



Porto Empedocle: ordinanza messa in sicurezza e successiva rimozione di un pontile

Porto Empedocle, 27 dicembre 2014 - Ordinanza n. 70/2014 - Porto turistico di S. Leone: lavori di messa in sicurezza, finalizzati alla successiva rimozione, del pontile già in concessione demaniale marittima al Comune di Agrigento.

Si informa che la Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di P. Empedocle ha emanato l'Ordinanza n. 70/2014 del 24/12/2014, con cui sono stati disciplinati i lavori di messa in sicurezza del pontile galleggiante, ubicato nel porto turistico di S. Leone, già in concessione demaniale marittima al Comune di Agrigento per l'ormeggio di unità da diporto. I lavori a cura della ditta MEDISUB di Sciacca, in programma dal 29 dicembre al 31 gennaio p.v., saranno condotti con l'impiego di tre sommozzatori in servizio locale e prevedono la messa in sicurezza di due catenarie con allineamento del pontile. Per il periodo di validità dell'Ordinanza, a persone, veicoli e unità navali estranee alle attività disciplinate è fatto obbligo di prestare la massima attenzione e cautela, con divieto di navigazione, ancoraggio, transito, sosta, balneazione, pesca ed ogni altra attività di superficie e subacquea all'interno delle aree demaniali marittime e degli specchi acquei interessati, e con obbligo di mantenersi ad una distanza di sicurezza di almeno 10 metri da operatori e mezzi impiegati dall'impresa responsabile dei lavori.

La struttura era già oggetto di una diffida alla rimozione entro il 1° dicembre u.s. da parte della Regione Siciliana - Assessorato territorio e ambiente - Servizio 5 demanio marittimo, in quanto priva di concessione demaniale marittima in corso di validità. Per motivi di sicurezza della navigazione e portuale, tutela della pubblica incolumità e salvaguardia ambientale, inoltre, la Capitaneria di Porto con Ordinanza n. 22/2014 del 26/06/2014 ha vietato l'accesso e transito pedonale nonché l'ormeggio di unità di ogni tipo presso il pontile, in stato di evidente abbandono e scarsa manutenzione. Con provvedimento del 9 dicembre u.s. la Regione Siciliana, su richiesta dell'Amministrazione Comunale, ha infine concesso una proroga al 31/03/2015 per la rimozione definitiva del pontile galleggiante, previa esecuzione degli indifferibili lavori di messa in sicurezza.

Al fine di garantire il rispetto delle Ordinanze, le aree interessate saranno sottoposte a mirate attività di vigilanza dal personale della Guardia Costiera. Le Ordinanze sono reperibili sul sito www.guardiacostiera.it/portoempedocle, dove sono altresì riportate tutte le norme emanate dalla Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle per fini di sicurezza della navigazione e portuale, tutela della pubblica incolumità, salvaguardia ambientale e polizia marittima.

Il sindaco: "il Porto di Livorno è un'infrastruttura che va oltre i confini cittadini"

CONFERENZA STAMPA FINE ANNO - Sala Cerimonie - Comune di Livorno

Sala Cerimonie gremita di giornalisti per la conferenza stampa di fine anno, la prima per il sindaco Filippo Nogarin. Questo l'intervento completo del primo cittadino.

Buon giorno e benvenuti a tutti,

non nascondo una certa emozione.

Sembra infatti ieri quando in questa stessa sala indossai l'11 giugno, per la prima volta, la fascia tricolore da Sindaco ed invece, incredibilmente, sono già passati 195 giorni.

Ecco partirei proprio da quelle che penso possano essere individuate come le tre diverse fasi che hanno segnato il percorso di questi primi 6 mesi. Fasi concettualmente distinguibili tra loro ma temporalmente ovviamente tra loro interconnesse e cioè:

la fase dell'orientamento;

la fase di soluzione delle emergenze;

la fase della nuova programmazione.

Trasversale a queste una quarta fase, quella che potrei ascrivere, in maniera forse un po' semplicistica e riduttiva, alla cosiddetta gestione dell'ordinario, una fase anche questa assai divoratrice di energie in una macchina così complessa quale è il Comune. E lo voglio dire subito, senza alcuna piaggeria, ma come elemento di assoluta rappresentazione del mio vissuto personale. Ho trovato qui dentro un "corpo lavoro" complessivamente inteso di assoluto valore professionale e con un alto senso di responsabilità ed a loro tutti indistintamente va naturalmente il mio più sentito ringraziamento.

Quando parlo di "fase dell'orientamento" intendo riferirmi sia all'impatto nell'organizzazione e nella gestione della vita quotidiana della persona-Sindaco con anche quelle nuove regole del protocollo e del cerimoniale con cui improvvisamente ti trovi a convivere in maniera totalizzante sia soprattutto - ed è questo naturalmente che più rileva - alla necessaria immediata fase di presa di possesso del ruolo e di progressiva conoscenza del contesto, delle funzioni delle relazioni.

Quando parlo di "fase di soluzione delle emergenze" mi riferisco, invece, alle grosse priorità che ci siamo subito trovati a dover affrontare e cioè l'Ippodromo, le Piscine o più in generale l'emergenza lavoro.

Quando parlo di "fase della nuova programmazione" intendo, infine, riferirmi a tutti quegli atti nei quali progressivamente abbiamo potuto iniziare a dare concretezza alle nostre idee, che poi sono quelle cui ha dato fiducia la maggioranza dei cittadini

livornesi con il loro voto. Ed i principali sono ovviamente l'approvazione delle Linee di programma e di mandato, la manovra di salvaguardia degli equilibri di bilancio, l'assestamento di bilancio e da ultimo, ma certamente ad oggi il più impegnativo il Documento Unico di Programmazione ed il Bilancio di previsione 2015/2017. Su questo ultimo naturalmente ritornerò subito dopo.

C'è però un punto di analisi politica dal quale penso sia opportuno partire per inquadrare non questi sei mesi ma direi la filosofia dell'intero mandato.

I livornesi hanno votato il sottoscritto ed il M5S non in funzione anti-qualcuno - come alcune volte si sente dire - ma in funzione pro-qualcosa e questo qualcosa è il

CAMBIAMENTO.

La città esce infatti da una paradossale contraddizione ormai ultradecennale.

Una città da sempre governata dalla sinistra - e dunque da una forza che ha nel suo codice genetico una visione del "cambiamento" quale motore del progresso - in realtà si è andata nel tempo avviluppandosi in un percorso di conservazione.

Ed è proprio anche in questa conservazione che si radica a sua volta l'origine della crisi che la città sta vivendo con una gravità che è purtroppo ormai sotto gli occhi di tutti.

La classe politica e la classe dirigente complessivamente intesa di questa città non hanno negli anni saputo cogliere i necessari cambiamenti e adesso ne paghiamo il prezzo.

Questa Amministrazione ha dunque una mission su tutte: cambiare, cambiare, cambiare.

Siamo consapevoli che questo richieda tempo e sacrificio. Ma siamo confortati dal fatto che questo è quello che vogliamo e che hanno chiesto i livornesi.

Naturalmente si tratta di un percorso che, coerentemente anche con gli atti di programmazione previsti dalla normativa, non può che avere un orizzonte temporale quanto meno medio.

Trovo sinceramente del tutto pretestuose le ridondanti riflessioni di autorevoli locali politici di sempre o di altrettanto autorevoli politologi di turno che a soli 195 giorni dall'insediamento si ostinano a voler rappresentare un immobilismo che in realtà non esiste.

