei) e Firenze (Vespucci). A guidare Toscana Aeroporti saranno un consiglio di amministrazione e un management in parte ormai svelati e in parte ancora da scoprire. Punti fermi della società unica sembrano proprio essere la presidenza a Marco Carrai (nella foto)**, attuale numero uno di Adf, società dell'aeroporto di Firenze, e la promozione/conferma di Gina Giani come amministratore delegato. La novità che emerge è che Toscana Aeroporti avrà quasi sicuramente due vicepresidenti. Uno espressione del socio di maggioranza di entrambi gli scali (Corporacion America), ovvero direttamente Roberto Naldi, presidente di Corporacion America per l'Italia. L'altro vicepresidente sarà invece espressione degli altri soci e il nome più ricorrente continua ad essere quello di Pierfrancesco Pacini, presidente della Camera di Commercio di Pisa. Ma c'è chi dice che la partita sia tutt'altro che chiusa. Il voto di febbraio da parte dei soci pubblici forse dirà di più.**

Ricapitolando: i consigli di amministrazione della pisana Sat e della fiorentina Adf hanno approvato il 19 dicembre scorso la fusione per incorporazione della seconda società (quella dello scalo Vespucci) nella prima (scalo Galilei). L'operazione prevede la fusione per incorporazione di Adf in Sat a un rapporto di cambio fissato in 0,9687 azioni ordinarie Sat per ogni azione ordinaria di Adf. Questo significa che il 100% di Sat ha un valore economico superiore di circa il 13% rispetto a Adf. per la fusione saranno decisive le assemblee straordinarie degli azionisti di Adf e Sat che sono state convocate, rispettivamente, per il 9 febbraio 2015 in prima convocazione e, se necessario, per l'11 febbraio in seconda; per il 10 febbraio in prima convocazione e, se occorre, per il 12 febbraio in seconda. Da entrambe dovrà arrivare il voto positivo della maggioranza qualificata dei due terzi.

Pisa
«Così abbiamo conquistato i pisani»

Rassegna del 24/12/2014

NAVICELLI

TIRRENO PISA - Per i Cantieri navali intesa al ministero - ... 1

Lettori: n.d.
IL TIRRENO
PISA
24-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Omar Monestier
da pag. 6

Per i Cantieri navali intesa al ministero

I dipendenti avranno la cassa integrazione per tutto il 2014
Entro gennaio la cessione al gruppo romano Mv Yachting

PISA

I dipendenti dei Cantieri navali di Pisa avranno la cassa integrazione. Firmato ieri al ministero del Lavoro, a Roma, il decreto n. 86793 con cui, a seguito dell'incontro del 16 dicembre e al conseguente accordo sindacale sottoscritto per il cambio di causale da "riorganizzazione" a "crisi", è stata approvata la richiesta di cassa integrazione guadagni straordinaria della Baglietto per i rami d'azienda di Pisa e Varazze. Il periodo interessato è quello relativo al limite massimo di dodici mesi previsti dalla normativa vigente e precisamente dal primo gennaio al 31 dicembre 2014. Il decreto autorizza inoltre l'Inps al pagamento diretto del trattamento straordinario di integrazione salariale ai lavoratori interessati.

Per questo motivo è stata immediatamente attivata la sede provinciale dell'Inps di Pisa per rendere possibile la realizzazione di una "corsia d'emergenza" per consentire la rapida messa in pagamento di quanto dovuto ai lavoratori che non riscuotevano alcuna forma di sostegno al reddito da un anno.

«Si chiude finalmente, per ora in modo positivo, la vicenda della Cigs per i lavoratori dei Cantieri di Pisa grazie al cambio di causale realizzato con l'accordo del 16 dicembre scorso che conferma l'infondatezza della pretesa di trasferimento del travel lift da Pisa a Varazze nonché la mala gestione da parte della pratica Cigs da parte del liquidatore che, con un diverso atteggiamento, avrebbe potuto consentire ben prima l'emanazione del decreto firmato», spiega Gianfranco Francese, segretario provinciale della Cgil.

Vista l'imminente scadenza della Cigs del 31 dicembre prossimo, è già stato concordato per lunedì 29 dicembre un nuovo incontro con i consulenti del liquidatore per la sottoscrizione dell'accordo per l'attivazione della cassa integrazione in deroga per tutti i lavoratori in forza per garantire un nuovo ammortizzatore sociale dal primo gennaio 2015 finalizzato, nel caso dei Cantieri di Pisa, al perfezionamento degli atti per la cessione del ramo d'azienda al gruppo Mv Yachting entro il mese di gennaio, come confermato dall'amministratore delegato Vincenzo Moccia.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Rassegna del 27/12/2014

VARIE

TIRRENO VIAREGGIO - Fronte del porto » le novita - Via le barche ormeggiate nel Burlamacca - Francesconi Donatella	1
TIRRENO VIAREGGIO - *** Intervista a Fabrizio Morelli. Via le barche dal Burlamacca - Fronte del porto » le novità - Via le barche ormeggiate nel Burlamacca - Francesconi Donatella	4
TIRRENO PISA - Lo Yacht club premia i suoi armatori - ...	8

Lettori: n.d.
Tirreno Viareggio
27-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Omar Monestier
da pag. 3

FRONTE DEL PORTO » LE NOVITA

Via le barche ormeggiate nel Burlamacca

È l'obiettivo fissato della Autorità portuale Morelli a Navigo: le varianti sono necessarie

Il segretario dell'Authority:: diportismo, cantieristica e pesca al centro del nuovo piano regolatore. Con un'attenzione allo sviluppo crocieristico

di Donatella Francesconi

VIAREGGIO

Qualche passo avanti e alcuni ritardi per l'Autorità portuale regionale che si avvia a compiere il secondo anno di vita. Potendo contare su due dipendenti in più che - assicura il segretario Fabrizio Morelli - completeranno la pianta organica. Ma chi, in Darsena, spera in una maggiore apertura al pubblico, resterà deluso: «Siamo aperti due giorni alla settimana - ricorda Morelli -: martedì e venerdì dalle 9 alle 12. E su appuntamento riceviamo tutti e in tempi brevi. Se vi sono emergenze, inoltre, c'è un numero dedicato e la posta elettronica certificata. Non mandiamo indietro nessuno ed il nostro servizio è in linea con quello offerto da altri Enti analoghi».