Inizio dalla cosiddetta "architettura istituzionale" perché ritengo che in questo il sottoscritto ed il M5S stiano davvero realizzando una concreta rivoluzione.

Usciamo fuori da anni di prassi consolidata - a dire il vero anche in maniera acriticamente attuativa rispetto all'evoluzione normativa dettata sia dalla legge 142/90 sia dalle legge 81/1993 - in cui il Consiglio Comunale da un lato istituzionalmente veniva considerato come "organo a totale appannaggio della maggioranza" e prova ne era la Presidenza sempre riservata ad esponente della maggioranza e dall'altro lato dal punto di vista del governo della città come "organo a totale appannaggio del Sindaco e della Giunta".

Ne è derivato quindi un profilo di un organo che nel tempo è andato sempre più perdendo gradualmente centralità ed autorevolezza; un organo che da principale agorà cittadina era secondo noi stato ridotto a mero passacarte, a platea per le scelte di Giunta e Sindaco.

Per noi era necessario dunque invertire la rotta.

Siamo così partiti dalla Presidenza, perché ritenevamo e riteniamo che quel ruolo sia fondamentale per restituire e garantire dignità a tutti i componenti dell'assemblea, indipendentemente dalla sigla politica rappresentata. In quest'ottica e non certamente per cercare una *captatio benevolentiae* delle opposizioni, abbiamo individuato la Presidente nella figura della dott.ssa Giovanna Cepparello.

Le opposizioni, per come le vediamo noi, è doveroso che nel rispetto del mandato ricevuto dagli elettori con il voto, continuino a svolgere un ruolo critico, prezioso per un reale esercizio della democrazia.

Sappiamo che questo possa spiazzare più volte gli osservatori ma questo è il nostro concetto di democrazia applicata dal basso.

Non c'è nessuno che sia ostaggio di chicchessia: c'è solo una fase politica nuova con un nuovo concetto di democrazia rappresentativa.

Per noi il rapporto con il Consiglio Comunale, ancorché talvolta conflittuale, non è uno slogan vuoto ma al contrario un *modus operandi* che riteniamo debba essere applicato non solo nei rapporti con la Giunta ed il Sindaco ma anche nei rapporti interni alla stessa maggioranza.

Per questo in questi mesi abbiamo cercato su questioni importanti la massima convergenza.

Se su documenti quali le crisi lavorative è naturale trovare ampie convergenze meno scontato è l'incontro su un documento come quello sulla cessione, da parte della Camera di Commercio, delle quote di Porto 2000.

Credo che il voto unanime su questo documento, come sui lavoratori portuali di ALP, segni una pagina importante per il Comune di Livorno, dove posizioni non sempre conciliabili hanno trovato una sintesi a mio modo di vedere felice.

Uguale apertura non l'ho però riscontrata nell'ambito dell'intera sfera dei rapporti politico-istituzionali: d'altronde il nostro programma elettorale su temi quali i rifiuti, l'acqua pubblica, il trasporto pubblico locale, la sanità declina le varie questioni in modo tale che ci vedono di fatto in totale contrapposizione con il PD toscano.

Anche su un tema importante quale la portualità abbiamo una visione alternativa.

Questi temi sono stati recepiti nel programma del sindaco, prima nelle linee programmatiche e poi nel DUP e non è forse un caso che su questi temi in quanto entranti in una dinamica interprovinciale, se non addirittura regionale o nazionale si abbia il massimo livello di conflittualità.

Il mio primo impegno da subito è stato quello di comprendere le esigenze del Porto di Livorno, un'infrastruttura fondamentale per la Regione ed il paese e cuore dell'economia livornese.

Ho passato giorni e notti ad osservare, ad ascoltare i marittimi, a girare per il Porto, perché se il Comune non ha competenze specifiche sulle aree demaniali, dal momento che stiamo rivedendo il piano strutturale, è fondamentale armonizzare l'interfaccia porto-città e comprendere come funziona il nostro porto.

La risposta è stata una chiusura totale in Comitato Portuale: quando ho portato l'istanza del Consiglio Comunale espressa con voto unanime (e quindi in ultima analisi della città di Livorno) a non privatizzare le quote di Porto 2000, mi sono trovato praticamente da solo.

Oggi torniamo a ragionare di PRP e se è vero che il Porto di Livorno è un'infrastruttura che va oltre i confini cittadini, quello che è importante è pensare in prospettiva.

Come Giunta non ci siamo mossi guardando ai colori politici dietro le istituzioni, e tantomeno aspetti campanilistici.

Al contrario abbiamo valutato caso per caso, sulla base dell'interesse complessivo in senso più esteso.

Un caso emblematico è stato quello della cessione da parte di Regione Toscana delle quote di SAT Aeroporto di Pisa, e nonostante la tradizionale "rivalità" con i cugini pisani abbiamo dato battaglia affinché si rispettassero i patti parasociali e si difendesse non il Galilei contro Peretola ma l'interesse di tutta la Toscana ad avere un polo logistico integrato tra aeroporto, interporto e porto che agisse in sinergia con lo scalo fiorentino e non di mettere quest'ultimo in concorrenza con quello pisano.

Il via libera della Regione Toscana all'allungamento della pista a 2000 metri è stato il cavallo di Troia per arrivare alla temutissima pista di 2400 metri richiesta da ENAV, estensione che sbaraglierebbe Pisa una volta per tutte.

Il mio predecessore Alessandro Cosimi, già Presidente di ANCI Toscana, era Presidente dell'Autorità Idrica ed, essendo stato eletto nel 2012, era già allora chiaro che il suo mandato di sindaco sarebbe scaduto oltre un anno prima del termine di quello ai vertici di AIT. Il successore avrebbe dovuto subentrare naturalmente per il periodo residuo.

Così non è stato, forse perché era stato eletto il sindaco sbagliato?

Forse perché nel programma del M5S è chiaro il recepimento dell'esito referendario 2011 e quindi della pubblicizzazione dell'acqua ?

I Forum dell'Acqua hanno perfettamente compreso che non era in ballo semplicemente il mio nominativo, ma ben altro ed hanno sostenuto questa vertenza, che da pochi giorni ha trovato una conclusione con la proposta del nuovo Presidente Bonifazi di sostituirlo in caso di impedimento, e la mia disponibilità a farlo, rinunciando a ricorrere al TAR Toscana, nel quale avrei potuto trovare soddisfazione ma finendo con il danneggiare i cittadini.

Similmente si è recentemente votato per il Presidente della Conferenza dei Sindaci USL6: per la prima volta in quanto fino ad ieri la legge individuava automaticamente, nel sindaco del comune capoluogo, il presidente dalla Conferenza stessa.

E' vero che questo è previsto nella legge ma è stato chiaro, per come sono andate le candidature e gli schieramenti, che la dinamica partitica si era innescata.

Parlare di ASL porta inevitabilmente ad affrontare la questione dell'Ospedale di Livorno: ferma è stata l'opposizione in città allo spostamento a Montenero, in ottica da un lato ad un'operazione immobiliare senza pari, dall'altro ad un processo di privatizzazione di ciò che resta della Sanità livornese.

A questo proposito proprio venerdì in occasione della conferenza regionale dei sindaci ho avuto modo di chiedere ufficialmente all'assessore regionale alla Sanità un incontro per iniziare, nell'ambito della correttezza delle procedure amministrative, il procedimento di revisione dell'accordo di programma.

Per questo difendere Livorno significa difendere i piccoli presidi ospedalieri della provincia.

Nessun "livornocentrismo" quindi.

Su CTT c'è un altro capitolo di quel processo che accomuna tutti i beni comuni (acqua, rifiuti, sanità) in barba agli esiti referendari 2011 dove si è detto no alla privatizzazione non solamente dell'acqua pubblica ma di tutti i servizi pubblici come appunto il TPL.

Un sistema di scatole cinesi attraverso il quale una cordata privata si è impossessata di un patrimonio pubblico, di competenze, mezzi e immobili con un servizio che viene centralizzato.

In futuro non sarà più possibile mantenere quelle linee che collegano i quartieri periferici (es. Castellaccio, Valle Benedetta) che hanno un'utenza assidua quanto insufficiente per mantenere servizi che soltanto il pubblico è in grado di garantire.

IL COMUNE

Tornando alla macchina amministrativa abbiamo trovato serissimi professionisti ed attaccamento a "l'azienda" ma è pur vero che 70 anni è un'epoca e serve dare discontinuità.

La figura del precedente Segretario Generale aveva finito negli anni con il rivestire sia il ruolo di segretario generale che quello di direttore generale, riunendo la gestione degli atti amministrativi, dal Consiglio Comunale alla Giunta con quello amministrativo del direttore generale, che sovrintende i vari dirigenti ed in ultima analisi l'efficienza dei servizi dei quali usufruisce il cittadino.

Troppo potere decisionale nelle mani di una sola persona.

Siamo stati accusati per questo di avere aumentato la spesa pubblica ma questo non è vero.

Riteniamo inevitabile che il Direttore Generale ed il Segretario Generale siano due figure per noi nettamente distinte e se quella del segretario generale passa attraverso una specifica procedura ministeriale per il direttore generale il percorso è stato differente.

La Giunta è poi il trionfo dell'idea di percorso partecipato cara al M5S perché per la prima volta a Livorno gli assessori sono stati individuati attraverso una selezione di curricula, pervenuti per posta elettronica, per puntare sulle competenze piuttosto che sulle appartenenze.

Un percorso non facile, come lo sono tutti i nuovi percorsi inediti, chiuso con la designazione dell'assessore al bilancio, con un ritardo trasformato dai mass media in un caso nazionale.

IL BILANCIO

Da poche ore, come sapete, abbiamo approvato il bilancio previsionale 2015, atto fondamentale del Comune.

Sapevamo e sappiamo benissimo ovviamente che l'approvazione della legge di stabilità renderà necessario rivedere il bilancio.

Abbiamo però ritenuto politicamente ed amministrativamente preferibile e prioritario dare da subito certezza ad alcune partite importanti.

E' un bilancio di guerra per gli effetti congiunti dei tagli dei conferimenti da parte dello Stato, superiori ai 20 milioni ed all'indebitamento delle aziende municipalizzate e partecipate.

Ci siamo trovati ad operare una "non scelta".

O si tagliava il bilancio per 20 milioni, e questo avrebbe comportato l'impossibilità di poter continuare a sostenere l'istituto Mascagni e la Fondazione Goldoni, oltre ovviamente a ben più incisivi tagli nel welfare nonché l'impossibilità di supportare le tensioni finanziarie che AAMPS si trova a gestire in quanto ereditate dalle passate

disastrose gestioni.

Questo ha anche evitato, a sua volta, a caduta, di trasferire ulteriori tensioni finanziarie verso le numerose aziende creditrici verso la nostra municipalizzata, con la perdita esponenziale di posti di lavoro.

Siamo cittadini prestati alla politica e per questo dobbiamo agire con la massima responsabilità specialmente quando si tratta di aumentare le tasse e, a maggior ragione, in un periodo drammatico come questo.

E' solamente all'interesse generale della Comunità Livornese che dobbiamo guardare; non di certo a NESSUNA istanza specifica (anche quelle di per se legittime) sia che arrivi da un singolo cittadino, azienda, associazione, sindacato fino alla rappresentanze di categoria.

I percorsi partecipativi non possono prescindere dall'ascolto ed il coinvolgimento di tutti, ma questo non comporta certo quell'approccio corporativista, che viene da lontano.

Per noi l'unico vero stakeholder, portatore di interessi è la Cittadinanza.

Tagliare il sociale, significa perdere sostegno per i più deboli, tagliare la cultura significa impoverire l'intera città riducendo la qualità dell'insegnamento e delle strutture scolastiche, tagliare i lavori pubblici significa peggiorare la qualità delle strade, del verde urbano, degli interventi di manutenzione del patrimonio pubblico e quindi più complessivamente della qualità della vita.

Siamo consapevoli che l'aumento delle tasse sia impopolare per tutti, ma riteniamo che questa sia una fase verso cui ci siamo trovati costretti per le motivazioni che ho detto prima e che nell'arco del mandato costituisca il presupposto per approdare dal 2016 ad un effettiva diminuzione della pressione fiscale in città.

IL LAVORO

Il territorio del comprensorio livornese è afflitto da una crisi occupazionale di cui non si ha memoria.

Le caratteristiche del tessuto produttivo livornese, che al di là delle specificità di essere polo di logistica, non solamente portuale, è pericolosamente così poco variegato. Il perdurare della crisi del mondo automotive, ormai senza ritorno, non è stato compensato, come altrove, dallo sviluppo di altri settori nei quali Livorno ha grande margine di crescita. Uno fra tutti il turismo.

Siamo consapevoli che nessuna risposta possa compensare tale perdita di posti, ma è altrettanto vero che serva differenziare il più possibile l'economia livornese in settori futuribili.

La chiusura di TRW e le crisi di Eni e adesso la situazione di People Care sono gli ultimi episodi di un orrore economico, e l'avvio da parte delle Istituzioni dell'iter per la Dichiarazione di Stato di Crisi Complessa ne è la certificazione. A nulla vale ovviamente che insista in un Comune diverso dal nostro.

Noi riteniamo che il Porto di Livorno sia buona parte della soluzione, ma non La Soluzione e in questo modo l'Amministrazione ha operato affinché le aree ex-Spica, che hanno ospitato Delphy e TRW, non rimanessero beffardamente delle piccole Černobyl, aree bruciate per sempre, in un territorio che paradossalmente ha sempre meno spazio per le imprese e non può permettersi di cementificare ulteriormente.

Bonificare queste aree è una risposta a questa esigenza così come un possibile sbocco per gli ex lavoratori di quelle aziende.

Crediamo che quell'area possa divenire un miglio quadro di ricerca, perché senza di

essa, come testimoniano aziende virtuose come quelle del settore aerospaziale, non può esserci vero radicamento nel territorio.

Una delle questioni che ha tenuto maggiormente in scacco la città quella del servizio di spazzamento, perché ovviamente se tutti hanno diritto ad un lavoro è chiaro che in questo caso si è mischiato un servizio assieme ad un ammortizzatore sociale.

Ma è sempre la solita partita quella di quelle privatizzazioni portate avanti dal PD sotto forma di servizi dati in subappalto.

Se negli anni passati si fosse mantenuto tutto inhouse oggi non si avrebbero persone di età avanzata fare un lavoro che è sicuramente usurante, ci sarebbe stato un turnover e la qualità del servizio sarebbe stato sicuramente migliore.

Si è fatta invece un'altra scelta che è la stessa in ultima analisi della ricerca di soci privati per servizi aventi come cuore i beni comuni.

Il M5S ha sempre avversato i centri commerciali ma non per odio ideologico, che non ci appartiene.

Abbiamo tenuto poche settimane fa un convegno aperto alla città, sul rilancio del commercio nelle aree pedonali e sull'inevitabile declino della grande distribuzione.

Dove funziona assomiglia molto da vicino ai centri storici, come i grandi villaggi outlet, altrimenti si creano dei contenitori destinati a chiudere in pochi anni.