In realtà, dopo l'avvio del sito sembra che l'Authority punti molto al progetto di gestione on line delle banchine...

«Il progetto va avanti e abbiamo fatto l'affidamento a Navigo (il consorzio pubblico-privato della nautica, *ndr*) con un primo passaggio anche con la Capitaneria di porto. Duecentomila euro il finanziamento impegnato, il 50% da fondi europei tramite bando ed il restante dal bilancio dell' Authority».

Restando in tema di gestione delle banchine, negli ultimi mesi hanno suscitato malumori gli spostamenti di barche ormeggiate sulla "Bori", in via Coppino per le esigenze dei cantieri che insistono nell' area destinata alle imbarcazioni ai lavori e dove stazionano "storicamente" le imbarcazioni della Mgl Yachting. Che è accaduto?

«Si tratta di uno spazio pubblico e non di una concessione. Per cui non c'è diritto di esclusività del posto barca. È un'autorizzazione allo stazionamento con alcune clausole. A seconda delle esigenze ci può essere una rotazione».

Rotazione prevista anche per gli ormeggi nel Burlamacca, anche se qui la destinazione non è ai lavori...

«Nel canale c'è un'autorizzazione all'accosto che non è un diritto di esclusività del posto. Quando c'è necessità, chi è ormeggiato sa che deve spostarsi. Nel canale si ormeggia con un'autorizzazione all'accosto rilasciata alla Capitaneria. E la domanda è semestrale».

Resta il fatto che si tratta di un ormeggio per diportisti, gratuito a differenza di quanto accade su tutte le banchine gestite dalla Viareggio porto.

«Questo è un aspetto che abbiamo affrontato più volte e al quale metteremo ordine attraverso il nuovo Piano regolatore portuale. Il canale non può

essere visto come una darsena perché ha una funzione idraulica. Intendo ottenere il più ampio consenso possibile, in sede di revisione del Piano regolatore, per quanto riguarda il futuro del Burlamacca, ma l'ipotesi è quella di poter dare alle imbarcazioni che ormeggiano nel canale una soluzione alternativa quale possono essere i porti a secco. E penso ad una riqualificazione del Burlamacca anche dal punto di vista urbanistico».

Tra le banchine che attendono chiarezza c'è la "Maestri d'ascia e calafati" che l'Autorità portuale intende assegnare tramite bando. I tempi si sono allungati, però...

«Stiamo attendendo il via libera definitivo della Capitaneria. Lo scenario che si delinea per il futuro delle banchina è il seguente: destinazione per l'ormeggio di diportisti, con norma di salvaguardia per il naviglio governativo lungo circa 30-40 metri di banchina. Il futuro concessionario saprà che in quel tratto può avere la necessità di spostare le barche con un preavviso che sarà indicato nell'atto concessorio».

La storia di quella banchina contesa per anni tra Comune e Capitaneria, ha un' unica certezza: che una barca della Capitaneria o di altri Corpi dello Stato, a memoria d'uomo, non è mai stata ormeggiata lì...Era necessario confermare una destinazione mai utilizzata?

«C'è una convergenza tra noi e l'Autorità marittima, ovvero la Capitaneria, su una soluzione che ritengo assolutamente percorribile. È un punto di incontro, insomma. Ed in fondo, chi prenderà la banchina (sulla quale vi è l'interesse del confinante cantiere navale Codecasa, *ndr*) sa che questa clausola ha davvero bassissima probabilità di diventare operativa».

Le imbarcazioni ormeggiate lungo il Molo nel canale Burlamacca (foto Paglianti)

L'Autorità portuale sta lavorando, ormai da qualche mese, alla messa a punto del nuovo Piano regolatore portuale. Ed il consorzio "Navigo", nel presentare proposte e disegno complessivo del porto del futuro, ha sollecitato l'Authority a verificare gli strumenti di legge che consentirebbero alcuni interventi immediati da realizzare senza ricorso alle varianti. È una strada praticabile?

«Stiamo facendo un approfondimento con la Regione sull'utilizzo o meno delle varianti, anche considerando che le Linee guida per i piani portuali, cui fa riferimento Navigo, sono oggi in fase di revisione. Il mio pensiero è che il cambio di destinazione d'uso di aree portuali, così come le modifiche delle norme tecniche di attuazione, debbano passare da un procedimento di variante. Magari si potrà lavorare a percorsi più veloci per quanto riguarda la Verifica di assoggettabilità. Ma per quanto riguarda il resto, invece, sta nei termini che ho detto».

Quali sono le linee guida del nuovo Piano regolatore portuale?

«Tre i punti al centro del lavoro in corso: diportismo, cantieristica ed importanza della pesca. Con un'attenzione allo sviluppo dell'aspetto crocieristico. Anche considerando che entro la fine del 2015 conto di arrivare all'affidamento dei lavori per la banchina commerciale. Abbiamo dato l'incarico di uno studio ad Irpet e Università di Genova a supporto di quanto vogliamo mettere nella pianificazione su questo aspetto».