Quello che non ci convince di queste realtà, è che finiscano con il rappresentare delle idrovore di denaro della comunità visto che al di là dei posti di lavoro che garantiscono, il grosso finisce in una logica distributiva lontana anni luce dal territorio.

E proprio qua vogliamo ripartire per legare maggiormente queste aziende alla città.

Esselunga per noi rappresenta una sfida, perché se da un lato rappresenta una novità positiva per il consumatore, visto che porta una ventata di concorrenza destinata ad abbassare i prezzi in città dall'altro viene vista come una minaccia per la piccola distribuzione.

Nostra idea è quella di proporre un'insolita alleanza tra grande e piccola distribuzione con la soluzione di sostituire/affiancare alle fidelity card una moneta locale da spendere esclusivamente nei centri commerciali naturali e nei negozi del quartiere.

In più Esselunga è interessata a realizzare proprio su Livorno un'attività di confezionamento di sfusi dalla filiera corta del Mercato Ortofrutticolo, che affianchi i loro prodotti a marchio.

Anche il Mercato Ittico livornese rifornirebbe gli scaffali di questo centro - e non solo - che si avvia a divenire una novità assoluta nel mondo della grande distribuzione oltre che un'opportunità per quasi duecento persone, da assumere con contratti a tempo indeterminato esclusivamente dal comprensorio livornese.

Ieri la Camera dei Deputati ha varato la legge di stabilità in serata.

Non siamo così livornocentrici da pensare di essere al centro dei pensieri del Governo Renzi, perché certamente il congelamento della TASI ha messo in difficoltà non solamente il Comune di Livorno.

Sicuramente quanto avvenuto ieri sera ci costringerà a tornare in Consiglio a modificare il Bilancio.

Abbiamo però ritenuto rispettare i tempi ai quali, come ente sperimentatore del nuovo sistema di contabilità, siamo tenuti e quindi abbiamo deciso di votare in ogni caso.

Le opposizioni a prescindere votano contro il bilancio, in qualsiasi comune.

Votare contro è un atto di chiarezza per la distinzione dei ruoli, tra maggioranza ed opposizione.

Nella politica “spoliticata” della Prima Repubblica votare a favore dell’atto fondamentale degli enti locali presupponeva un ingresso in maggioranza che portava all’inevitabile “rimpasto”.

La pagina di ieri è stato un passaggio duro, inevitabile.

Le ricette della maggioranza in questo periodo di “lacrime, sudore e sangue” non possono essere popolari.

A nessuno piace l’idea dell’aumento delle tariffe, delle aliquote comunali.

Ma l’alternativa oggettivamente è impraticabile perché i tagli a servizi fondamentali sarebbero stati tali da mettere a repentaglio i servizi al cittadino.

Confidiamo che Livorno potrebbe beneficiare di un allentamento al patto di stabilità che le stesse forze che sostengono il governo Renzi con tutta probabilità presenteranno con il classico maxiemendamento che segue al varo della legge.

Il rinvio della “local tax” e il congelamento dell’aliquota TASI al 2,5 per mille è l’ultima pagina di un governo schizzofrenico che taglia i conferimenti agli enti locali e dall’altro finge di ridurre le tasse ai cittadini, mentre con questa legge di stabilità vengono tagliati ai Comuni oltre 625 milioni di detrazioni a favore delle famiglie per i figli a carico.

Di sicuro anche il varo della legge di stabilità è figlia del Patto del Nazareno, un assegno elettorale che ricade totalmente sugli enti locali, sui quali si scarica l’onere dell’inevitabile aumento delle tasse e delle imposte locali – in omaggio alla storica posizione di Forza Italia di non tassare la prima casa.

Un patto scellerato che vedremo seguire nella designazione del nuovo Presidente della Repubblica.

Filippo Nogarin

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

“Pieter Schelte” la nave gigante dell’offshore ha il cuore elettrico firmato da Imesa

L’azienda del Gruppo Schiavoni ha fornito i quadri principali per la Pieter Schelte, l’imponente nave progettata per l’installazione e rimozione di piattaforme marine per idrocarburi

Jesi, 23 dicembre 2014 - È firmato Imesa il cuore elettrico della Pieter Schelte, la gigantesca nave progettata per la posa e rimozione di piattaforme marine per idrocarburi e appena entrata in operatività. L’azienda del Gruppo Schiavoni, che si colloca tra i leader europei nella produzione di sistemi elettromeccanici, ha progettato e realizzato i quadri elettrici principali.

Un progetto, tra i più imponenti e sofisticati mai concepiti nel settore navale, che ha messo insieme le eccellenze del comparto in campo ingegneristico e tecnico-impiantistico a livello mondiale. Pieter Schelte è stata costruita da Daewoo Shipbuilding in Corea del Sud per conto del gruppo elvetico Allseas; l’olandese Imtech, che ha avuto il ruolo di integratore di sistema per la parte elettrica, ha voluto Imesa

per la fornitura dei quadri, nel dettaglio 78 pannelli di media tensione divisi in 4 quadri elettrici principali.

“Aver preso parte a questa straordinaria impresa è motivo di grande orgoglio – commenta il presidente del Gruppo, Sergio Schiavoni –; la totale affidabilità degli apparati tecnici è un elemento imprescindibile per un progetto navale così ambizioso. La quantità di potenza di cui la Pieter Schelte ha bisogno è molto elevata e richiede alti standard di sicurezza. Per questo abbiamo sviluppato nei nostri laboratori un’accurata fase di collaudo per testare al meglio le prestazioni dei quadri”.

Pieter Schelte è frutto di un’idea progettuale che risale ad oltre vent’anni fa: da allora sono state realizzate diverse fasi di studio per individuare le migliori soluzioni tecniche adatte ad una funzione rivoluzionaria per l’offshore: l’installazione e la rimozione in blocco di grandi piattaforme marine per idrocarburi.

Dopo la consegna dei quadri elettrici avvenuta nel 2009, un team altamente specializzato di tecnici Imesa ha seguito l’avanzamento del cantiere, con interventi sul posto nelle fasi più delicate per la messa in opera. Il gigantesco catamarano, che prende il nome dal pioniere del sollevamento Pieter Schelte Heerema, è oggi finalmente operativo; lunga 382 metri per una larghezza massima di 124 metri, la Pieter Schelte ha una stazza a pieno carico da 900.000 t, è capace di sollevare fino a 25mila tonnellate alla volta e, grazie a sistemi tecnologici sofisticati, è in grado di lavorare anche in condizioni meteomarine avverse.

Un progetto ad alta specializzazione che conferma il ruolo di primo piano di Imesa come fornitore qualificato delle principali realtà del settore navale a livello mondiale.

Il Gruppo Schiavoni è una realtà consolidata nei settori dell’elettrotecnica industriale, energia, oil & gas e costruzioni. Nato negli anni ’60 ad Ancona per iniziativa di Sergio Schiavoni, si distingue per capacità di innovazione e ricerca di nuovi mercati; collabora con importanti gruppi industriali e negli ultimi anni ha operato in 39 Paesi. Tra le principali realizzazioni: i quadri elettrici per la prima portaerei italiana ‘Cavour’; per la Fincantieri installazioni per molte navi da crociera; la ricostruzione dell’impianto elettrico stradale della città di Bassora, distrutto nel conflitto iracheno.

Imesa spa, basata a Jesi (An), con sedi a Roma, Milano e Dubai, è tra i leader europei nella produzione di quadri elettrici di media e bassa tensione, sezionatori isolati in sf6 per la media tensione da interno e da esterno, sistemi di supervisione e controllo e impianti elettrici chiavi in mano. Conta 200 dipendenti e vanta collaborazioni con importanti aziende italiane ed estere come: Enel, Saipem, Terna, Technimont, Converteam, Fincantieri, Eni, Enipower, Ansaldo Sistemi Industriali, Technip Italy e Lukoil.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Tir, costi minimi, il Governo affonda 2mila imprese di

autotrasporto

Roma, 22 dicembre 2014 - Grazie Italia. Non solo lo Stato vara norme inique e assurde. Non solo non è in grado di applicarle. Spinge anche le imprese a intentare cause per far valere i loro diritti per poi vedersi cancellare questi diritti per legge e rimanere senza tutele con il costo aggiunto delle spese sostenute.

L'ennesimo clamoroso paradosso si è consumato ancora una volta nel settore dell'autotrasporto dove il governo ha cancellato nella legge di stabilità i cosiddetti costi minimi di sicurezza, che già rappresentavano la prova concreta dell'ennesimo fallimento delle scelte, in materia di politica dei trasporti, compiute dai governi che si sono succeduti alla guida del paese. Ma il peggio deve ancora a venire: la nuova norma non salvaguarda il pregresso - rivela Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito - con un risultato aberrante: circa 2.000 imprese di autotrasporto italiane che si sono avvalse delle norme di Stato per far valere i loro diritti avviando cause legali nei confronti dei committenti, seguendo le procedure di legge, sono state freddate da un secco taglio verticale contenuto nella legge di stabilità".

"Tutte le cause avviate, per un valore che si può stimare per circa 30 milioni di euro - conclude Longo - diventano immediatamente spazzatura. I giudici, infatti, nel prendere atto della modifica normativa, chiuderanno le cause senza neanche archivarle. Il tutto, nel paese della certezza del diritto ?".

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Antitrust, rimborsi viaggi in Egitto, impegni e sanzioni

Roma, 22 dicembre 2014 - A conclusione di 12 istruttorie avviate nei confronti di 14 tour operator italiani (uno con doppia società e un altro con doppio marchio), l'Autorità Antitrust ha accettato gli impegni di 6 operatori per rimborsare i viaggi in Egitto, a suo tempo annullati dopo l'invito del Ministero degli Esteri a non recarsi in quel Paese a causa delle tensioni politiche e sociali, diffuso nell'agosto 2013 e fino a giugno scorso. Negli altri casi, l'Agcm ha accertato infrazioni (pratiche commerciali aggressive o scorrette) e irrogato sanzioni pecuniarie amministrative, tra cui 150mila euro alla società Phone&Go.

Sulla base delle segnalazioni di numerosi consumatori e associazioni di consumatori, l'Antitrust aveva aperto le istruttorie sui pacchetti turistici di Alpitour, Veratour, Going con Bluvacanze, Eden, Phone&Go, Swantour, Marevero (di Damare S.r.l. e Liberi Tutti Travel S.r.l.), Settemari, I Viaggi di Atlantide (di Impresa Viaggi Sea Line S.r.l.), I Viaggi del Turchese, Brixia Tour Operator (di Savio Nicola & Co. S.a.s), Amico Tour Resort Travel (di Maurizio Pellucchi). La prima contestazione ha riguardato il mancato rimborso da parte degli operatori turistici, al momento dell'annullamento del viaggio, dell'intero prezzo corrisposto dai clienti, accompagnato dalla mancata proposta di mete alternative alle stesse condizioni di prezzo. Il secondo profilo attiene alle modalità di promozione di pacchetti turistici tramite i siti Internet degli operatori, caratterizzate da rilevanti carenze informative sulle condizioni socio-politiche in cui

versava l'Egitto in quel periodo.

Sei delle 12 istruttorie si sono concluse con l'accettazione degli impegni: Alpitour, Veratour, Swantour, Going/Bluvacanze, Settemari e Amico Tour Resort Travel si sono vincolati così a restituire ai clienti le somme trattenute a seguito dell'annullamento dei viaggi in Egitto; a informare in futuro, tramite il proprio sito internet, di eventuali controindicazioni per le destinazioni oggetto dei pacchetti turistici pubblicizzati; e infine, a inserire sul sito e nei cataloghi cartacei la previsione del rimborso integrale del prezzo, versato per il pacchetto turistico, in caso di annullamento del viaggio per causa non imputabile al consumatore.

Nei confronti di Eden, Phone&Go, Marevero, I Viaggi di Atlantide, I Viaggi del Turchese e Brixia Tour Operator, le istruttorie si sono concluse invece con l'accertamento dell'infrazione e l'irrogazione di sanzioni amministrative. In particolare, l'Antitrust ha giudicato una pratica commerciale aggressiva la condotta tenuta dagli operatori che, a seguito dell'annullamento dei viaggi in Egitto, avevano trattenuto parte delle somme versate dai turisti; nonché una pratica commerciale scorretta la mancata informativa - nei siti Internet dei tour operator - sullo stato socio-politico di quel Paese, la cui conoscenza è stata considerata essenziale ai fini di una decisione consapevole e avveduta dei consumatori.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Il Primo Ministro del Kazakistan incontra l'AD di Eni Claudio Descalzi

Durante l'incontro l'Amministratore Delegato di Eni ha illustrato il positivo andamento delle attività di Eni in Kazakhstan, con particolare attenzione ai progetti di Kashagan e Karachaganak.

Astana, 22 dicembre 2014 - Il Primo Ministro del Kazakistan, Karim Massimov e il Ministro dell'Energia, Vladimir Shkolnik, hanno incontrato oggi ad Astana l'Amministratore Delegato di Eni.

Nel corso dell'incontro, l'Amministratore Delegato di Eni ha illustrato il positivo andamento delle attività di Eni in Kazakhstan, con particolare attenzione ai progetti di Kashagan e Karachaganak, oltre alla partnership di Eni con la società di Stato KazMunaiGaz per l'esplorazione del blocco offshore di Isatay e per il progetto del cantiere navale nella regione di Mangystau.

L'Amministratore Delegato di Eni, Claudio Descalzi, ha anche commentato la recente firma dell'accordo tra il governo del Kazakistan e i partner nel progetto di Kashagan che ha risolto numerose questioni operative, finanziarie e ambientali: "Questo accordo dà un ulteriore impulso al riavvio della produzione di Kashagan il prima possibile e in sicurezza, e rafforza la nostra decisione strategica di continuare a investire in Kazakistan, un paese con giacimenti supergiant di petrolio e gas e con un clima favorevole agli investimenti. Questi fattori sono particolarmente rilevanti nel mercato attuale caratterizzato da volatilità, e che richiede al nostro settore di essere sempre

più selettivi nei programmi di investimento”.

Eni è presente in Kazakhstan dal 1992, dove è co-operatore del giacimento Karachaganak e partecipa al consorzio North Caspian Sea PSA, responsabile delle operazioni del giacimento di Kashagan.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Il Nicaragua, non vuole il supercanale. Manifestazioni contro

Managua, 19 dicembre 2014 - Oltre 3.000 persone hanno partecipato a una marcia pacifica nella capitale del Nicaragua per chiedere il rispetto dei diritti umani e rifiutando la costruzione di un canale che la società cinese HKND inizierà nei prossimi giorni, il 22 dicembre.

Indossando vestiti blu e bianco come i colori della bandiera del Nicaragua e striscioni con lo slogan “No al canale”, i manifestanti hanno camminato diversi isolati nel centro della città di Managua e hanno scandito slogan contro il governo del presidente Daniel Ortega.