Sviluppo crocieristico del porto che non può non portare dritti al problema dei problemi: quello dei fondali...

«Dobbiamo puntare alla garanzia di avere cinque metri stabili all'imboccatura e 4,5 metri all'interno dell'avamporto. E questo adesso lo abbiamo».

L'intervento annuale di dragaggio della barra sabbiosa si è appena concluso e si attende che prenda inizio l'escavo dell'avamporto finanziato dalla Regione. I lavori se li è aggiudicati la "Cogeter" di Verona: 18.500 metri cubi in tutto per un importo di 945mila euro: i tempi di realizzazione?

«La draga che ha lavorato sulla barra ha finito (era la "Cucco" della Dragaggi noleggiata dalla "Costruzioni Mentucci Aldo Srl" che aveva vinto l'appalto per l'escavo sulla barra sabbiosa, *ndr*) ed è rimasta a Viareggio. Con ogni probabilità sarà la stessa che scaverà in avamporto. Entro la fine di gennaio inizieranno le operazioni di dragaggio».

Il progetto dell'Autorità portuale, fin dai mesi successivi all'insediamento, è quello di dotare il porto di Viareggio dell'ennesimo sabbio dotto della sua storia: a che punto siamo?

«Stiamo completando la progettazione preliminare e poi la porteremo all'attenzione del Comitato portuale. I tempi sono un po' più lunghi ma entro il 2015 completeremo l'iter».

Un anno intenso, quello che attende l'Autorità, in base al Piano delle attività approvato...

«I nostri obiettivi sono: realizzare la banchina commerciale, procedere con l'escavo, arrivare a realizzare le colonnine per i servizi sulla banchina Lenci e affidare il servizio di gestione delle stesse. Nel frattempo va avanti tutto il lavoro verso il nuovo Piano regolatore portuale».

Fabrizio Morelli

Lettori: n.d.
Tirreno Viareggio
27-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Omar Monestier
da pag. 3

Via le barche dal Burlamacca

L'Autorità Portuale vuole vietare gli ormeggi lungo il canale

Il segretario dell'Autorità Portuale Fabrio Morelli parla di diportismo, cantieristica e pesca in vista del nuovo piano regolatore del porto. Che prevede un obiettivo: cancellare dal canale Burlamacca gli ormeggi delle barche.

IN CRONACA

FRONTE DEL PORTO » LE NOVITÀ

Via le barche ormeggiate nel Burlamacca

È l'obiettivo fissato della Autorità portuale Morelli a Navigo: le varianti sono necessarie

Il segretario dell'Authority:: diportismo, cantieristica e pesca al centro del nuovo piano regolatore. Con un'attenzione allo sviluppo crocieristico

di Donatella Francesconi

VIAREGGIO

Qualche passo avanti e alcuni ritardi per l'Autorità portuale regionale che si avvia a compiere il secondo anno di vita. Potendo contare su due dipendenti in più che - assicura il segretario Fabrizio Morelli - completeranno la pianta organica. Ma chi, in Darsena, spera in una maggiore apertura al pubblico, resterà deluso: «Siamo aperti due giorni alla settimana - ricorda Morelli -: martedì e venerdì dalle 9 alle 12. E su appuntamento riceviamo tutti e in tempi brevi. Se vi sono emergenze, inoltre, c'è un numero dedicato e la posta elettronica certificata. Non mandiamo indietro nessuno ed il nostro servizio è in linea con quello offerto da altri Enti analoghi».

In realtà, dopo l'avvio del sito sembra che l'Authority punti molto al progetto di gestione on line delle banchine...

«Il progetto va avanti e abbiamo fatto l'affidamento a Navigo (il consorzio pubblico-privato della nautica, *ndr*) con un primo passaggio anche con la Capitaneria di porto. Duecentomila euro il finanziamento impegnato, il 50% da fondi europei tramite bando ed il restante dal bilancio dell' Authority».

Restando in tema di gestione delle banchine, negli ultimi mesi hanno suscitato malumori gli spostamenti di barche ormeggiate sulla "Bori", in via Coppino per le esigenze dei cantieri che insistono nell' area destinata alle imbarcazioni ai lavori e dove stazionano "storicamente" le imbarcazioni della Mgl Yachting. Che è accaduto?

«Si tratta di uno spazio pubblico e non di una concessione. Per cui non c'è diritto di esclusività del posto barca. È un'autorizzazione allo stazionamento con alcune clausole. A seconda delle esigenze ci può essere una rotazione».

Rotazione prevista anche per gli ormeggi nel Burlamacca, anche se qui la destinazione non è ai lavori...

«Nel canale c'è un'autorizzazione all'accosto che non è un diritto di esclusività del posto. Quando c'è necessità, chi è or-

IL TIRRENO
Viareggio, l'ultima stangata del 2014
Via le barche dal Burlamacca

Via le barche ormeggiate nel Burlamacca
Sul Molo il mercato del contraffatto

meggiato sa che deve spostarsi. Nel canale si ormeggia con un'autorizzazione all'accosto rilasciata alla Capitaneria. E la domanda è semestrale».

Resta il fatto che si tratta di un ormeggio per diportisti, gratuito a differenza di quanto accade su tutte le banchine gestite dalla Viareggio porto.