I leader delle organizzazioni civili e partiti di opposizione hanno accusato la polizia di impedire il passaggio di almeno 78 autobus con gli agricoltori cercando di arrivare a Managua da comunità del nord e sud.

“Questa marcia è stata un successo, perché ho messo in chiaro che il regime è dovuto ricorrere al blocco e repressione del corteo per evitare una mobilitazione generale dei cittadini”, ha detto Ana Margarita Vijil, leader del Movimento Rinnovamento Sandinista dissidente (MRS, a sinistra).

I manifestanti sono stati raggiunti da circa 800 ex lavoratori dello zucchero che dieci giorni fa ha iniziato una marcia da Chichigalpa (nord-ovest) per richiedere il risarcimento dei danni alla salute.

“Mai concesso alla dittatura di Anastasio Somoza (rovesciato nel 1979) che aveva considerato grande questo progetto del canale, ma che minaccia i diritti di proprietà di migliaia di contadini a rischio delle loro terre”, ha detto Vilma Núñez, presidente del Centro per i Diritti Umani del Nicaragua (Cenidh).

Parlando ai manifestanti radunati davanti alla sede delle Nazioni Unite, Nunez ha detto che il governo del Nicaragua ha proclamato la democrazia e la libertà del suo popolo alle agenzie delle Nazioni Unite, “mentre poi viola il diritto di libera espressione e di movimento” degli avversari.

La società cinese HKND ha segnalato che sarà scavato una trincea di una lunghezza di 278 chilometri (105 km nel lago Nicaragua, Sud) per unire il Mar dei Caraibi e l'Oceano Pacifico in un progetto del valore di 50.000 miliardi di dollari Usa.

“Il canale sarà la distruzione delle nostre specie marine e il Lago Nicaragua, il più grande serbatoio di acqua del Nicaragua e del Centro America”, ha detto un'associazione di coltivatori locali di Matagalpa nella provincia (nord), che è venuto alla marcia con un gruppo di donne organizzate in una cooperativa rurale.

Per il professore sandinista ed ex ministro della Pubblica Istruzione, Carlos

Tünnermann, il movimento di opposizione per il Nicaragua (MPN), "Daniel Ortega ha consegnato il paese a Wang Jing, in un progetto che distrugge i diritti umani di tutti i nicaraguensi."

A questo progetto si dichiarano favorevoli, tra le tre grandi potenze militari ed economiche al mondo, solo la Russia e la Cina. Gli Usa non hanno espresso ufficialmente nessun parere per due ordini di motivi opposti: 1) evitare l'influenza dei cinesi e russi in quell'area "controllando" il solo Canale di Panama 2) come secondo motivo, la possibilità che la concorrenza di due canali nella stessa area geografica, possano abbassare le tariffe dei passaggi delle navi con una consistente diminuzione di costi.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

La Danimarca rivendica una parte del Polo Nord

Copenaghen, 19 dicembre 2014 - Dati scientifici dimostrano che la Groenlandia è collegata al Polo Nord da una dorsale oceanica sotto il Mar Glaciale Artico, che avrebbe determinato, secondo la Danimarca, che il territorio - e tutte le risorse che vi si trovano - appartiene ad essa.

Il ministro degli Esteri danese, Martin Lidegaard, ha detto che il suo paese ha intenzione di presentare una richiesta in tal senso lunedì prossimo, dinanzi a una commissione delle Nazioni Unite a New York, la responsabilità di decidere chi possiede i territori settentrionali di quella regione artica. Anche il Canada e la Russia sono interessati al Polo Nord da molti anni.

Lidegaard spera che altri paesi rispettino le "regole del gioco".

Gli Stati Uniti, la Russia, la Norvegia, il Canada e la Danimarca hanno tutti le aree vicino al Polo Nord, ma solo il Canada e la Russia hanno rivendicato parte dei territori della regione.

Lo scorso agosto, durante una visita in Canada del nord, il primo ministro Stephen Harper ha criticato la crescente presenza militare della Russia nella regione artica.

Harper promise, all'epoca della sua prima elezione nel 2006, di aumentare la presenza del Canada nella regione.

E per questo che ad inizio di agosto 2007, una iniziativa che destò molto scalpore la missione politico-scientifica Arktika 2007 organizzata dalla Russia - che rivendica sovranità su parte del territorio artico - nelle acque del Polo Nord: un mini-sommergibile - il Mir-1 - ha raggiunto la profondità di 4 261 m sul fondo dell'Oceano Artico, ovvero al di sotto del Polo Nord geografico, fissando sul fondale il vessillo nazionale.

Secondo le autorità di Mosca, la Russia (che negli anni settanta e anni ottanta aveva inviato nella zona rompighiaccio a propulsione nucleare) sarebbe in possesso di elementi comprovanti che il territorio del quale viene reclamata la sovranità è un'estensione geologica sommersa del cosiddetto Scudo siberiano.

In altre parole, costituirebbe una parte integrante della piattaforma continentale russa delimitata da quella che viene chiamata dorsale di Lomonosov.

Posted in [Ultime notizie](#) | [No Comments](#) »

Civitavecchia, siglato protocollo d'intesa tra Autorità Portuale e Ares 118 per 25 defibrillatori

Civitavecchia 19 dicembre 2014 - Pasqualino Monti, Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta, e Francesco Malatesta, Direttore Amministrativo dell'ARES 118 (Azienda Regionale Emergenza Sanitaria), hanno sottoscritto un protocollo d'intesa che doterà il network dei porti di Roma e del Lazio di venticinque defibrillatori semiautomatici esterni (DAE) in comodato d'uso.

Quest'accordo rientra nel "Progetto Regionale Lazio Cuore Sicuro" che promuove programmi di sensibilizzazione al problema della morte cardiaca improvvisa e informa sull'importanza delle manovre di rianimazione cardio-polmonare di base e della defibrillazione.

"Questo protocollo - sottolinea Monti - va nella direzione che abbiamo indicato con il progetto "porto sicuro", iniziato più di due anni fa in collaborazione con la ASL e la Capitaneria di Porto, e oggi con l'Ares 118, che ha visto tra i suoi momenti più significativi e rilevanti le attività di prevenzione con le imprese portuali, gli RSPP (rappresentanti del servizio di prevenzione protezione) e gli RLS aziendali e la pubblicazione di più di 1000 libretti sul tema della sicurezza distribuiti alle figure chiave della sicurezza in porto e che nei prossimi mesi doterà il porto di nuovi strumenti per la rianimazione".

"Con questo atto - hanno dichiarato il Presidente Monti ed il rappresentante dell'Ares 118 Malatesta - si va a colmare una lacuna del nostro sito produttivo che permetterà al porto di Civitavecchia e ai porti di Fiumicino e Gaeta, di avere dei defibrillatori e degli operatori costantemente formati e altamente specializzati nell'uso degli stessi, tutto questo al fine di garantire e tutelare, principalmente, la salute e la sicurezza dei lavoratori portuali e tutte le persone che gravitano nello scalo".

"Per l'Authority - conclude il Presidente Monti - il principio "Safety First" è da intendersi come un elemento del vantaggio competitivo e non un ostacolo al mercato soprattutto perché ci sta a cuore l'incolumità e la salvaguardia di tutti quelli coloro che lavorano o arrivano nei nostri porti. Una priorità in linea con la cultura dell'emergenza sanitaria, con particolare riguardo alle tematiche della rianimazione cardio-polmonare di base e della defibrillazione precoce".

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Porto Empedocle, controllo filiera della pesca. Pescatore

minaccia di darsi fuoco con tanica di benzina

Controlli in materia di esercizio illecito della pesca e commercio o distribuzione di prodotti ittici non idonei al consumo umano

Porto Empedocle, 19 dicembre 2014 - Le ore 7.00 di questa mattina una motovedetta della Guardia Costiera ha sorpreso a P. Empedocle un'unità da diporto con a bordo attrezzi da pesca vietati. Nel corso dei successivi accertamenti, avvenuti presso il Molo Crispi, il proprietario dell'unità (G.D., 45 anni, nato ad Agrigento e residente a P. Empedocle) ha provato ad occultare le prove della condotta illecita, gettando in mare un verricello non consentito detenuto a bordo, ed ha tentato di ostacolare la condotta dei militari, minacciando di darsi fuoco con una tanica di benzina ed inveendo contro le forze dell'ordine. Grazie anche al tempestivo intervento degli agenti del Commissariato di P.S., nonché alla professionalità ed alla calma dimostrata dal personale della Guardia Costiera, è stato possibile dissuadere l'uomo dall'attuare le minacce alla propria e altrui incolumità: a suo carico è stata elevata una sanzione da 1.000 € per detenzione di attrezzi da pesca professionale non consentiti, mentre nei suoi confronti è stata inoltrata notizia di reato alla Procura della Repubblica per i reati di cui agli art. 334, 336-337, 340 del Codice Penale (sottrazione di cose sottoposte a sequestro, minaccia e resistenza a pubblico ufficiale, turbamento della regolarità dei servizi portuali). Il verricello è stato successivamente recuperato dai fondali con un rampino, non senza difficoltà, e posto sotto sequestro dalla Guardia Costiera.

Nel corso di analoga operazione condotta ieri mattina il conduttore di un natante da diporto (S.B., empedoclino di 42 anni) è stato sorpreso in attività di pesca all'interno dello specchio acqueo portuale di P. Empedocle e con utilizzo di attrezzi da pesca professionale non consentiti: nei suoi confronti è scattata una sanzione da 1.000 €, oltre al sequestro di più di 250 metri di reti da posta. Ulteriori verifiche condotte dalla Guardia Costiera hanno permesso di accertare che il motore dell'unità era privo di assicurazione per responsabilità civile: per tale motivo al trasgressore è stato elevato un ulteriore verbale da 841 €, mentre il natante ed il motore sono stati sequestrati e rimossi con carro attrezzi e successivamente affidati in custodia ad apposita ditta autorizzata.

Tra ieri ed oggi, infine, la Guardia Costiera, unitamente a personale della Polizia Municipale di Agrigento e di P. Empedocle, ha effettuato specifici controlli presso i mercati settimanali delle due città. A due venditori ambulanti (G.C., 70 anni, ed il figlio B.C., 43 anni, entrambi di P. Empedocle) sono state elevate altrettante sanzioni da 1.500 € per mancanza di rintracciabilità dei prodotti e impossibilità di risalire al fornitore degli alimenti: il pesce (oltre 50 kg) è stato sequestrato e, al termine degli accertamenti condotti da personale veterinario dell'ASP 1 di Agrigento, dichiarato non idoneo al consumo umano ed avviato alla distruzione come previsto per legge.

Fino al 19 gennaio prossimo è in programma, nel territorio della provincia di Agrigento, una operazione nazionale complessa di controllo della filiera di pesca: militari della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di P. Empedocle e dei dipendenti Uffici Circondariali Marittimi di Lampedusa, Licata e Sciacca stanno intensificando, in concomitanza con le festività di fine anno, i consueti controlli tesi a tutelare la salute dei consumatori e la sicurezza e tracciabilità dei prodotti ittici commercializzati nelle pescherie, nei centri di distribuzione e nei ristoranti.

Posted in [Ultime notizie](#) | [No Comments](#) »

Nidera acquisisce terminal nel porto di Costanza

Rotterdam, 18 dicembre 2014 - Nidera ha acquisito in Romania nel porto di Constanza l'intero terminal della United Shipping Agency (USA)/USC. Come unico proprietario Nidera ha rafforzato la sua posizione in questo porto strategico sul Mar Nero. Il porto di Constanza è un partner commerciale tradizionale per i paesi dell'Europa centrale e orientale che producono prodotti agricoli in grandi quantità. Essa svolge un ruolo chiave nella esportazione di tali prodotti dal mercato nazionale della Romania e dei Balcani.

Negli ultimi anni Nidera ha già utilizzato, questo terminale per l'esportazione di vari cereali e semi oleosi. Data la quota di mercato sempre maggiore a causa del programma di produzione e del pieno possesso di tale terminale nel porto di Constanza e' importante per la crescita strategica nella regione.

Il terminal, unitamente ai due silos in Germania, che Nidera possiede, ed i due silos previsti in Romania, consentira' di aumentare la capacità produttiva e migliorare la logistica del colosso olandese.

Marc Kwakkelstein, Executive Vice President di Europa Nidera: "Questa acquisizione si inserisce perfettamente con la nostra strategia di crescita, si tratta di una grande opportunità per Nidera, leader nella produzione e distribuzione di prodotti agricoli in Europa Centrale e Orientale per incrementare e mantenere la sua capacità di sviluppo."

Il terminale in Constanza

Il terminale ha una capacità di stoccaggio complessiva di 250.000 tonnellate e ha un dispositivo di carico per autocarri, treni e chiatte. Vi si possono caricare due navi Panamax contemporaneamente.

Chi e' Nidera

Nidera è una grande società commerciale agricola con un fatturato annuo di oltre 17 miliardi di dollari. Nidera e' stata fondata a Rotterdam nel 1920. Nei primi anni, il fulcro della società si basava sul commercio di grano e cibo per e dall'Olanda, le Indie olandesi, la Germania, l'Inghilterra, la Russia e l'Argentina. Attualmente Nidera opera in 21 principali paesi di esportazione e di importazione, e commercializza i suoi prodotti in più di 60 paesi in tutto il mondo. Consolidando la propria presenza attraverso l'intera catena Nidera che ha creato una piattaforma che collega in modo efficiente i produttori di beni agricoli con i consumatori di cibo.

Posted in [Ultime notizie](#) | [No Comments](#) »

Fincantieri acquisisce un doppio ordine dalla Carnival Corporation

Trieste, 19 dicembre 2014 - Fincantieri si è aggiudicata un ordine per la costruzione di due nuove navi da crociera, destinate ai brand del gruppo statunitense Carnival Corporation, Carnival Cruise Line e Holland America Line.

Le unità saranno gemelle rispettivamente di "Carnival Vista" e "Koningsdam", attualmente in costruzione presso gli stabilimenti Fincantieri. La nave per Carnival Cruise Lines, che sarà la 26esima nella flotta per il brand, avrà 133.500 tonnellate di stazza lorda, una capacità di 3.954 passeggeri ed entrerà in servizio nella primavera 2018. L'unità per Holland America Line, la seconda della classe Pinnacle, avrà invece una stazza lorda di 99.500 tonnellate, potrà ospitare a bordo 2.650 passeggeri, e sarà consegnata nell'autunno del 2018.

Giuseppe Bono, CEO di Fincantieri, ha commentato: "Essere scelti ancora una volta per un ordine così importante è il miglior riconoscimento delle nostre capacità. Si tratta infatti di un segnale estremamente significativo, soprattutto se consideriamo il momento di evoluzione che sta vivendo la navalmeccanica nel comparto crocieristico, sia in Europa che in Asia. Fincantieri può contare su un portafoglio ordini solido e senza eguali in termini di diversificazione e qualità del prodotto, che ci conferma leader di settore. Questa posizione si è consolidata anche grazie al rapporto con Carnival, una partnership che negli anni ha permesso all'azienda di crescere e che oggi si rafforza con il recente accordo per il mercato cinese e con ordini come questi, ai quali ci auguriamo ne seguiranno di ulteriori".