«Questo è un aspetto che abbiamo affrontato più volte e al quale metteremo ordine attraverso il nuovo Piano regolatore portuale. Il canale non può essere visto come una darsena perché ha una funzione idraulica. Intendo ottenere il più ampio consenso possibile, in sede di revisione del Piano regolatore, per quanto riguarda il futuro del Burlamacca, ma l'ipotesi è quella di poter dare alle imbarcazioni che ormeggiano nel canale una soluzione alternativa quale possono essere i porti a secco. E penso ad una riqualificazione del Burlamacca anche dal punto di vista urbanistico».

Tra le banchine che attendono chiarezza c'è la "Maestri d'ascia e calafati" che l'Autorità portuale intende assegnare tramite bando. I tempi si sono allungati, però...

«Stiamo attendendo il via libera definitivo della Capitaneria. Lo scenario che si delinea per il futuro delle banchina è il seguente: destinazione per l'ormeggio di diportisti, con norma di salvaguardia per il naviglio governativo lungo circa 30-40 metri di banchina. Il futuro concessionario saprà che in quel tratto può avere la necessità di spostare le barche con un preavviso che sarà indicato nell'atto concessorio».

La storia di quella banchina contesa per anni tra Comune e Capitaneria, ha un' unica certezza: che una barca della Capitaneria o di altri Corpi dello Stato, a memoria d'uomo, non è mai stata ormeggiata lì...Era necessario confermare una destinazione mai utilizzata?

«C'è una convergenza tra noi e l'Autorità marittima, ovvero la Capitaneria, su una soluzione che ritengo assolutamente percorribile. È un punto di incontro, insomma. Ed in fondo, chi prenderà la banchina (sulla quale vi è l'interesse del confinante cantiere navale Codecasa, *ndr*) sa che questa clausola ha davvero bassissima probabilità di diventare operativa».

Le imbarcazioni ormeggiate lungo il Molo nel canale Burlamacca (foto Paglianti)

L'Autorità portuale sta lavorando, ormai da qualche mese, alla messa a punto del nuovo Piano regolatore portuale. Ed il consorzio "Navigo", nel presentare proposte e disegno complessivo del porto del futuro, ha sollecitato l'Authority a verificare gli strumenti di legge che consentirebbero alcuni interventi immediati da realizzare senza ricorso alle varianti. È una strada praticabile?

«Stiamo facendo un approfondimento con la Regione sull'utilizzo o meno delle varianti, anche considerando che le Linee guida per i piani portuali, cui fa riferimento Navigo, sono oggi in fase di revisione. Il mio pensiero è che il cambio di destinazione d'uso di aree portuali, così come le modifiche delle norme tecniche di attuazione, debbano passare da un procedimento di variante. Magari si potrà lavorare a percorsi più veloci per quanto riguarda la Verifica di assoggettabilità. Ma per quanto riguarda il resto, invece, sta nei termini che ho detto».

Quali sono le linee guida del nuovo Piano regolatore portuale?

«Tre i punti al centro del lavoro in corso: diportismo, cantieristica ed importanza della pesca. Con un'attenzione allo sviluppo dell'aspetto crocieristico. Anche considerando che entro la fine del 2015 conto di arrivare all'affidamento dei lavori per la banchina commerciale. Abbiamo dato l'incarico di uno studio ad Irpet e Università di Genova a supporto di quanto vogliamo mettere nella pianificazione su questo aspetto».

Sviluppo crocieristico del porto che non può non portare dritti al problema dei problemi: quello dei fondali...

«Dobbiamo puntare alla garanzia di avere cinque metri stabili all'imboccatura e 4,5 metri all'interno dell'avamporto. E questo adesso lo abbiamo».

L'intervento annuale di dragaggio della barra sabbiosa si è appena concluso e si attende che prenda inizio l'escavo dell'avamporto finanziato dalla Regione. I lavori se li è aggiudicati la "Cogeter" di Verona: 18.500 metri cubi in tutto per un importo di 945mila euro: i tempi di realizzazione?

«La draga che ha lavorato sulla barra ha finito (era la "Cucco" della Dragaggi noleggiata dalla "Costruzioni Mentucci Aldo Srl" che aveva vinto l'appalto per l'escavo sulla barra sabbiosa, *ndr*) ed è rimasta a Viareggio. Con ogni probabilità sarà la stessa che scaverà in avamporto. Entro la fine di gennaio inizieranno le operazioni di dragaggio».

Il progetto dell'Autorità portuale, fin dai mesi successivi all'insediamento, è quello di dotare il porto di Viareggio dell'ennesimo sabbio dotto della sua storia: a che punto siamo?

«Stiamo completando la progettazione preliminare e poi la porteremo all'attenzione del Comitato portuale. I tempi sono un po' più lunghi ma entro il 2015 completeremo l'iter».

Un anno intenso, quello che attende l'Autorità, in base al Piano delle attività approvato...

«I nostri obiettivi sono: realizzare la banchina commerciale, procedere con l'escavo, arrivare a realizzare le colonnine per i servizi sulla banchina Lenci e affidare il servizio di gestione delle stesse. Nel frattempo va avanti tutto il lavoro verso il nuovo Piano regolatore portuale».

IL CASO

Ex Billette, sospesa l'apertura delle buste

«Ho sospeso l'apertura delle buste per acquisire il parere del Comitato portuale»: così Fabrizio Morelli, segretario dell'Autorità portuale, risponde al "Tirreno" sulla vicenda della concessione dell'immobile "ex Billette" messo all'asta dall'Authority tra le proteste dell'Associazione industriale e non solo.
Sul sito dell'Autorità, tra l'altro, compare una serie di precisazioni al bando. Elemento che fa pensare come alcune delle questioni sollevate avessero effettivamente un fondamento. Insomma, vicenda ancora aperta... (d.f.)

LA NOVITÁ DEL 2015

Imbarcazioni ormeggiate sul canale Burlamacca (foto Ciurca/Paglianti)

Fabrizio Morelli

VELA

Lo Yacht club premia i suoi armatori

Premiati gli armatori dello Ycrmp Francesco Bianciardi (Second Life), David Carpita (Sea Wolf), Franco Di Paco (Mizar), Andrea Lacorte (Vitamin-A), Roberto Lacorte (Lady Nikka), Giovanni Mancini (Hakuna Matata) , Domenico Pugliese (Zumbetta), Ferruccio Scalari (Scamperix), Enrico Scaramelli (Pierrot Lunaire), Augusto Vagelli (Kiwi). È questo l'elenco degli armatori premiati durante la cena degli auguri di Natale dello Yacht Club Repubblica Marinara di Pisa. «Sono loro, infatti, che portando il guidone del club sui campi di regata lo rendono vivo e importante», ha detto Roberto Lacorte, presidente del club pisano, al termine della bella serata nei locali di Fuorionda al Porto di Pisa. Nell'occasione è stato presentato anche il calendario delle iniziative per i soci dando appuntamento al 24 gennaio per la seconda edizione del Contest di cucina, primo evento di una lunga serie che accompagnerà i soci e gli amici della vela fino alle regate del Campionato Primaverile, alla 151 Miglia e a Tutti a Vela.

Un momento della serata

Guinness Will vince la Tris straordinaria

Rugby, universitari sconfitti dal Sesto: 13-9

Rassegna del 28/12/2014

NAUTICA

TIRRENO GROSSETO - Nautica e mercato dell'auto Freno tirato anche a Scartino - A.f. 1

VARIE

NAZIONE VIAREGGIO - L'ultima follia dello sceicco del City - Lo sceicco del City si fa lo yacht da noi. Avrebbe individuato un «Codecasa» - ... 2

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO GROSSETO
Dir. Resp.: Omar Monestier
28-DIC-2014
da pag. 2

Nautica e mercato dell'auto Freno tirato anche a Scarlino

SCARLINO

Dal mare fino in collina, a Scarlino si tiene duro. Le aziende, piccole e grandi lottano contro una crisi che non conosce settori né confini e pur riuscendo a strappare qualche successo, alla fine non riescono a fare a meno di licenziare qualche dipendente. Prendiamo due privati su tutti, abbastanza grandi da rendere bene l'idea di come le cose non siano semplici di questi tempi: la Dytech del Casone e lo Yacht Club Service del porto del Puntone. La prima è alle prese con il mercato disastroso dell'automobile e sebbene sia riuscita ultimamente a limitare i danni non ha potuto fare a meno di mettere in mobilità tre persone. Stesso discorso si vive al Marina di Scarlino, dove l'unica cosa che cambia sono il settore, la nautica ovviamente, e il numero di dipendenti messi in mobilità, due. Ciò che colpisce non è tanto la perdita di posti di lavoro, triste ritornello dei nostri tempi, quanto come le azioni e i programmi di sviluppo non riescano nonostante i buoni risultati a tamponare questa piaga. La Dytech ad esempio è fresca dell'affare concluso con la Tokai Rubber Industries, società giapponese quotata nella borsa di Tokyo con un capitale da 780 milioni di euro. Un colosso, in poche parole, che è riuscito anche a tener duro nella piana scarlinese. Basti dire che dopo un bel po' di cassa integrazione nell'impianto del Casone sia a novembre che a dicembre si è lavorato a pieno regime. Ciò comunque non ha evitati di presentare due settimane fa la procedura di licenziamento alla Provincia, che riguarderà tre dipendenti. Un copione simile a quello del porto, dove la società capo, la Promomar, da tempo sta cercando di non licenziare nessuno, nonostante il calo drastico di presenze nella struttura (anche se inferiore rispetto ad altri porti italiani) e la conseguente mancanza di domande per le mani d'opera. Anche qui dunque si è dovuto presentare una procedura per eccedenza di lavoro, che riguarderà due persone sotto contratto con lo Yacht Club Service, quella società nata da una costola della stessa Promomar oggi chiamata a dirigere tutti quei lavori che riguardano la parte a mare. Esattamente dove c'è sempre meno lavoro, come ricordano le proteste dell'estate scorsa da parte di tutti i dipendenti, che hanno portato comunque a una soluzione condivisa (basata sulla riduzione delle ore giornaliere) sia da società che dai sindacati. *(a.f.)*

LA CRISI SOTTO L'ALBERO
Con l'addio alla Provincia saltano i primi sei posti di lavoro

Lettori: n.d.
LA NAZIONE VIAREGGIO
28-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 11

L'ultima follia dello sceicco del City

Vuole uno yacht super lusso e avrebbe individuato un «Codecasa» da sogno Servizio a pagina 11

DARSENA IL RICCHISSIMO MANSOUR HA FATTO GRANDE MANCHESTER

Lo sceicco del City si fa lo yacht da noi Avrebbe individuato un «Codecasa»

LA NOTIZIA non è ufficiale ma viene data per certa. Lo sceicco Mansour bin Zayd Al Nahyan, ha scelto la Darsena di Viareggio per regalarsi un nuovo straordinario megayacht. E avrebbe optato per la tecnologia, la bellezza di una creazione del cantiere Codecasa per esaudire questo suo desiderio. La notizia circola da giorni in porto e aspetta di essere ufficializzata. Certo che si tratterebbe di un grandissimo colpo a livello di commessa per il cantiere Codecasa e in generale di immagine per la Darsena cittadina.

Lo sceicco Mansour, classe 1970, è personaggio conosciutissimo nell'ambiente imprenditoriale planetario e anche a livello calcistico. E' lui che ha rilevato il Manchester City il 1° settembre 2008 conducendo delle faraoniche campagne acquisti per i citizens (gli acquisti di Tevez, Nasri, Yaya Tourè, Dzeko, Aguero, Mangala, Zabaleta e molti altri) che infatti hanno vinto lo scudetto guidati da Roberto Mancini e lo scorso anno da Pellegrini. E potrebbe essere stato l'allenatore, ora tornato all'Inter, a fare da 'sponsor' alla Darsena viareggina perché proprio il mancio ha più volte acquistato le sue imbarcazioni di lusso dai nostri costruttori.

Mansour è uno dei figli dello Shaykh Zayed bin Sultan Al Nahyan e fratellastro del presidente degli Emirati Arabi Uniti Khalifa bin Zayed Al Nahayan.

Si è laureato in relazioni internazionali nel 1993 negli Stati Uniti.

Viareggio 2
L'ultima follia dello sceicco del City
LA GUIDA
Gigolò per le notti più esclusive

Lo sceicco del City si fa lo yacht da noi
Avrebbe individuato un «Codecasa»

MILIONARIO Lo sceicco Mansour proprietario del Manchester City

Rassegna del 29/12/2014

VARIE

NAZIONE LIVORNO - «Msc Zambia» a prova di scalo - ... 1

Lettori: n.d.
LA NAZIONE LIVORNO
29-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Marcello Mancini
da pag. 2

PORTO LA NAVE DOVRÀ OPERARE A MEZZO CARICO PER COLPA DEI FONDALI

«Msc Zambia» a prova di scalo

Prende il via il nuovo servizio di collegamento con il Nord America

IL NODO
Tempi difficili per fare il pieno delle grandi navi

– LIVORNO –

SARÀ UN COLLAUDO importante quello con l'arrivo di MSC «Zambia», la portacontenitori da 300 metri di lunghezza attesa per lunedì 17 gennaio al terminal Lorenzini. Par vari motivi, il primo dei quali è l'avvio del nuovo servizio con il Nord America dell'agreement «2M» tra Maersk e Mediterranean Shipping Company, ovvero tra le due più importanti compagnie al mondo nel settore dei contenitori. Il fatto che per il nuovo servizio, che vedrà una partenza alla settimana, sia stato scelto Livorno dopo un lungo periodo di eclissi dello scalo labronico, apre le speranze non solo agli operatori, ma anche a tutto il settore produttivo dell'Italia centrale che punta all'export verso gli Usa grazie al favorevole rapporto di cambio (per gli esportatori italiani) tra dollaro ed euro.

ALTRO COLLAUDO importante sarà quello dell'operatività al terminal Lorenzini. La «MSC Zambia» che inaugura il servizio è una delle più grandi full-containers che tenta l'ingresso in Darsena Toscana. E' lunga esattamente 299,90 metri, larga 40 metri, ha una portata di 6.149 contenitori Teu e un pescaggio massimo a pieno carico di 14,03 metri. Già quest'ultimo dato, il pescaggio massimo, la porrebbe fuori dalla portata della Darsena Toscana e dello stesso canale di accesso al porto, perché il massimo fondale operativo oggi non può superare gli 11 metri (sperando che le piogge di dicembre e le «porte vinciane» aperte non abbiano ricreato in Darsena Toscana altri «mammelloni» di fango).

PER CUI la «MSC Zambia» non potrà operare su Livorno che a mezzo carico, quindi con una notevole limitazione. Però questi sono ancora tempi difficili per fare il pieno delle grandi navi e molto scansione dei tempi tra una nave e l'altra il servizio potrà risultate valido. Una cosa è certa: sia il terminal Lorenzini, che nel frattempo si è dotato di una modernissima gru semovente Gottward da 150 tonnellate, sia l'agenzia marittima della MSC a Livorno, la storica Spadoni di piazza dei Legnami, stanno lavorando a pieno ritno per avviare il servizio con piena soddisfazione dell'armatore e del joint «2M». A presto i riscontri.

A.F.

LA NAVE
La Msc Zambia è lunga 299,90 metri, larga 40 metri, una portata di 6.149 contenitori teu e un pescaggio di 14 metri

Rassegna del 30/12/2014

VARIE

TIRRENO LIVORNO - L'intervento - Senza un fondale adeguato il porto di Livorno va a fondo - Roma Angelo 1

TIRRENO LIVORNO - L'ora delle grandi nomine in porto - Piccini, è la fine di un'era Porto 2000 a Provinciali - Corsi Giulio 2

TIRRENO LIVORNO - RASPANTI (BL) «Ora Nogarin coinvolga il consiglio sull'Authority» - ... 4

TIRRENO LIVORNO - Batini jr, il nome che piace a via del Porticciolo - ... 5

L'INTERVENTO

Senza un fondale adeguato il porto di Livorno va a fondo

Italo Piccini è stato tra i primi, a metà degli anni '70, ad intendere che il "contenitore" sarebbe stato il futuro del trasporto. La sua intuizione portò grande lustro al nostro Porto: primi nel Mediterraneo nel 1978, 1980 e 1986, e l'anno successivo, nientemeno: ventesimi al Mondo!
Da allora, nel mondo dello shipping, un Porto viene riconosciuto tale, in base alla movimentazione annuale di containers. A causa poi, di mancate scelte, soprattutto politiche, siamo scesi dallo scenario mondiale dei top 100, fino a non esserci più.
Occorre ora puntualizzare che, in questi ultimi anni, la movimentazione contenitori nel Porto di Livorno, si è attestata intorno ai 600.000 TEUs (Genova 1.900.000, La Spezia 1.300.000). Tutti sanno ormai, che il principale limite del porto, è quello della profondità dei fondali al suo interno, cioè meno 13 metri. Questo limite sta a significare che a Livorno possono entrare/uscire solo navi con un pescaggio massimo di metri 11,50/11,40 (unità intorno 5.500 TEUs, oltre, non sfrutterebbero a pieno la capacità).
Ebbene, è di questi giorni la notizia che è stata varata la nave più grande al mondo "MSC OSCAR" con una capacità nominale di 19.224 TEUs, misura in lunghezza 395,4 metri e 59 in larghezza e pesca 16 metri. Queste dimensioni hanno bisogno di fondali a meno 18 metri. Questi numeri stanno a significare che senza la Piattaforma Europa, non avremo un prosperoso futuro, e considerato che la Regione Toscana è pronta a finanziare il primo quarto (secondo: Autorità Portuale di Livorno; terzo: Stato; quarto: Privati) del "primo step" di 680 milioni, sono più che mai convinto che per forza di cose, dobbiamo remare tutti quanti nella stessa direzione!

Angelo Roma

Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.
IL TIRRENO
LIVORNO
Dir. Resp.: Omar Monestier
30-DIC-2014
da pag. 1

L'ORA DELLE GRANDI NOMINE IN PORTO

Piccini, è la fine di un'era Porto 2000 a Provinciali

Domani Port Authority e Camera di Commercio decideranno il nuovo presidente Costalli: «Non può gestire l'operazione di privatizzazione chi non ci crede»

A meno di clamorosi dietrofront la scelta cadrà sul segretario di palazzo Rosciano, che avrà il compito di traghettare la società. Resterà pubblico solo il 32%

di Giulio Corsi

LIVORNO

Domani se non ci saranno clamorosi ripensamenti dell'ultimo momento (decisamente improbabili) sarà l'ultimo giorno di Roberto Piccini al vertice di Porto 2000, la società partecipata da Port Authority (72.18%) e Camera di Commercio (27.82%) che gestisce il traffico passeggeri.

E' la fine di un'epoca, e non solo perché Piccini è stato al timone di Porto 2000 nell'anno record del milione di crocieristi e poi nell'anno del boom di La Spezia (e del flop delle nostre banchine), ma anche perché prima in Compagnia, poi in Port Authority ha segnato ben più di un ventennio del nostro scalo. Ma il San Silvestro di Piccini sarà anche l'inizio di una nuova epoca per Porto 2000: perché il 2015 sarà l'anno della privatizzazione e del piano regolatore portuale che rivoluzionerà (anche) il mondo delle crociere.

Chi guiderà la transizione verso un socio privato di maggioranza e la nuova governance che esso porterà con sè? Come *Il Tirreno* aveva anticipato sull'edizione di martedì 23 dicembre la scelta si orienterà su Massimo Provinciali, segretario generale di palazzo Rosciano.

Né Giuliano Gallanti, né Sergio Costalli, numeri uno di Autorità Portuale e Camera di Commercio, si sbilanciano sull'esito dell'assemblea prevista domani mattina alle 10 e tantomeno sul nome del nuovo presidente. Per quanto Costalli una cosa la ribadisca con fermezza: via del Porticciolo non ha cambiato di una virgola la posizione rispetto a quello che aveva detto ad aprile quando aveva espresso un no fermissimo alla conferma di Piccini.

Allora, Gallanti fece valere la sua supermaggioranza e impose la conferma del presidente di Porto 2000 per altri otto mesi. Stavolta però non andrà così. Anzi, è proprio in nome del clima costruttivo che si è creato sulla cessione delle quote della società in forza ai portafogli di Camera di Commercio e Port Authority (e la revisione dello statuto scritta a quattro mani dai segretari dei due enti Provinciali e Giuntoli e finalizzata a tutelare le minoranze all'interno della compagine sociale, è solo l'ultima dimostrazione di questo nuovo feeling idilliaco), che palazzo Rosciano ha deciso che non era più il caso di insistere col sostegno a Roberto Piccini. Il quale paga - lo dice chiaramente Costalli - soprattutto la sua posizione contraria alla processo di privatizzazione della società, che paradossalmente l'aveva avvicinato a Nogarin: «Il bando di privatizzazione è imminente e mi sembra palese che a gestire questo passaggio non possa essere chi ha sempre detto di non credere in questa operazione», sosteneva ieri il numero uno dell'ente camerale.

Provinciali sarà un presidente pro-tempore e avrà soprattutto il ruolo di gestire il passaggio in minoranza di Port Authority e Camera di Commercio, che alla fine dovrebbero restare con quote che si aggireranno rispettivamente attorno al 17% e al 15%.

Bisognerà capire però come sarà gestito dal punto di vista operativo questo periodo di transizione: perché Provinciali chiaramente resterà anche segretario generale di palazzo Rosciano e non sarà facile aggiungervi il lavoro quotidiano portato avanti da Piccini in questi anni. Sebbene, va detto, il numero due di palazzo Rosciano da sempre abbia seguito con grandissima attenzione la vita di Porto 2000 e le problematiche del mondo delle crociere - a partire dalla vertenza sugli accosti tra Compagnia e Porto 2000 - partecipando ai vari Seatrade tra Miami e Barcellona e presentando direttamente alle compagnie gli investimenti sull'Alto Fondale e gli sviluppi del Prp.

Roberto Piccini

Massimo Provinciali

Porto 2000 è ad una svolta storica: nel 2015 diventerà una società a capitale prevalentemente privato

RASPANTI (BL)

«Ora Nogarin coinvolga il consiglio sull'Authority»

LIVORNO

«Sembra che la giunta non abbia particolare interesse a discutere di un tema che invece è decisivo per il futuro di Livorno: quello cioè del progetto sul porto». Andrea Raspanti, capogruppo di Buongiorno Livorno, non molla: la partita sul nuovo presidente dell'Autorità Portuale merita una riflessione politica, in primo luogo in consiglio comunale. «Qui non si tratta di un dibattito sul nome, ma su quale idea di porto si ha per il futuro. E a quel punto sulla figura in grado di attuarla. E invece manca la riflessione. Non vorremmo che alla fine spunti un nome dal cilindro, senza un confronto, un dibattito, una riflessione comune», dice Raspanti.

Il capogruppo di Bl ha presentato un'interpellanza al sindaco Nogarin. «L'Authority - scrive - è una istituzione centrale in un quadro complessivo di governo per una città portuale e per l'area di riferimento su cui un porto come Livorno esercita una grande influenza. L'attuale situazione è caratterizzata dal blocco delle nomine dei nuovi presidenti delle Autorità Portuali con l'attivazione di commissariamenti da parte del ministro Lupi, scelta che comporta comunque fasi di stallo che vanno scongiurate, specie nel nostro scalo che ha criticità particolari, che vengono da lontano e su cui è indispensabile intervenire il più rapidamente possibile».

Dunque la richiesta al sindaco: «Intende aprire una discussione in consiglio sui criteri, il contesto e le problematiche in essere nello scalo, dalle quali potrebbe uscire un profilo della migliore candidatura esprimibile?». E ancora: «Intende definire un percorso di confronto con le altre istituzioni coinvolte, compresa la Regione Toscana? Gradiremmo una risposta, ma per adesso non è arrivata».

Livorno
Piccini, è la fine di un'era Porto 2000 a Provinciali
Batini jr, il nome che piace a via del Porticciolo

Lettori: n.d.
IL TIRRENO
LIVORNO
30-DIC-2014
Diffusione: n.d.
Dir. Resp.: Omar Monestier
da pag. 1

Batini jr, il nome che piace a via del Porticciolo

Il ministero tace a 20 giorni dalla scadenza della terna. Ma la vera partita si gioca nel triangolo Rossi-Franchi-Bacci

LIVORNO

Il 18 gennaio scade il termine per presentare le terne alla Regione e al ministero delle infrastrutture con il nome proposto rispettivamente dai Comuni di Livorno e Capraia, dalla Provincia e dalla Camera di Commercio per il nuovo presidente dell'Autorità Portuale. Per ora tuttavia dal ministro Lupi non è arrivata la tanto attesa lettera con la richiesta del nome e lo spettro del commissariamento si fa sempre più probabile.

Non è detto tuttavia che alla fine la richiesta del ministero non arrivi, magari in zona Cesarini, sicuramente dopo aver risolto la patata bollente di Trieste dove il rapporto conflittuale tra l'attuale presidente Monassi e il governatore Serracchiani potrebbe alla fine portare Lupi a nominare un presidente (D'Agostino?) anziché optare per la permanenza di Monassi nelle vesti di commissario, e in quel caso sarebbe difficile per il governo imporre una formula diversa su Livorno con la motivazione che in attesa della riforma della legge 84/94 non è conveniente fare un nuovo presidente.

Siamo tuttavia nel campo delle ipotesi. E allora il fantanomine dovrebbe scatenarsi, seppur per adesso i profili dei protagonisti siano più bassi che mai, al punto che più volte l'opposizione di Buongiorno Livorno (vedi box in alto) ha sollecitato il sindaco Nogarin (ma anche il presidente Franchi) ad aprire una riflessione e un dibattito non tanto sul nome quanto sulle linee di politica portuale che quel nome dovrà perseguire.

E invece è un mistero ad oggi capire chi proporranno - in caso di richiesta da parte del ministero - sia il Comune di Livorno (dunque il M5s), sia quello di Capraia (e il sindaco Guarente rappresenta da sempre un'incognita, basti pensare a quando propose Lenzi), sia la Provincia, dunque il Pd.

Quasi superfluo sottolineare che il nome proposto da Franchi sarà quello favorito a succedere a Gallanti, che scadrà ad aprile. E dunque che da palazzo Granducale la proposta potrebbe arrivare in una triangolazione col segretario Pd Bacci (tra l'altro futuro membro del comitato portuale come sindaco di Colle) e il governatore Rossi (che poi col ministro sarà chiamato a decidere). Più che al senatore Filippi, la preferenza sarebbe per il piombinese Guerrieri.

Per ora tuttavia l'unico nome che sembra davvero in corsa è quello di Nicoletta Batini, che piace ad Asamar, moltissimo ai Fremura e a Costantino Baldissara, uomo forte di Grimaldi, e che potrebbe trovare sostegno nella Camera di Commercio.

Con quale input e quale visione sul porto? Qui sta il nodo: perché in ballo c'è proprio questo, a cominciare dalla partita ormai decennale tra autostrade del mare e contenitori.

Sempre che alla fine Lupi non opti per il commissariamento. E a quel punto resterebbe Gallanti o in caso di una sua rinuncia il ministro sceglierebbe tra Provinciali e il comandante della capitaneria Faraone.

(Giu.Cor.)

Nicoletta Batini

Livorno

Piccini, è la fine di un'era Porto 2000 a Provinciali

Batini jr, il nome che piace a via del Porticciolo