"L'ordine a Fincantieri dimostra il nostro continuo impegno per offrire ai nostri clienti il meglio possibile a bordo attraverso i brand del gruppo", ha dichiarato Arnold Donald, Presidente e CEO di Carnival Corporation. "Le nuove unità saranno all'avanguardia in termini di tecnologia e allestimenti per dare vita a un'esperienza moderna di crociera e contribuire alla crescita della domanda".

Dal 1990 ad oggi Fincantieri ha realizzato 67 navi da crociera. Da qui al 2018 altre 17 unità, di cui 8 per il Gruppo Carnival, saranno costruite negli stabilimenti del gruppo.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Il RINA premiato in Indonesia come migliore registro di classifica

RINA Services ha ricevuto dall'associazione armatoriale indonesiana INSA il premio come migliore società di classifica in Indonesia del 2014.

Giacarta, 19 dicembre 2014 - Carmelita Hartoto, Chairman dell'associazione e presidentessa di Andhika Line, ha consegnato il premio a RINA Services per il ruolo attivo che la società svolge per la comunità navale indonesiana e per aver offerto, nel 2014, i migliori servizi di classifica e assistenza agli armatori di quel paese.

Mario Moretti, Country Manager per l'Indonesia di RINA Services, ha dichiarato: "Siamo orgogliosi del fatto che INSA abbia riconosciuto le competenze e l'esperienza che RINA Services mette a disposizione del mercato dello shipping indonesiano che si sta dimostrando molto dinamico. Crediamo che offrire servizi su misura che semplifichino il processo di rispondenza alle norme e lavorare in partnership con il cliente sia la chiave giusta per competere su un mercato come questo."

INSA rappresenta l'associazione nazionale degli armatori dell'Indonesia e conta circa 1200 compagnie iscritte. Ogni anno individua e premia le eccellenze nei diversi settori di attività. Il 2014 è stato il primo anno in cui è stato conferito un premio per i servizi di classifica. <http://www.insa.or.id/>

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Eni acquisisce il 70% da Petrogal per tre permessi esplorativi offshore

San Donato Milanese (MI), 18 dicembre 2014 - Eni ha concluso con Petrogal, società interamente detenuta dalla compagnia portoghese Galp e che opera nell'upstream dell'oil&gas, l'accordo (farm-in agreement) per acquisire la partecipazione del 70 % e l'operatorship nei permessi di Gamba, Santola e Lavagante, che garantiscono il diritto di esplorazione di un'ampia e inesplorata area di 9.100 chilometri quadrati nell'offshore del Portogallo.

I permessi esplorativi erano stati assegnati a Petrogal nel 2007 dallo Stato portoghese. L'accordo rientra nella strategia di Eni volta a diversificare e ampliare il proprio portafoglio esplorativo.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Livorno, bandi di gara pronti a gennaio per bacini e Porto 2000

Provinciali: Il 2014 è stato un anno positivo

Livorno, 18 dicembre 2014 - «Quest'anno sono venute a maturazione le condizioni per rendere veramente competitivo il porto. Tutto ruota, però, attorno all'approvazione del Piano regolatore Portuale». Nel giorno della conferenza stampa di fine anno la riflessione del presidente dell'Authority, Giuliano Gallanti, parte da qui, dalle decisioni prese sul bacino grande in muratura, da quelle sulla Porto 2000 e dall'esigenza mettere in sicurezza il Prp, mediando fra posizioni molto lontane fra loro e spuntando

le unghie ai polemisti di professione.

Già, il piano regolatore portuale. Per il numero uno dello scalo labronico non c'è altro tempo da perdere: «Al Prp sono legate tre importanti partite, la gara sulla porto 2000, quella sui Bacini e la realizzazione della Piattaforma Europa, opera necessaria se vogliamo rispondere alle sfide del gigantismo navale in modo concreto».

L'ultimo tassello da infilare nel puzzle della zonizzazione portuale è la variante al piano strutturale del Comune.

«Abbiamo chiesto semplicemente alle istituzioni che non si facciano battaglie politiche sulla pelle del porto - ha detto il segretario generale Massimo Provinciali -, se ci fossero delle osservazioni sulle aree di waterfront tra il porto e la città siamo ovviamente pronti ad accoglierle ma si proceda speditamente».

«Sul Prp - ha aggiunto Gallanti - il Comune ha già dato l'intesa e, nella precedente consiliatura, ha approvato a maggioranza la variante al piano strutturale. Quel che resta da fare è rispondere alle osservazioni di 16 soggetti che, durante il periodo di pubblicazione della variante sul Burt, hanno inviato alcune controdeduzioni».

Il presidente dell'APL ha inoltre sottolineato che le aree di competenza del Comune sono assai limitate: riguardano le aree di contiguità tra la città e il porto e non hanno nulla a che vedere con il compendio dei bacini.

E poi c'è il tema della cosiddetta "privatizzazione" della Porto 2000. Gallanti, e assieme a lui Provinciali, hanno ribadito che Authority e Camera di Commercio faranno tutto ciò che è in loro potere per salvaguardare la presenza del pubblico all'interno di una compagine societaria la cui maggioranza verrà presto ceduta ad un nuovo socio. «Entro la fine dell'anno o l'inizio del 2015 - ha detto Provinciali - convocheremo l'assemblea per modificare lo statuto della società. Verrà stabilito che sulle questioni più delicate i soci dovranno votare a maggioranza qualificata».

Tra il 15 e il 20 gennaio verranno comunque pubblicati i bandi di gara sia per la cessione delle quote della Porto di Livorno 2000 che per l'affidamento dei bacini.

La conferenza di fine anno è servita inoltre a Gallanti per fare il punto della situazione sui cantieri aperti nel corso del 2014: la caratterizzazione dei fondali della Darsena Toscana e il dragaggio del lato Nord del Molo Italia sono ormai una realtà, il primo lavoro è stato già completato ed è propedeutico all'approfondimento vero e proprio dei fondali del principale terminal contenitori del porto, il secondo verrà ultimato intorno alla prima settimana di gennaio e favorirà la delocalizzazione della Compagnia Portuale dall'Alto Fondale.

Altra scommessa importante è quella relativa al consolidamento delle due vasche di colmata, la seconda verrà terminata nel 2015 ma è già funzionante ed ha accolto i fanghi del dragaggio del Molo Italia.

«Abbiamo commissionato uno studio per valutare l'opportunità di perforare, sia pure in modo limitato, la guaina impermeabile che la normativa Sin impone all'atto dell'approvazione dei progetti - ha detto il dirigente Ambiente e sicurezza, Giovanni Motta -; lo studio valuterà quali sono i rischi connessi a questo tipo di operazione, ma dubito ce ne siano. A gennaio potremo inviare il progetto alla Regione per le opportune valutazioni».

Infine, meritano una particolare attenzione altre due opere infrastrutturali: la resecazione della banchina del Marzocco (il primo lotto è terminato, il secondo si concluderà nel 2015) permetterà l'allargamento del canale di accesso di 30 metri, mentre il banchinamento della Darsena Calafati consentirà lo spostamento del bacino galleggiante Ercolino II, attualmente ubicato al Magnale, e che tanti problemi aveva

dato alla manovra delle navi.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »