



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- **Riforma Portuale**
(La Gazzetta Marittima)

Dai porti:

Trieste:

"...arrivano 70 milioni per le ferrovie..." (The Medi Telegraph, Il Nautilus, Ansa, Il sole 24 Ore, L'Avvisatore Marittimo, Ferpress)

Venezia:

"...sensori per limitare chiusure per nebbia..." (Ansa, Il Nautilus)

Genova:

"...Italia, obiettivo 30% di merci su rotaia..."

(L'Avvisatore Marittimo, La Repubblica)

"...Genova, a ottobre record storico di passeggeri..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Scajola, nuove regole per collaudo scali turistici..." (Ansa)

Ravenna:

"...i record entrano in porto..." (QN Economia & Lavoro)

Marina di Carrara:

"...E la "guerra" delle banchine con l'Authority va avanti..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...Gallanti risponde alla Lucarelli Terminal..."

(Il Corriere Marittimo, La Nazione LI)

"...L'eco-sfida per la crescita..." (QN Economia & Lavoro)

"...Porto Mediceo, sul "Marina" si accelera o no?..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Seaport Innovation 2016 due giorni internazionali..."

(La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...L'authority riveda la decisione sugli accosti..." (Il Tirreno)

"...ed a Piombino Neri e S.Giorgio bruciano i tempi..."

(La Gazzetta Marittima)



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Civitavecchia:

"...Ok della Camera , Di Majo sarà il presidente ..." (Il corriere Marittimo, the Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Cionline)

Napoli:

"...Convegno del Propeller Club Port of Naples..." (L'Informatore Navale)

Gioia Tauro:

"...AP, la pugnata di Accorinti e Crocetta..." (Messina Oggi)

Messina:

"...AP, la pugnata di Accorinti e Crocetta..." (Messina Oggi)

"...Porti, per Messina e Milazzo lo stesso trattamento di salerno..."
(Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...In consiglio comunale il dramma dei 28 lavoratori Augustea..."
(Gazzetta del Sud)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Dopo Venezia: Hic sunt Leones...

LIVORNO - Meno uno. Si assottiglia, con l'indicazione di Delrio per Venezia (l'ingegner Stefano Corsini, dirigente del Cipe, tecnico puro) la pattuglia delle Autorità di sistema portuale ancora "orfane". In pratica, ci sono rimaste Sicilia e Sardegna e - Rura Avis tra i grandi porti containers - quella di Livorno & Piombino. Lo scriviamo consapevoli dell'isteresi tra il momento

Antonio Fulvi
(segue a pagina 2)

Dopo Venezia

in cui andiamo in stampa e l'uscita: ma un po' tutti coloro che si piccano di sapere, sostengono che a questo punto l'eccezione livornese slitterà ancora forse addirittura a dopo il referendum costituzionale. Il perché è tra i misteri profondi della politica, tra la Regione e il ministero: e anche il gossip sulle risse tra Pd livornesi, piombinesi e fiorentini ormai regge poco. Che succede "là dove si pone ciò che si vuole"? Non finirà che, impallinati da vari neri i tre nomi che venivano dati per candidati - Berce, Guerrieri e Rossi - i livornesi si ritroveranno una sorpresa da foravia? E se sorpresa ha da essere, che si aspetta, viste le tante scelte importanti in stand-by ormai da troppo tempo?

A mettere la foglia di fico su una situazione davvero pesante - quella della mezza dozzina di commissari scaduti in altrettanti porti dove ancora non sono arrivati i nuovi designati - c'è stata la lettera/circolare di qualche giorno fa che ha di fatto prorogato i commissari scaduti o in scadenza. Sempre con la spada di Damocle del non azzardarsi ad andare oltre l'ordinaria amministrazione - senza peraltro specificare che cos'è e che cosa non è - e sempre nell'indeterminatezza del diritto e del dovere. Un po' come le carte geografiche in bianco dove l'antica Roma, non sapendo bene che cosa ci fosse, se la cavava con la scritta: *Hic sunt leones*. Allegrìa.

Trieste, arrivano 70 milioni per le ferrovie

Trieste - I soldi serviranno per «aumentare la quota del traffico merci su nave e ferro e garantire un autentico trasporto cargo intermodale e sostenibile da e verso i mercati del resto d'Europa e del Mar Mediterraneo»



Trieste - È stato firmato a Roma da Regione Friuli Venezia Giulia, Rete ferroviaria italiana e Porto di Trieste il Protocollo d'intesa che punta a migliorare i collegamenti ferroviari da e per lo scalo giuliano, aumentare la quota del traffico merci su nave e ferro e garantire un autentico trasporto cargo intermodale e sostenibile da e verso i mercati del resto d'Europa e del Mar Mediterraneo. **Il documento è stato sottoscritto da Debora Serracchiani, Presidente della Regione FVG, Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e Maurizio Gentile, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rfi.** L'intesa permetterà di potenziare il collegamento con la rete ferroviaria nazionale, che interessa il nuovo Piano Regolatore dell'area di Campo Marzio e la connessione con le aree portuali del Punto Franco Nuovo. L'investimento economico complessivo è di 70 milioni di euro, di cui 50 finanziati da Rfi e la restante parte dall'Autorità di Sistema Portuale.

Porto di Trieste: 70 milioni di euro per il potenziamento delle linee treni con Rfi



TRIESTE – E' stato firmato stamani a Roma da Regione Friuli Venezia Giulia, Rete ferroviaria italiana e Porto di Trieste il Protocollo d'intesa che punta a migliorare i collegamenti ferroviari da e per lo scalo giuliano, aumentare la quota del traffico merci su nave e ferro e garantire un autentico trasporto cargo intermodale e sostenibile da e verso i mercati del resto d'Europa e del Mar Mediterraneo.

Il documento è stato sottoscritto da Debora Serracchiani, Presidente della Regione FVG, Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e Maurizio Gentile, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rfi.

L'intesa permetterà di potenziare il collegamento con la rete ferroviaria nazionale, che interessa il nuovo Piano Regolatore dell'area di Campo Marzio e la connessione con le aree portuali del Punto Franco Nuovo.

L'investimento economico complessivo è di 70 milioni di euro, di cui 50 finanziati da Rfi e la restante parte dall'Autorità di Sistema Portuale. In dettaglio, Rfi progetterà e realizzerà gli interventi per migliorare il collegamento del porto con la rete nazionale, mentre all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale sono affidati i lavori di adeguamento degli impianti ferroviari all'interno del Porto.

La Regione FVG avrà invece il compito di supervisionare e controllare tutte le attività previste. Al termine degli interventi, le merci transitate dal porto di Trieste potranno intercettare due dei quattro Core Corridor TEN-T europei che attraversano l'Italia: quello Mediterraneo, che collega la Penisola iberica al confine dell'Est europeo passando per la dorsale italiana Torino-Trieste, e il Corridoio Baltico-Adriatico, che collega importanti porti italiani come Ravenna e Trieste all'Austria e ai mercati del Nord Europa.

Il progetto rientra negli obiettivi della "cura del ferro" indicata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, rispondendo agli obiettivi indicati dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Ue: trasferire entro il 2030 il 30% delle merci oltre i 300 chilometri dalla strada ad altre modalità meno inquinanti, come ferro e navi, e il 50% entro il 2050.

Porti: Trieste, 70 mln per potenziamento linee treni con Rfi

Firmato protocollo con Regione FVG, interventi su Campo Marzio



(ANSA) - TRIESTE, 15 NOV - E' stato firmato stamani a Roma da Regione Friuli Venezia Giulia, Rete ferroviaria italiana e Porto di Trieste il Protocollo d'intesa che punta a migliorare i collegamenti ferroviari da e per lo scalo giuliano, aumentare la quota del traffico merci su nave e ferro e garantire un autentico trasporto cargo intermodale e sostenibile da e verso i mercati del resto d'Europa e del Mar Mediterraneo. Il documento è stato sottoscritto da Debora Serracchiani, Presidente della Regione FVG, Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e Maurizio Gentile, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rfi.

L'intesa permetterà di potenziare il collegamento con la rete ferroviaria nazionale, che interessa il nuovo Piano Regolatore dell'area di Campo Marzio e la connessione con le aree portuali del Punto Franco Nuovo. L'investimento economico complessivo è di 70 milioni di euro, di cui 50 finanziati da Rfi e la restante parte dall'Autorità di Sistema Portuale. In dettaglio, Rfi progetterà e realizzerà gli interventi per migliorare il collegamento del porto con la rete nazionale, mentre all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale sono affidati i lavori di adeguamento degli impianti ferroviari all'interno del Porto. La Regione FVG avrà invece il compito di supervisionare e controllare tutte le attività previste. Al termine degli interventi, le merci transitate dal porto di Trieste potranno intercettare due dei quattro Core Corridor TEN-T europei che attraversano l'Italia: quello Mediterraneo, che collega la Penisola iberica al confine dell'Est europeo passando per la dorsale italiana Torino-Trieste, e il Corridoio Baltico-Adriatico, che collega importanti porti italiani come Ravenna e Trieste all'Austria e ai mercati del Nord Europa. Il progetto rientra negli obiettivi della "cura del ferro" indicata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, rispondendo agli obiettivi indicati dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Ue: trasferire entro il 2030 il 30% delle merci oltre i 300 chilometri dalla strada ad altre modalità meno inquinanti, come ferro e navi, e il 50% entro il 2050. (ANSA).

IN BREVE

immobiliare Reale Mutua, nuova sede a Torino
Si chiama New Building Bertola ed è la nuova sede del Gruppo Reale Mutua a Torino (foto). Il complesso si compone di tre edifici, è il frutto di un investimento di circa 50 milioni di euro e punta a ottenere il certificato Leed di livello "Platinum".

Il progetto è il risultato della sinergia fra lo studio Artecna e lo studio Iotti+Pavarani Architetti. Il primo si è occupato del progetto e della direzione lavori, il secondo -selezionato in base a un concorso di idee- ha lavorato sul disegno delle facciate (circa 8 mila metri quadrati).

logistica Trieste, accordo porto-ferrovie
Migliorare i collegamenti ferroviari da e per il porto di Trieste, considerato uno dei principali hub del sistema logistico italiano e internazionale. È l'obiettivo del protocollo d'intesa firmato a Roma da Debora Serracchiani, presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (Asp), e Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi).

L'investimento è pari a 70 milioni di euro, di cui 50 finanziati da Rfi e 20 milioni da Asp.

ZENO D'AGOSTINO, PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ GIULIANA

«Puntare sul trasporto ferroviario è una scelta strategica: il porto di Trieste è pronto a diventare il numero uno in Italia»

In Italia le infrastrutture non mancano. C'è, anzi, chi sostiene che siano troppe. Il problema è la loro interconnessione: qual è il suo punto di vista, a questo proposito?

«Anch'io sono dell'idea che fondamentalmente l'Italia sia un paese dove sono presenti molte infrastrutture. È chiaro che esistono situazioni diverse tra territori e territori, tra aree del paese e altre aree del paese: io posso parlare per quello che riguarda l'ambito nord-est e specificamente del Friuli Venezia Giulia. Noi abbiamo una presenza di 3 porti: Trieste, Monfalcone e Porto Togliatt. Naturalmente hanno dimensioni diverse, naturalmente hanno vocazioni diverse, naturalmente importante è la presenza di 4 interporti ed è chiaro che se non c'è una regia unica di tutto questo, le infrastrutture sono inutilizzabili, perché le infrastrutture hanno bisogno di essere governate e di essere messe a sistema per poter essere poi dopo utilizzate dal mercato. Quindi ritengo che in alcune aree del paese non ci sia problema infrastrutturale, il Friuli Venezia Giulia è una di queste aree, esistono sia nodi che archi, quindi esistono porti e interporti ma anche un'ottima dotazione di rete. Nello specifico quella ferroviaria, chiaramente, se non c'è questa regia, queste infrastrutture in pratica non sono utilizzate. Ecco che ritengo che quindi, da questo punto di vista, e quindi passo anche già alla seconda domanda, le novità positive per quanto riguarda le infrastrutture da parte del nuovo decreto legge di riforma, siano proprio quelle della costituzione delle Authority di Sistema portuale cioè Authority che vanno a governare, a gestire e a organizzare sistemi portuali, quindi più porti, ma anche

hanno il compito di mettere in rete ed integrare i porti con gli interporti. È un'operazione che per esempio anche noi stiamo facendo, in maniera graduale ma continua e progressiva, quindi Porto di Trieste insieme al Porto di Monfalcone, ma nello stesso tempo Porto di Trieste che ormai è totalmente integrato all'interporto di Fiume e sta procedendo anche ad una successiva forma di integrazione, sempre utilizzando la ferrovia, con l'interporto di Cervignano».

Quali novità positive potranno arrivare, per quanto riguarda le infrastrutture portuali, dalla riforma della legge 84/1994?

«Elementi importanti della riforma sono il dinamismo che si dà al nuovo soggetto di gestione, che è appunto qualità di gestione, che diventa molto più veloce, dinamico e reattivo, essendo composto da pochi soggetti rispetto alle decine che avevamo in precedenza; un ritengo un elemento fondamentale anche riportare al centro quella che è la pianificazione nazionale, perlomeno delle infrastrutture strategiche. Questo tipo di elemento secondo me andava in qualche modo riorganizzato: c'è stata troppa tensione centrifuga negli ultimi decenni. Riportare a una pianificazione nazionale, ridare peso ad un nuovo piano generale dei trasporti e della logistica, ridare peso a delle regole, specifiche, condivise, che dicano a tutti da nord a sud, da est a ovest come si organizzano le opere e quali debbano essere gli elementi fondamentali per poterle finanziare: ritengo che tutto ciò andava fatto e quindi questo è uno dei meriti più importanti di questa nuova riforma».

Il trasporto merci è ancora molto sbilanciato sulla modalità terrestre. Per quali motivi, a suo

avviso?

«Ritengo che, quando si parla di sbilanciamento verso la modalità terrestre, si faccia riferimento al camion, fondamentalmente perché il treno ad oggi non è ancora una modalità, se pur terrestre, e se pur sostenibile, utilizzata come si dovrebbe. Noi a Trieste siamo in totale controtendenza, siamo, ad oggi, il secondo porto italiano per traffico ferroviario e però i dati di quest'anno dicono già, avendo una crescita nel 2016 vicina al 30% del ferroviario, che diventeremo il primo. Come l'abbiamo fatto? L'abbiamo fatto, secondo me, con tutta una serie di iniziative, ma fondamentalmente con una specifica idea: l'idea è che la ferrovia diventi prioritaria rispetto a tutte le altre attività che si sviluppano in porto. Se un'Authority portuale, se un interporto, se un soggetto di pianificazione territoriale ritiene e pone la ferrovia al primo posto, gli effetti, poi, di tutte le azioni che questo soggetto porta avanti, vanno ad alimentare questa tipologia strategica e quindi, da questo punto di vista, poi, è chiaro che i risultati arrivano. Noi lo abbiamo fatto e lo abbiamo fatto sapendo e imponendo a tutti i soggetti che operano in porto che si doveva porre la ferrovia al primo posto. L'abbiamo detto a tutti i soggetti che operano con il porto, non si dialoga con il porto di Trieste se non si utilizza la ferrovia. L'abbiamo detto agli interporti, l'abbiamo detto a tutti i soggetti che aspirano a diventare parte integrante di questo nuovo sistema portuale dell'Adriatico Orientale. Quindi, facendo questo, naturalmente investendo in infrastrutture, ma lavorando tantissimo invece su quella parte software del sistema, per esempio un elemento fondamentale è stata la riorganizzazione e razionalizzazione delle manovre fer-

roviarie portuali, ponendoci però, e ponendo, il sistema ferroviario come prioritario. Se uno lo fa poi alla fine i risultati si vedono».

Le Autostrade del mare sono una soluzione spinta con vigore dall'Unione europea. Qual è il suo giudizio a proposito di questa scelta?

«Le Autostrade del mare sono un elemento fondante della logistica nazionale. Noi abbiamo un paese che negli ultimi 20 anni è diventato leader dal punto di vista delle autostrade del mare e Trieste ha delle autostrade del mare che addirittura sono intercontinentali, nel senso che mettono in connessione addirittura la parte asiatica della Turchia con il nostro porto. Sono elementi fondamentali del porto e sono elementi che, ad oggi, sono quelli che danno anche maggiori soddisfazioni perché, tra l'altro, sono quelli che poi hanno una fortissima vocazione intermodale nel momento in cui raggiungono il porto: per quello che mi riguarda, sostenere le Autostrade del mare, anche con politiche pubbliche e istituzionali, non può che far bene. Serve anche perché ritengo che vada ricreato un bilanciamento tra questa totale attenzione che il mondo marittimo e dello shipping e portuale sta dando solamente al mondo container. Ritengo che vada riequilibrata questa attenzione. Il container è importante, ma va riequilibrata, perché altrimenti si sta focalizzando l'attenzione solo sul container, non ritengo che sia giusto e non ritengo che sia utile al sistema portuale italiano avere l'intera attenzione riguardo al mondo container, quindi autostrade del mare sono l'altro elemento portante e lo sono fondamentalmente anche a Trieste, per cui sono totalmente d'accordo nel supportarle e nel loro ulteriore sviluppo».

Zeno D'Agostino



Porto Trieste: accordo tra Regione, Autorità portuale e RFI per migliorare i collegamenti ferroviari

(FERPRESS) – Trieste, 15 NOV – Migliorare i collegamenti ferroviari da e per il porto di Trieste, considerato uno dei principali hub del sistema logistico italiano e internazionale; aumentare la quota del traffico merci su nave e ferro; garantire un autentico trasporto cargo intermodale e sostenibile da e verso i mercati del resto d'Europa e del Mar Mediterraneo. Sono questi gli obiettivi principali del Protocollo d'intesa firmato a Roma da Debora Serracchiani, Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (ASP), e Maurizio Gentile, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

L'intesa permetterà di potenziare dal punto di vista infrastrutturale il porto di Trieste e il suo collegamento con la rete ferroviaria nazionale. Miglioramenti che, realizzati da ASP e RFI, interessano il nuovo Piano Regolatore dell'area di Trieste Campo Marzio e la connessione con le aree portuali, destinate alle attività commerciali, del Punto Franco Nuovo.

L'investimento economico complessivo è pari a 70 milioni di euro, di cui 50 finanziati da RFI e la restante parte dall'Autorità di Sistema Portuale.

Rete Ferroviaria Italiana progetterà e realizzerà gli interventi per migliorare il collegamento del porto con la rete nazionale, mentre all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale sono affidati i lavori di adeguamento degli impianti ferroviari all'interno del Porto, di pari passo con le attività di RFI. Regione Friuli Venezia Giulia avrà invece il compito di supervisionare e controllare tutte le attività previste.

Al termine degli interventi, le merci transitate dal porto di Trieste potranno intercettare due dei quattro Core Corridor TEN-T europei che attraversano l'Italia: quello Mediterraneo, che collega la Penisola iberica al confine dell'Est europeo passando per la dorsale italiana Torino – Trieste; e il Corridoio Baltico – Adriatico, che collega importanti porti italiani come Ravenna e appunto Trieste all'Austria e ai mercati del Nord Europa.

L'obiettivo è migliorare il trasporto merci su ferro realizzando così la cura del ferro, voluta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, e rispondendo agli obiettivi indicati dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Unione Europea: trasferire entro il 2030 il 30% delle merci oltre i 300 km dalla strada ad altre modalità meno inquinanti, come ferro e navi, e il 50% entro il 2050.

Porti: Venezia, sensori per limitare chiusure per nebbia

investimento di circa 200 mila euro



(ANSA) - VENEZIA, 15 NOV - L'Autorità portuale di Venezia, in collaborazione con gli operatori portuali e la Capitaneria di porto, ha studiato e realizzato una soluzione con l'obiettivo di migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione in caso di scarsa visibilità e di rendere le informazioni disponibili a tutta la flotta e gli operatori.

Un lavoro effettuato per limitare al minimo le chiusure del porto di Venezia visto quanto successo nel 2015, quando, a causa di forti nebbie, la chiusura del porto di Venezia si è verificata in circa venti giorni.

La prima azione intrapresa è stata quella di installare cinque centraline costituite da sensori di visibilità lungo il canale Malamocco Marghera, di cui una comprensiva di stazione metereologica. L'installazione è stata completata negli scorsi giorni e oggi gli utenti autorizzati possono consultare i dati in tempo reale su una applicazione dedicata che consente di comunicare le informazioni tramite il segnale internazionale AIS in dotazione a tutte le flotte.

L'intero progetto, per un investimento di circa 200 mila euro, è stato realizzato in stretta collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e la Capitaneria di porto di Venezia, con le quali è stato implementato un protocollo di interscambio dati, compatibile con tutti gli standard nazionali e internazionali della navigazione. (ANSA)

Il Nautilus

Porto di Venezia: sensori per limitare le chiusure per nebbia



VENEZIA – L'Autorità portuale di Venezia, in collaborazione con gli operatori portuali e la Capitaneria di porto, ha studiato e realizzato una soluzione con l'obiettivo di migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione in caso di scarsa visibilità e di rendere le informazioni disponibili a tutta la flotta e gli operatori. Un lavoro effettuato per limitare al minimo le chiusure del porto di Venezia visto quanto successo nel 2015, quando, a causa di forti nebbie, la chiusura del porto di Venezia si è verificata in circa venti giorni.

La prima azione intrapresa è stata quella di installare cinque centraline costituite da sensori di visibilità lungo il canale Malamocco Marghera, di cui una comprensiva di stazione metereologica. L'installazione è stata completata negli scorsi giorni e oggi gli utenti autorizzati possono consultare i dati in tempo reale su una applicazione dedicata che consente di comunicare le informazioni tramite il segnale internazionale AIS in dotazione a tutte le flotte.

L'intero progetto, per un investimento di circa 200 mila euro, è stato realizzato in stretta collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e la Capitaneria di porto di Venezia, con le quali è stato implementato un protocollo di interscambio dati, compatibile con tutti gli standard nazionali e internazionali della navigazione.

POLITICA DEI TRASPORTI

Italia, obiettivo 30% di merce su rotaia

La rivoluzione entro il 2030. Delrio: «Rafforzare il corridoio Genova-Rotterdam»

Potenziare le infrastrutture logistiche collocate nella "Regione Logistica Milanese" per gestire efficacemente il futuro incremento dei volumi di traffico merci che, grazie all'attivazione commerciale del nuovo Tunnel di base del Gottardo, saranno trasferiti dalla strada alla rotaia. È la necessità più rilevante emersa nello studio *Il ruolo delle attività terminalistiche del Nord Ovest nel nuovo Corridoio multimodale Italia-Svizzera: scenari e prospettive*, elaborato dal Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo (CerteT) dell'Università Commerciale Luigi Bocconi di Milano. La ricerca, che ha analizzato le dinamiche dei traffici intermodali ferroviari transalpini Italia-Svizzera, è stata commissionata da Terminal Alptransit (Teralp), partnership tra il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e il Gruppo Hupac. Il documento di analisi è stato consegnato a Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e Doris Leuthard, ministro dei Trasporti della Confederazione Svizzera, a margine del convegno Corridoio Reno-Alpi - insieme per l'occupazione e la crescita: un mese prima dell'apertura commerciale della galleria del San Gottardo, tenutosi

a Roma il 9 novembre scorso. Lo studio avvalorava il Memorandum of Understanding sottoscritto nel 2012 da Fs Italiane, Fs Logistica, Cemat e Hupac per la realizzazione dei nuovi terminal di Milano Sni-stamento, Brescia e Piacenza. I tre terminal, per il cui potenziamento e sviluppo è previsto un investimento economico di oltre 200 milioni di euro, avranno caratteristiche infrastrutturali adeguate ai parametri previsti per i Core Corridors europei, soprattutto in funzione del traffico merci: moduli dei binari lunghi 750 metri (per carico e scarico merci) e profilo della sagoma altezza 4 metri.

Ultimati tutti gli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico dei terminal potranno essere gestiti volumi di traffico merci di circa 800 mila unità di trasporto intermodali (Uti) all'anno, il cui spostamento dalla strada alla ferrovia avrà indubbi ricadute positive sull'ambiente e sulla collettività. Tutto questo rientra nella "cura del ferro" voluta dal ministro Graziano Delrio che ha l'obiettivo, in linea con l'Unione europea, di trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci dalla gomma alla rotaia e il 50% entro il 2050.

Il progetto italiano

«L'Italia è attraversata da quattro corridoi europei che creano uno spazio unico molto importante e noi siamo impegnati nella loro realizzazione con investimenti molto importanti. In particolare con la Svizzera siamo interessati e determinati a rafforzare il corridoio Genova-Rotterdam». Lo ha detto il ministro dei trasporti Graziano Delrio al termine dell'incontro bilaterale con la consigliera federale svizzera Doris Leuthard, sottolineando che «le Alpi diventeranno una cerniera e non saranno più una barriera». «Potenziando il corridoio ferroviario Luino-Chiasso e dopo aver sbloccato la Arcisate-Stabio che sarà completata entro il 2017 - ha detto Delrio - saremo in grado entro il 2020 di avere un sistema ferroviario che si muova in maniera armonica. I corridoi merci sono il nostro obiettivo». Il corridoio Genova-Rotterdam è importante «anche in considerazione del fatto che la Svizzera ha aperto il tunnel del Gottardo, che rappresenta uno straordinario potenziale per spostare le merci dalla gomma al ferro per tutto il continente», ha spiegato il ministro, sottolineando che con la Svizzera c'è «una collaborazione

fattiva su tanti argomenti, soprattutto su corridoi e merci». Delrio ha quindi ribadito l'impegno nella «cura del ferro, che farà bene alle città e alle aziende e l'obiettivo è arrivare alla quota di 30% di merci spostate dalla strada al ferro entro il 2030». Questo lavoro sui corridoi, ha sottolineato ancora Delrio, farà sì che «cambierà radicalmente in pochi anni lo scenario. Inoltre con le aziende ferroviarie dal 2017 verrà attivata una linea Milano-Zurigo-Francoforte».

Il Terzo valico

Il Terzo valico è «un'opera importantissima perché collega Rotterdam a Genova su una direttrice dove c'è il maggior trasporto merci, dove passano un terzo di tutte le merci che attraversano la Svizzera e, grazie a questa opera, ridurranno le pendenze, la lunghezza, i tempi, aumentando la capacità della linea». E quanto ha sottolineato l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Italiane, Renato Mazzoncin. Conversando con i giornalisti in occasione di un convegno sul Corridoio "Reno-Alpi". «Oggi - ha ricordato il top manager - il 90% delle merci viaggia su strada e solo il 7,5% su rotaia».

www.themediterranean.com



Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio

900.000

Caccia a 900mila container Rotterdam sfida i porti liguri

Il colosso olandese si presenta a Milano: "Puntate su di noi" incassati 6,4 miliardi in meno per il "dirottamento" in Nord Europa

MASSIMO MINELLA MENTRE in Italia si gettano le fondamenta di un sistema portuale che sceglie l'alleanza fra Genova e Savona come testa di ponte per conquistare i mercati del Sud Europa, dal Nord arriva una nuova ondata di concorrenza. A firmarla è il primo porto europeo, quello di Rotterdam, che da solo movimentava più container di tutti quelli messi insieme dagli scali italiani. Già oggi sono circa 900mila i container "italiani" che vengono serviti dal Nord Europa, con un minor introito per l'Italia di 6,4 miliardi di euro. E senza inversione di rotta, sarà ben difficile recuperare il terreno perduto. Anzi, è probabile che il divario si possa anche allargare, viste le iniziative appena messe in campo. Il porto di Rotterdam, infatti, ha appena scelto Milano per "ricordare" agli operatori della "Regione Logistica Lombarda", primo motore dell'economia italiana, che con l'apertura del tunnel del Gottardo non ci saranno più ostacoli all'invio e all'inoltro di merce attraverso il Mare del Nord. «Sono stati anche discreti - spiega con una punta d'ironia Tirreno Bianchi, console della compagnia portuale "Pietro Chiesa" presente all'iniziativa - hanno scelto un luogo periferico della città, hanno evitato il centro, quasi a voler dire che la loro non è un'occupazione, ma il senso è molto chiaro: hanno spiegato che loro ci sono e con l'apertura del Gottardo tutto diventa più facile perché non ci sono ostacoli a una linea merci capace e veloce che può salire e scendere dal Nord Europa fino alla Pianura Padana. Così, mentre noi discutiamo e facciamo convegni, loro arrivano». Sarebbe un errore non evidenziare lo sforzo in atto proprio in questi ultimi anni per la realizzazione di nuove infrastrutture, a cominciare dal Terzo Valico, ma i tempi potrebbero non coincidere. «Nella migliore delle ipotesi - continua Bianchi - il terzo valico arriverà a fine 2021, ma in attesa del via sarebbero tante le opere che potrebbero essere realizzate, dal secondo binario del Vte al raddoppio della linea del Ponente, fino a Ventimiglia».

Insomma, bisogna correre cercando di recuperare in fretta il terreno perduto. Secondo uno studio di Fedespedi, infatti, lo scorso anno il totale dei contenitori relativi al mercato domestico instradati attraverso i porti del Nord Europa è di

- segue

900mila pezzi, con un minor introito per il Paese di circa 6,4

miliardi di euro, di cui 4,06 destinati alle casse dello stato (Iva e dazi doganali) e i restanti 2,34 quali ricavi potenziali di agenzie marittime, terminal, spedizionieri, trasportatori.

«Facendo riferimento a questi ultimi ed applicando il moltiplicatore del cluster marittimo (pari a 2,37), possiamo calcolare la dimensione del potenziale indotto in circa 5,5 miliardi di euro - spiega Alessandro Pitto, presidente degli spedizionieri genovesi - Questi dati sono riferiti al solo mercato domestico italiano e sono suscettibili di ulteriore crescita se si facesse riferimento al mercato contendibile, composto non solo dal Nord Italia, ma anche da Svizzera, Austria, Baviera e zone limitrofe». Da qui la necessità di porre rimedio con iniziative concrete sul fronte logistico e infrastrutturale. «L'apertura del tunnel di base del Gottardo - chiude Pitto - rende ancora più urgente l'ultimazione dei lavori del Terzo Valico, se non vogliamo vedere ampliata la quota di mercato dei porti del Nord Europa in Italia. Consideriamo inoltre che l'Unione Europea si è data l'obiettivo per cui entro il 2030, il 30% del trasporto di merci su gomma dovrebbe passare ad altri modi di trasporto come la ferrovia e le vie navigabili interne e più del 50% entro il 2050».

©RIPRODUZIONE RISERVATA I CONTAINER Si stimano in 900mila i container "italiani" che i porti del Nord Europa intercettano PITTO Il presidente degli spedizionieri genovesi Alessandro Pitto interviene sul caso dei container "scippati" dal Nord Europa.

MASSIMO MINELLA

Il Secolo XIX

STAZIONE MARITTIMA

Genova, a ottobre record storico di passeggeri

GENOVA. Per la Stazione Marittima il traffico di ottobre segna un record storico: 156.188 crocieristi per Genova rappresentano il numero di passeggeri più alto registrato in un solo mese. Il totale passeggeri crociere e traghetti nei dieci mesi aumenta di circa 241.200 passeggeri (+9,3%). 877.833 crocieristi registrati nei primi 10 mesi del 2016 (720.471 nel 2015) con incremento oltre 157.000 unità (+22% circa). In ripresa il traffico traghetti: 1,955 milioni contro 1,8 milioni nello stesso periodo del 2015. In lieve flessione il traffico commerciale.

Genova, Stazione Marittima: nei primi dieci mesi record storico

Genova - Il totale passeggeri crociere e traghetti da Gennaio ad Ottobre 2016 aumenta di circa 241.200 passeggeri (+9,3%).



Genova - Nei primi dieci mesi del 2016 si conferma sempre più positivo il trend del traffico passeggeri nel Porto di Genova. Il mese di ottobre con i suoi 156.188 crocieristi rappresenta per Genova il record storico di passeggeri crociera registrati in un solo mese. Il totale passeggeri crociere e traghetti da Gennaio ad Ottobre 2016 aumenta di circa 241.200 passeggeri (+9,3%). 877.833 crocieristi registrati nei primi 10 mesi del 2016 contro i 720.471 dello stesso periodo 2016, con incremento oltre 157.000 unità (+22% circa). In ripresa il traffico traghetti: aumentano i passeggeri nei primi 10 mesi del 2016, che registrano 1.955.103 unità contro le 1.871.266 unità dello stesso periodo del 2016 (+123.837 pax, pari a circa + 4,5%). In lieve flessione il traffico commerciale. Nel tirare le somme dei primi dieci mesi del 2016 si registra un ottimo andamento per quanto riguarda il traffico crociere ed il traffico traghetti nel porto di Genova. Guardando ai dati totali crociere e traghetti, da Gennaio ad Ottobre 2016 si sono registrati 2.832.936 passeggeri contro i 2.591.737 dello stesso periodo 2015 (+241.199 pax pari a + 9,3%). I passeggeri crociere sono passati da 720.471 dei primi 10 mesi del 2015 a 877.833 dello stesso periodo 2016 (+157.362 pax, pari al +21,8%). Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato un buon incremento, confermando la tendenza ad un costante rialzo che ha caratterizzato gli ultimi due anni: i passeggeri sono passati da 1.871.266 dei primi 10 mesi del 2015 a 1.955.103 nello stesso periodo del 2016 (+ 123.837 unità, pari al +4,48%). Da Gennaio ad Ottobre del 2016 si sono registrati 877.833 crocieristi, di cui 535.717 home port e 342.116 in transito, per un totale di 214 scali contro i 166 del 2015. I passeggeri home port hanno sono incrementati del 15,3%, mentre i passeggeri in transito del 33,8%.

- segue

Il forte aumento di crocieristi è per intero riconducibile alla crescita di MSC Crociere, che a tutto Ottobre 2016 ha portato 158 scali e circa 746.000 passeggeri contro i 108 scali e i circa 580.500 passeggeri dello stesso periodo del 2015, con un incremento di 165.000 passeggeri. Circa il traffico traghetti, i primi 10 mesi del 2016 hanno chiuso con un incremento rispetto all'anno precedente, con la sola eccezione dei metri lineari, in lieve calo. Di seguito il dettaglio: passeggeri 1.955.103 (+4,48%), Auto 696.307 (+5,59%), Moto 48.772 (+12,28%), Metri lineari 1.494.567 (-6,07%). Importante il dato relativo ai passeggeri da e per la Sardegna, che sono cresciuti rispetto allo scorso anno di circa 74.000 unità.

Porti: Scajola, nuove regole per collaudo scali turistici

Introdotte nuove norme per Commissione vigilanza e collaudo



(ANSA) - GENOVA, 15 NOV - E' stata approvata oggi in Giunta regionale, su proposta dell'assessore regionale all'Urbanistica, Marco Scajola una nuova regolamentazione del collaudo finale dei porti turistici attualmente in costruzione in Regione Liguria.

Vengono introdotte specifiche norme che regolano il funzionamento della Commissione di Vigilanza e Collaudo, le convocazioni e la validità delle riunioni. La nuova regolamentazione si pone l'obiettivo di garantire il funzionamento uniforme e trasparente di tutte le commissioni di Vigilanza e Collaudo operanti nei diversi porti turistici liguri. A questo proposito viene fornito un elenco di tutta la documentazione necessaria da presentare a cura del concessionario demaniale e vengono esplicitati e semplificati i passaggi procedurali per l'utilizzo delle opere realizzate e per il loro collaudo finale. Inoltre, al fine di garantire il servizio pubblico reso dai porti turistici e non penalizzare gli investimenti del concessionario, viene ammesso - a determinate condizioni - anche il collaudo per lotti funzionali, secondo il principio dei lavori pubblici. "Abbiamo voluto introdurre norme più semplici per uniformare in tutta la Liguria il lavoro delle commissioni di collaudo - spiega l'assessore Scajola - e togliere ogni incertezza circa la documentazione da presentare da parte del concessionario".

Ravenna, i record entrano in porto Le nuove gru rialzano i fatturati L'Italia vince la battaglia del grano

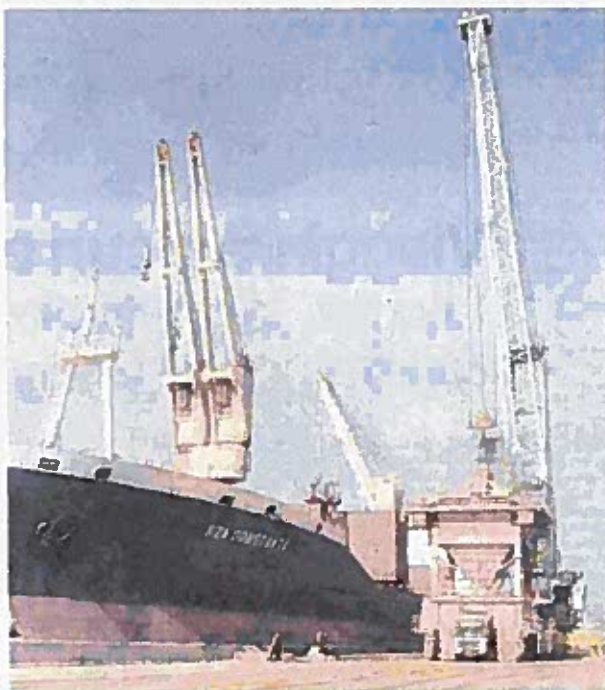
La principale porta italiana via mare verso Est. Nei primi nove mesi incremento passaggio merci del 5,7% sul 2015. Si tratta del quinto incremento consecutivo



SVILUPPO NELLE LOGISTICHE
Riccardo Sabadini è Mauro Popoli, rispettivamente presidente e amministratore delegato del Gruppo Sapi che controlla i terminal a Ravenna

Lorenzo Tazzari
RAVENNA

NEL PRIMO nove mesi dell'anno, la movimentazione delle merci nel porto di Ravenna è stata pari a 19.305.913 tonnellate di merce, un +5,7% rispetto allo stesso periodo del 2015. Un dato che a dicembre porterà lo scalo romagnolo (tra i primi cinque in Italia e leader nazionale per gli scambi con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero) a mettere a segno il quinto incremento annuo consecutivo, ormai vicino a quei 22 milioni di tonnellate di merce del 2008 ultimo anno pre-crisi, anche se ancora lontano dal record del 2006 vicino ai 27 milioni di tonnellate. La crescita più rilevante in valore assoluto riguarda, già da diversi mesi, il comparto alimentare, derivate alimentari solide e prodotti agricoli, pari a 3.166.403 tonnellate (+16,4%), grazie soprattutto all'aumento del grano duro (quasi 300.000 tonnellate in più), proveniente in particolare da USA, Bulgaria e Ucraina, delle farine, soprattutto di semi soia e girasole, (+100 mila tonnellate) proveniente prevalentemente da Brasile e Argentina. Per i container il risultato è stato di 176.129 TEUs con un calo del 2,9% sui mesi, mentre in settembre si sono registrati 20.066 TEUs, con un buon augurante incremento del 7,3%. In questo contesto il terminal del



Gruppo Sapi sono un punto di forza del porto di Ravenna. Come ha spiegato nei giorni scorsi Andrea Appetecchia, economista del trasporto e della logistica a un evento dell'associazione Port Ravenna Progress, la Sapi (nella sua strutturazione pubblica privata) ha guidato il porto di Ravenna fino all'entrata in scena, con la legge 84/94, delle Autorità portuali favorendo l'infrastrutturazione del porto e gli investimenti dei privati senza pesare sulle finanze pubbliche come accaduto in passato a molti porti nazionali.

LA SOCIETÀ, tra capogruppo Sapi, Terminal Nord e Ter (Terminal Container Ravenna) partecipa al 30% dal Gruppo Cosulich Italia) conta oggi su 2700 metri di banchine, 120.000 mq di magazzini e 300.000 di piazzali, un parco serbatoi con capacità di stoccaggio di 85.000 mc, 23 gru. «Il terminal - spiega il presidente Riccardo Sabadini, avvocato di professione - offre la massima efficienza nella movimentazione di fertilizzanti, inerti, ferrosi, im-

MILIONI DI TONNELLATE
Le cifre non sono ancora quelle pre-crisi. Ma i milioni di tonnellate di merci sono in crescita

piantistica e pezzi speciali, liquidi, merce a temperatura controllata e container, anche reefers. Il trasporto via ferrovia è garantito da 16 km. di binario. I volumi su treno degli inerti diretti al comprensorio ceramico di Sassuolo sono in aumento e sfiorano, in questa tipologia merceologica, il 35% del traffico del gruppo. A bilancio per il periodo 2014-2018 ci sono 40 milioni di euro alla voce investimenti. «La società si sta rafforzando nel core business delle rinfuse - spiega Sabadini - attrezzando un'area coperta per lo stoccaggio delle argille. Abbiamo messo in opera una gru Liebherr di oltre 200 tonnellate di portata, la massima presente in Adriatico, puntando a incrementare la movimentazione di pezzi di peso e dimensioni eccezionali, come le macchine industriali. Ci prepariamo per un auspicabile aumento dei traffici nei prossimi anni renderemo operativi nuove aree di estensione importante. Anche Terminal Nord ha appena acquistato due nuove gru, mentre

I NUMERI DELLA CRESCITA

Lo scalo romagnolo tra i primi cinque

19.305.913 tonnellate di merce, +5,7% in più in nove mesi. A fine anno lo scalo romagnolo, tra i primi cinque in Italia

Il comparto agricolo è il settore traino

Il comparto alimentare, derivate alimentari solide e prodotti agricoli, pari a 3.166.403 tonnellate, +16,4% rispetto al 2015

Piazzali, banchine, magazzini e serbatoi

Il terminal: 2700 metri di banchine, 120.000 mq. di magazzini e 300.000 di piazzali, serbatoi per stoccaggio di 85.000 mc

Ter ha in atto un progetto di modernizzazione dell'equipaggiamento da 14 milioni di euro. «Dopo il rinnovamento di due gru, cosiddette Su, allo standard post-panamax - aggiunge Milena Fico, direttore generale del Terminal container - il piano di investimenti verso standard operativi sempre più alti è proseguito con tre gru Rmg (rail mounted gantry) appena arrivate e si completerà con un'altra gru entro il prossimo anno». Per l'ad di Sapi, Mauro Popoli ci problemi, invece, sono quelli che denunciano tutti gli operatori del porto di Ravenna: basso pescaggio del canale, collegamenti stradali e ferroviari da migliorare.

PER QUANTO riguarda la governance, Sapi sta anche valutando come adeguarsi al Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica, in attuazione della delega della cosiddetta riforma Madia. «In che modo questo coinvolge Sapi? Ci coinvolge in pieno - dice il presidente - poiché Sapi è una società a partecipazione mista pubblico-privato. L'interesse pubblico all'inizio della storia della società era preminente, mentre ora è attenuato e riguarda essenzialmente la proprietà delle aree. Dobbiamo perciò trovare la strada migliore per adeguare la struttura societaria alle nuove norme, che pongono limiti alle partecipazioni azionarie della Pubblica Amministrazione. Non a caso, forse, gli azionisti hanno chiamato alla presidenza un avvocato.

LE CARTE BOLLATE FRONTE MARE

E la “guerra” delle banchine con l'Authority va avanti

CARRARA

Ancora un braccio di ferro fra Porto spa e **Authority portuale** per le banchine all'interno dello scalo di Marina di Carrara.

«Con grande stupore abbiamo appreso di come - con la deliberazione n. 46/2016 del 30 agosto 2016 (all.n. 1) - scrive l'ad della Porto Paolo Dello Iacono al commissario straordinario Francesco Messineo - Lei abbia autorizzato, ai sensi dell'art. 38 del Codice della Navigazione, la società Dusty S.r.l. ad occupare una porzione delle testate della banchina Fiorillo, della superficie di mq 1.050,00, come meglio individuata nella planimetria allegata alla deliberazione in parola. Nonostante la superficie in parola fosse già stata inclusa nell'ambito della concessione precedentemente assentita alla scrivente in forza dell'Accordo sostitutivo dell'autorizzazione all'esercizio di operazioni portuali per conto terzi e della concessione demaniale di aree e banchine portuali nel porto di Marina di Carrara sottoscritta il 29 agosto scorso».

Trattasi dell'ennesimo grave ed inescusabile errore che va a pregiudicare l'operatività della scrivente, vale a dire della più importante impresa del porto di Marina di Carrara.

«L'area risulta occupata da cassoni dei rifiuti ed è stata inoltre occupata da due imbarcazioni (prima localizzate, come si evince dalle comunicazioni allegate, in altre aree date in concessione alla scrivente) sottoposte a sequestro da parte dell'Autorità Giudiziaria per il tramite della Capitaneria di Porto in data



Paolo Dello Iacono

18.04.2016 (imbarcazioni che sono state dissequestrate dall'Autorità Giudiziaria solo in data 27.10.2016). La Porto di Carrara S.p.A. ha chiesto alla Dusty S.r.l. di rimuovere detti beni al fine di liberare l'area, sentendosi tuttavia opporre - com'era facilmente prevedibile - l'assenza legittimità dell'occupazione in parola in forza della Sua deliberazione di cui sopra - continua Dello Iacono - Tali errori nella gestione di un porto sono tali da comprometterne lo sviluppo per il fatto di andare ad ostacolare il lavoro del soggetto - vale a dire la Porto di Carrara S.p.A. - che più di ogni altro ha contribuito alla sua crescita, con conseguente beneficio - ci sia consentito osservare - non solo per la comunità portuale, ma per tutto il territorio carrarese.

Questo errore, infatti, si somma a quello relativo alla mancata concessione alla scrivente della banchina Talierno. Iniziative determinate dalla condotta dell'Autorità in indirizzo, che hanno arrecato gravissimi ed ingiusti danni alla Porto, pregiudicandone non solo l'operatività, ma anche l'immagine».

Il Corriere Marittimo

Gallanti risponde alla Lucarelli Terminal: "Non abbiamo nessuna responsabilità"

LIVORNO - Continua la querelle mediatica tra l'Autorità portuale e la Lucarelli Terminal, la società terminalista dell'ex calciatore Cristiano Lucarelli e del padre Maurizio. La battaglia va avanti con un botta e risposta a colpi di comunicati. Contro l'Autorità Portuale di Livorno la società della famiglia Lucarelli muove l'accusa di voler fare morire un'azienda sana per la quale lavorano 40 persone. Per la società che attualmente è in concordato preventivo, Lucarelli dichiara di avere pronto un piano per il rilancio, grazie anche all'ingresso di un nuovo socio estraneo all'ambiente livornese. Questo permetterebbe, sostiene l'imprenditore, la creazione di nuovi posti di lavoro. Il Sindaco della città, Filippo Nogarini, si affianca alla Lucarelli Terminal e tiene vivo il fuoco della querelle.

Ma Giuliano Gallanti, al vertice dell'Authority di non ci sta, tramite un comunicato risponde *"Ci rammarica apprendere dalla stampa dell'ennesimo tentativo del signor Lucarelli di attribuire la responsabilità della situazione di crisi in cui versa la sua azienda all'attuale amministrazione dell'Autorità portuale, accusata di aver deliberatamente agito col fine precipuo di danneggiare gli interessi dell'impresa e di condurla a morte certa"*.

L'Authority quindi elenca tutte le decisioni che in questi quattro anni ha assunto in favore dell'impresa per rispondere alle esigenze commerciali via via rappresentate.

La nota dell'Authority conclude: "Metteremo in istruttoria il Piano industriale annunciato (più che presentato), alla stampa da Lucarelli se e quando verrà formalmente depositato presso gli Uffici dell'Autorità portuale, ben felici di prenderlo in considerazione se conterrà iniziative compatibili con gli strumenti di programmazione dell'Ente, a partire dal rispetto del Piano regolatore portuale votato anche dal Sindaco di Livorno"

LA CITTÀ E L'ECONOMIA

L'ANNUNCIO

«METTEREMO IN ISTRUTTORIA IL PIANO INDUSTRIALE ANNUNCIATO (PIÙ CHE PRESENTATO) DA LUCARELLI SE E QUANDO VERRÀ DEPOSITATO ALL'AUTORITÀ PORTUALE»

«L'Authority non fa l'imprenditore per trovare traffici a Lucarelli...»

Dura la risposta di Palazzo Rosciano al piano del terminalista

LIVORNO - «CI RAMMARICA apprendere dalla stampa dell'ennesimo tentativo del signor Lucarelli - è la replica **L'Authority portuale** alla conferenza stampa dell'imprenditore portuale - di attribuire la responsabilità della situazione di crisi in cui versa la sua azienda all'attuale amministrazione dell'Authority portuale, accusata di aver agito col fine di danneggiare gli interessi dell'impresa e di condurla a morte certa. Lucarelli ha dimenticato presto tutte le decisioni che in questi quattro anni **L'Authority portuale** ha assunto in

LA STOCCATA

«Non possiamo agire in contrasto alle previsioni del piano regolatore»

favore dell'impresa per rispondere alle esigenze commerciali via via rappresentate». Dopo aver elencato tutte le convenzioni, l'Authority ricorda che «Dal 1° novembre 2014 ad oggi, è stato concesso ad Unicoop Impresa (ora L.T.L.), l'utilizzo di una significativa parte del Molo Italia per la sosta di semirimorchi. Nella fase più recente, prendendo atto dello "stato di crisi" dell'Impresa, con serie preoccupazioni per il mantenimento dei livelli occupazionali, abbiamo agito in temporanea ed eccezionale deroga alle previsioni del Piano Regolatore Portuale, concedendo all'impresa l'autorizzazione all'utilizzo della banchina pubblica Molo Italia



SCHIERATI Il terminalista Cristiano Lucarelli, a sinistra, in conferenza stampa con il sindaco Filippo Nogarini

Nord, fino al 31 dicembre 2016, per operarvi una nave RO.RO della Compagnia Tirrenia».

LA NOTA prosegue: «Non possiamo fare due cose: agire in contrasto con le previsioni del Piano regolatore consentendo stabilmente l'utilizzo del Molo Italia Nord da parte di navi RO.RO, tema sul quale si è pronunciato a favore **L'Authority portuale** al TAR Toscana; fare l'imprenditore al posto di Lucarelli trovandogli noi traffici compatibili con le infrastrutture da lui detenute in concessione. Il dimezzamento del numero delle navi lavorate dalla società per conto di Tirrenia, regi-



Focus

Convocazione in Prefettura

«QUANTO alla nuova convocazione da parte del Prefetto, la richiesta formulata dal Sindaco dà seguito alla sollecitazione operata nei suoi confronti proprio da questa **Authority portuale** l'8 novembre»

strato da luglio in poi, destinato ad annullarsi con la fine dell'anno, è da attribuirsi alla libera scelta imprenditoriale della Compagnia di non rinnovare il contratto in scadenza e di affidare le operazioni portuali ad altro terminalista. Scelte nelle quali **L'Authority portuale** non può interferire. «Metteremo in istruttoria il Piano industriale annunciato (più che presentato) da Lucarelli se e quando verrà depositato all'Authority portuale, ben felici di prenderlo in considerazione se conterrà iniziative compatibili con gli strumenti di programmazione dell'Ente, a partire dal rispetto del Piano regolatore portuale votato anche dal Sindaco di Livorno».

Ottimizzare gli scambi, migliorare l'interazione gomma-rotale, garantire gli standard di sostenibilità ambientale: gli interporti della Toscana alla sfida della crescita

Diego Casali
FIRENZE

LA CRESCITA della movimentazione delle merci in Toscana? Passa da una più efficiente gestione degli scambi, ma anche e soprattutto da una riorganizzazione dei sistemi interportuali regionali. Partiamo da un presupposto inconfutabile: l'economia toscana si avvale di una buona dotazione infrastrutturale con una densità della rete ferroviaria e stradale che mostra livelli analoghi, se non in taluni casi migliori, a quelli medi nazionali. Non solo. Il trasporto marittimo di merci e persone copre oltre l'undici per cento di quello nazionale. E il sistema aeroportuale (con gli scali di Pisa e Firenze) è in netta crescita, con ultimi margini performanti.

NONOSTANTE ciò serve un cambio di passo, in primo luogo, delle condizioni infrastrutturali complessive, di agevolazioni che consentano un maggior uso del modo ferroviario e, infine, una ristrutturazione del trasporto *midland* da parte di spedizionieri e trasportatori su gomma. Fondamentale, dunque, l'apporto che potranno dare gli inter-

porti di Livorno e Prato in questo processo di crescita del sistema logistico toscano. Inizia a dare i primi frutti lo scalo labronico Amerigo Vespucci di Gaiolforte nel Comune labronico di Collesalvetti. L'Interporto Toscana, capitale pubblico-privata - con quote pubbliche prevalenti di Regione e Comune di Livorno - si estende su tre milioni di metri quadri con l'ambizione di luogo d'incontro tra i commerci del Centro Italia. Una posizione logistica strategica, baricentrica rispetto ai poli industriali nazionali e

**↑ AEROPORTO
E PORTO
A DUE PASSI**

L'interporto di Livorno Infrastruttura strategica Il Gaillard è il porto a due passi

vicina ai quelli toscani del conciaro, cartario, lapideo, chimico e agroalimentare. Un terminal ferroviario di 130 mila metri quadri realizzato con elevati criteri di razionalità per il trasporto e la movimentazione di container e trailer. Ma ciò che rende l'infrastruttura strategica - oltre alla roccia e al vicino aeroporto di Pisa - è la vicinanza con il porto di Livorno, le autostrade e la superstrada per Firenze. Capoluogo servito dall'altra struttura 'gemella', ovvero l'Interporto della Toscana Centrale, con sede a Prato. Anche in questo caso è una società, a mag-

gioranza pubblica nata nel 1984, a curarne la gestione. Su una superficie di 700 mila metri quadri (con magazzini per 91 mila metri quadri coperti) ci sono parcheggi, un' enorme area a verde e oltre 60 operatori insediati. Anche per questa infrastruttura è garantito l'aspetto baricentrico rispetto agli assi di comunicazione regionale, ovvero l'autostrada Firenze-Mare, l'autostrada del Sole, la Firenze-Pisa-Livorno e l'aeroporto Vespucci. Entrambe le infrastrutture si trovano di fronte a una sfida ambiziosa: ottimizzare il traffico delle merci nel rispetto dello sviluppo sostenibile.



Interporti di Prato e Livorno L'eco-sfida per la crescita

A LIVORNO LE TROPPO LUNGHE ATTESE PER IL PORTO TURISTICO E PER IL BACINO GALLEGGIANTE

Porto Mediceo, sul "Marina" si accelera o no?

Si attende l'ok del Comune al piano dei servizi a terra nel waterfront ma il sindaco rimane scettico - E non c'è ancora la soluzione per le barche da spostare alla 75 (o forse anche davanti alla Capitaneria)

LIVORNO - C'è un pezzo importante di porto che aspetta ormai da decenni una sistemazione definitiva: è il mediceo, dove alla fine di una lunga, faticosa e a volte kafkiana procedura, **Autorità portuale** ha dato attuazione agli accordi di Roma per il salvataggio dell'allora cantiere navale Orlando, assegnando alla società del gruppo Azimut/Benetti la concessione per A.F.

(segue in ultima pagina)



Vincenzo Poerio

Porto Mediceo

un moderno "marina". In un paese normale, l'assegnazione avrebbe significato il via ai lavori, che naturalmente saranno complessi e non rapidissimi. Ma a Livorno, malgrado gli accordi di Roma fossero firmati addirittura da un presidente della Repubblica, hanno fatto il cammino del gambero, per anni e anni.

C'è chi vede i prossimi tempi con ottimismo e chi invece, come il sindaco Nogarin, rimane in posizione critica. La concessione dell'**Autorità portuale** non è ancora arrivata, la conferenza dei servizi tra gli enti che operano sul Mediceo invece c'è stata e sembra aver sbloccato le cose per quello di sua competenza, le concessioni ai vari circoli insediati nell'area sono scadute: rimane soltanto (ma soltanto sembra un ironico eufemismo) l'ok del Comune per tutti quegli aspetti del waterfront che sono indispensabili al "marina", ovvero il piano della viabilità, dei parcheggi e dei servizi a terra. In tempo di crisi generalizzata dell'edilizia, poter partire con lavori importanti come quelli del "marina" sarebbe una benedizione. E lo sa anche il sindaco Nogarin, che all'iniziale opposizione al "marina" aveva fatto seguire un atteggiamento che si sperava fosse molto più realistico e pragmatico. Ma da un recente accenno, non sembra che Nogarin voglia facilitare le cose. Ondivago? Lui sostiene di no: dice di essere coerente.

Altro problema da risolvere è quello della delocalizzazione delle centinaia di barche oggi sui pontili galleggianti nel Mediceo. Le concessioni non ci sono più, i vari ricorsi al Tar sono stati respinti, e c'è una indicazione di massima di trasferire le barche nella darsena

tra la banchina 75 e il maxi-bacino di cuenaggio. Da anni sono pronti i pontoni galleggianti per proteggere l'area dalla risacca delle sventolate del III e IV quadrante, ma al momento la 75 continua ad essere usata per le crociere. Altra soluzione prospettata, il bacino creato tra il molo Capitaneria e l'estensione del molo Elba, almeno per i tempi necessari a sistemare la 75. C'è dunque un senso di indeterminazione e di rinvio che non aiuta né l'economia cittadina né tantomeno la voglia di far ripartire il porto in tutte le sue componenti. Forse l'aspettativa per la nuova Autorità di sistema portuale può rappresentare una giustificazione, ma ai più appare ormai una scusa per consegnare ad altri il cerino di un'operazione che non potrà essere del tutto indolore. Ma che potrebbe anzi essere importante per il rilancio, e per dare finalmente un assetto moderno e funzionale a un tesoro, il Mediceo, fino ad oggi rimasto come terra di tutti e di nessuno.

TRA CAMERA DI COMMERCIO E STAZIONE CROCIERE A LIVORNO

Seaport Innovation 2016 due giorni internazionali

Il programma dei lavori e i temi delle sfide con i nuovi strumenti dell'elettronica

LIVORNO - Due giorni all'insegna dell'innovazione nei porti e nei trasporti, con un "focus" particolare sulle tecnologie emergenti e i porti di prossima generazione. Può apparire ambizioso l'evento di "Seaport Innovation 2016" in programma per oggi, mercoledì 16 e domani, giovedì 17 nell'auditorium della Camera di Commercio labronica, con tanto di "coda" nel terminal crociere domani con una dimostrazione sul campo degli ETSI Plugtests; che servono a industrie del settore per testare la rispondenza agli standard internazionali delle telecomunicazioni. Ci saranno, per l'occasione oltre quaranta imprese leader a livello internazionale, e Info-point appositamente allestiti per i test.

L'apertura odierna dei lavori si



Giuliano Gallanti

terrà alle 15 in Camera di Commercio su "Proposte per un'alleanza strategica tra porti, ricerca e imprese, sulla logistica 4.0". Interventi di apertura di **Antonio Gallani** del rettore dell'università di Pisa

Paolo Mancarella, del direttore del CNIT Gianni Vernazza, del contrammiraglio Piero Pellizzari delle Capitanerie di porto, responsabile del settore informatica, sistemi di monitoraggio del traffico e comunicazioni. Seguirà la sessione tecnologica ("tecnologie emergenti e porti di prossima generazione") mentre domani sarà la volta dell'annuncio dimostrazione sul campo alla Stazione Crociere (dalle 9 alle 11) e in Camera di Commercio della sessione industriale (11,30-13,30: "Porti e logistica 4.0, verso una reale integrazione porti-mare") e della sessione Smart Community (dalle 14,30 alle 16,30: "Le Autorità di sistema portuale e le sfide della governance dell'innovazione") moderato da Antonella Querci dell'Autorità livornese.

LO SPI CGIL

«L'Authority riveda la decisione sugli accosti»

PORTOFERRAIO

Anche il sindacato pensionati Cgil dell'Elba dice no alle decisioni prese dalla Autorità portuale di Piombino, che ha di recente definito una assegnazione degli slot fino al 2020, sia per l'Elba sia per Piombino.

«Lo ha fatto senza confrontarsi con il territorio, con le forze sociali - afferma il comunicato dello Spi Cgil diretto da Luciano Lunghi - e l'ordinanza presa dalla Autorità portuale non tiene conto del problema annoso, ripetutamente rivendicato da vari enti isolani, del bisogno di potenziare la continuità territoriale invernale, questione che a quanto pare rimane al palo e non avviene nessun ampliamento di slot, in grado di consentire ad altre compagnie di aumentare il servizio, come promesso».

In tal modo, prosegue il documento del sindacato dei pensionati, si perpetua una situazione di fatto di monopolio del servizio marittimo, da parte di un unico armatore nel periodo invernale. «Assurdo, ribadiamo - aggiungono dallo Spi Cgil - il fatto di congelare per 4 anni tale situazione, la delibera deve essere solo annuale, per non bloccare così a lungo la gestione dei collegamenti, non tenendo conto così di eventuali evoluzioni future».

«Chiediamo - conclude lo Spi - una revisione delle decisioni prese e proponiamo a tutte le forze politiche e sociali di indire una conferenza generale sui servizi marittimi, per stabilire regole e sviluppi inerenti i collegamenti marittimi, da definirsi con opportune intese. Occorre un confronto tra le varie autorità ed occorre che le decisioni siano anche condivise dai sindaci e dagli elbani».

Ed a Piombino Neri e S. Giorgio bruciano i tempi

PIOMBINO - Se a Livorno ci sono più temi sospesi che non risolti - si veda qui a fianco bacini, "murina" del Mediceo e si ricordi la storia infinita delle porte vinciane - a Piombino, che fa parte della stessa Autorità di sistema Portuale (AdSP) zittita zitta sta nascendo una delle aree più significative del nuovo corso, quella assegnata alla società tra il gruppo Neri e il Cantiere San Giorgio. E si lavora in velocità.

La parte burocratica,
Antonio Fulvi
(segue a pagina 4)

Neri e S. Giorgio

delle concessioni demaniali e delle autorizzazioni è stata conclusa e attualmente la società sta cominciando il lavoro sul terreno per avviare il cantiere. L'area è importante, 110 mila metri quadrati, compresa una lunga banchina che in una sua parte ha fondali fino a 20 metri. La designazione è principalmente quella delle demolizioni delle navi obsolete, sulla base delle direttive europee: c'è già un accordo con la Marina Militare italiana per demolire un primo nucleo di vecchie unità ormai non più utilizzabili. Ma il San Giorgio ha anche una specializzazione nella costruzione di navi da crociera di medie dimensioni e di importanti refitting, il che lascia presumere che l'area di Piombino potrà diventare un cantiere non solo per demolire ma anche per costruire.

Sui tempi, bocche cucite, com'è abitudine nel gruppo Neri. Ma da fonti vicine all'Autorità di Luciano Guerrieri - attuale commissario in automatica prorogatio - si parla di avvio delle lavorazioni alla fine della prossima primavera. Gli imprenditori veri non perdono tempo.

Civitavecchia: Ok della Camera, Di Majo sarà il presidente

Francesco Maria Di Majo sarà il presidente dell'Autorità di Sistema del Tirreno Centro Settentrionale, oggi ha ricevuto l'approvazione anche della Camera, Commissione trasporti, con 26 voti favorevoli e 2 contrari.

Adesso il ministro Delrio potrà firmare il decreto di nomina e entro una settimana dovrebbe essere tutto effettivo.

Di Majo è avvocato marittimista, *Counsel* dello Studio Legale Watson, Farley & Williams di Roma, e segretario generale del Centro Italiano per le Relazioni Internazionali (ICIR).

Civitavecchia: Di Majo, anche la Camera dà il via libera

Civitavecchia - Ventisei voti a favore e due contrari, Francesco Maria Di Majo è il nuovo presidente del porto di Civitavecchia. Manco l'ultima firma sul decreto.



Roma - Francesco Maria Di Majo dopo l'ok del senato, ha ottenuto oggi il via libera anche dalla Camera che ha espresso 26 voti a favori e due contrari.

Di Majo adesso attende la firma del ministro Delrio su decreto di nomina e può così diventare il presidente della nuova Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro-settentrionale. L'ingresso di Di Majo potrebbe avvenire già questa settimana o al più tardi all'inizio della prossima.

Di Majo verso Civitavecchia, ok dalla Camera

ROMA. Francesco Maria Di Majo dopo l' ok del senato, ha ottenuto ieri il via libera anche dalla Camera che ha espresso 26 voti a favore e due contrari.

Di Majo adesso attende la firma del ministro Delrio su decreto di nomina e può così diventare il presidente della nuova Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrosetentrionale. L' ingresso di Di Majo potrebbe avvenire già questa settimana o al più tardi all' inizio della prossima.

FRANCESCO ROMA

La nomina di Francesco Di Majo passa anche l'esame della commissione trasporti alla Camera

CIVITAVECCHIA - Dopo l'ok al Senato della scorsa settimana, la proposta di nomina dell'avvocato Francesco Maria Di Majo alla guida della nuova Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, con sede a Civitavecchia, ha passato l'esame anche della IX Commissione Trasporti della Camera, con 26 voti favorevoli e due contrari. Ormai è cosa fatta, manca soltanto la firma del decreto di nomina da parte del ministro alle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio. «Nel corso della discussione - ha commentato il presidente di commissione Michele Meta - sono state apprezzate le qualità, le competenze e la professionalità dell'avvocato Di Majo. Al neo presidente auguro buon lavoro».

L'Informatore Navale

Napoli: Convegno del Propeller Club Port of Naples "Zona Economica Speciale: una opportunità di sviluppo per la Campania"



Napoli, 15 novembre 2016 – Il Propeller Club – Port of Naples ha organizzato un Convegno per **martedì 29 novembre 2016** presso la Camera di Commercio di Napoli – Sala Convegni

durante il quale si discuterà sul tema *"Zona Economica Speciale: una opportunità di sviluppo per la Campania"*

PROGRAMMA:

Ore 16:30: registrazione dei partecipanti e welcome coffee

Ore 17:30: inizio lavori

Saluti:

Girolamo Pettrone (Commissario CCIAA)

Umberto Masucci (Presidente Propeller Clubs)

Introduzione:

Bruno Castaldo (Past President Propeller Club – Port of Naples)

Interventi:

Hassan Abouyoub (Ambasciatore del Regno del Marocco in Italia)

Arturo Capasso (Ordinario di Economia e Gestione delle Imprese nell'Università del Sannio)

Alessandro Panaro (Responsabile Area Trasporti Marittimi & Med, SRM)

Pietro Spirito (Docente incaricato di Economia dei Trasporti presso l'Università di Torvergata)

Conclusioni:

Amedeo Lepore (Assessore alle Attività Produttive Regione Campania)

il funerale dell' **autorità portuale**

A.P., la pugnolata di Accorinti e Crocetta

Associazioni e sindacati contro la classe politica che sta svendendo a Gioia Tauro il più efficiente ente presente sul territorio messinese

"Il mare è la prima risorsa per l' occupazione e per riavviare l' economia ma noi invece svendiamo i patrimoni locali. I nostri figli e i loro padri come devono vivere in questa città?

" I sindacati Fast Confsal con l' Ugl Mare e Trasporti insieme ai movimenti Vento dello Stretto e #laricchezzavlenedalmare e le associazioni Zda e Fare Verde si sono scagliati contro il governatore Crocetta e il sindaco Reanto Accorinti, colpevoli di aver pugnolato alle spalle il progetto di un' area integrata dello Stretto, cedendo a Gioia Tauro l' efficiente **Autorità Portuale** messinese. Tra passato e contraddizioni. Sull' annuncio di Delrio sulla riforma delle **Autorità Portuali**, Crocetta affermò: "Con questa riforma Gioia Tauro porterà la Ndrangheta in Sicilia e a Messina" tuttavia qualche giorno fa il Presidente della Regione è stato accolto in consiglio comunale con un tappeto rosso, trionfalmente, per smentire queste stesse parole e celebrare il funerale del' A.P. di Messina. Il cambio di casacca coinvolge anche il sindaco Accorinti che il 9 novembre del 2015 dichiarò: "Ribadirò con forza a Del Rio non solo la posizione di Messina ma mi farò portavoce di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. L' area integrata dello Stretto ha

bisogno di una A.P. forte, autonoma non sottomessa a nessuno". Il segretario regionale Fast Confsal, Nino Di Mento, è stato fortemente critico nei confronti dei due profili istituzionali: "Questi sono i nostri politici che devono difendere l' economia e gli interessi della nostra città. Come è possibile che il sindaco in consiglio comunale non abbia detto una parola? Nel silenzio della città metropolitana di Messina, è stato il consiglio comunale di Milazzo ad esprimere il proprio dissenso evidenziando la necessità di alzare le barricate per difendere l' indipendenza dell' autorità portuale di Messina e scongiurare l' accorpamento con Gioia Tauro difendendo il ruolo strategico di Milazzo". Nel corso della conferenza Stato-Regioni, a cui fu assente paradossalmente Crocetta, furono stabiliti criteri e nominativi di accorpamento. Nel caso della Regione Sicilia a **Palermo** sono stati aggiunti Termini Imerese e Porto Empedocle, ad Augusta Catania, mentre Messina secondo tale riforma verrà accorpata con altri 11 centri, in un miscuglio confusionario che avrà sede a Gioia Tauro: "Tra questi porti il più attivo e l' unico con i soldini in tasca è Messina. E ora cosa succede? Noi dobbiamo pagare i deficit degli altri?",

- segue

si interroga Di Mento. L' A.P. di Messina ha accumulato ben 80 milioni di euro che non potranno più esser spesi qui ma spetterà al Presidente della nuova **autorità** decidere come verranno spalmati tra i porti accorpati mentre il Comitato per l' autorità portuale con la nuova normativa non avrà voce in capitolo, malgrado l' assessore Pino ne abbia rivendicato un' importanza, risultante allo stato dei fatti marginale. Per merito di madre natura che ha messo Messina al centro del Mediterraneo, in una posizione strategica, la nostra città godeva dei numeri (le ciminiere di Milazzo, il transito croceristico e passeggeri) e delle condizioni geografico-morfologiche indispensabili per far affermare il progetto dell' **Autorità** portuale integrata dell' Area dello Stretto comprendente anche Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Milazzo. Adesso invece a preoccupare è lo status del nuovo partner calabrese: "Gioia Tauro - spiega il segretario del sindacato - una cattedrale nel deserto, geograficamente scollegato dalla movimentazione di merci su terra e per questo escluso dagli armatori. Preoccupano anche le pessime condizioni economiche della realtà: La MTC che ha il monopolio dello scarico dei container ha 442 esuberi, da due anni in cassa integrazione e negli ultimi giorni i dipendenti hanno organizzato scioperi e manifestazioni". La partita è ad un passo dalla conclusione, questione di ore o al massimo di giorni e la riforma sarà definita ufficialmente, probabilmente con il ritorno a Roma di Delrio da Messina. Messina si appresta ad essere una delle più importanti città di mare d' Italia priva di una propria autorità portuale ma il consigliere Piero Adamo di Vento dello Stretto è convinto che ci sia ancora spazio per poter risolvere la questione tramite l' intervento della politica: "La riforma l' ha voluta il PD e ha come protagonista un ministro, Delrio, a loro vicino. Non si tratta di spending review, i tagli ai costi potevano essere realizzati diminuendo le indennità di tutti i presidenti e segretari del 50%, non rincorriamo questo discorso populista; questa è una riforma che ha voluto favorire specificatamente le città portuali del nord e del nord est, e in questo come è noto ha giocato un ruolo chiave nella ripianificazione geografica la Serracchiani. C' è ancora margine di trattativa, il sindaco faccia la sua parte, non indossi la fascia solo per l' autostrada del Mare ma anche per questa importante battaglia. Si è appassionato quando ha sancito sul traghetto l' unione dei popoli dello Stretto non rendendosi conto che da sotto il naso gli sfilavano quanto ha di più prezioso il nostro territorio; l' A.P., l' unico ente che ha un bilancio in attivo ed è impegnato in opere strategiche per la città come il Porto di Tremestieri e la riqualificazione della Falce".

PAOLOGIORGIO VINCI

A sbilanciarsi è il capogruppo all' Ars di Sicilia Futura dopo l' incontro con il sottosegretario Luca Lotti

Porti, per Messina e Milazzo lo stesso trattamento di Salerno

Beppe Picciolo: «Sono certo che il Governo farà una scelta di buon senso»

Lucio D' Amico MESSINA «Sono convinto che il Governo concederà a Messina lo stesso trattamento riservato a Salerno. Non ci saranno due pesi e due misure». A sbilanciarsi è il capogruppo all' Ars di Sicilia Futura Beppe Picciolo, confortato dall' incontro avuto ieri sera a Palermo, e culminato con un caloroso abbraccio, con il sottosegretario Luca Lotti, il vero braccio destro del premier Matteo Renzi. «Scrivete pure che è una fondata speranza o una sensazione, e ovviamente al momento è soltanto una mia dichiarazione, ma credo proprio che le ragioni a tutela della piena autonomia gestionale ed economico - finanziaria dell' Autorità portuale di Messina e Milazzo siano state ben comprese da Renzi e dal suo Governo in linea, d' altra parte, con la posizione espressa recentemente dal Partito democratico».

La partita dei porti, dunque, è destinata a concludersi ai "supplementari". Salerno, come è ormai noto in tutt' Italia, avrà la proroga in modo da prepararsi, nell' arco dei prossimi trentasei mesi, all' accorpamento con il porto di Napoli. E, quindi, se passa il principio dell' eguale trattamento, anche Messina -Milazzo dovrebbe strappare una deroga al decreto di riforma, in barba a quanti hanno addirittura

esultato alla notizia del diniego del ministero dell' Economia, e conseguentemente del ministro dei Trasporti Graziano Delrio, riguardo alle richieste di proroga avanzate dalle Regioni interessate.

La preoccupazione, anche legittima, di Delrio è che la riforma della portualità non venga "annacquata", se non addirittura vanificata, a causa della spinta degli opposti "localismi". Ma lo spazio di autonomia rivendicato da Messina e Milazzo non è una mera battaglia campanilistica, è una sacrosanta richiesta, corroborata da dati e numeri inoppugnabili, di riconoscimento della propria specificità e rilevanza. Specificità e rilevanza che, abbinate alle cifre dei due porti, giustificherebbero una modifica alla legge e l' istituzione della sedicesima Autorità di sistema portuale, quella dello Stretto, con Messina -Milazzo e Reggio e Villa San Giovanni (mentre il resto dei porti calabresi dovrebbe andare con Gioia Tauro nel distretto del Mar Tirreno Meridionale, ad eccezione di Crotone e Corigliano che dovrebbero invece far

- segue

parte del sistema portuale del Golfo di Taranto).

Anche senza arrivare al traguardo dell' istituzione della nuova Autorità - obiettivo ormai impossibile da raggiungere, almeno per quest' anno, nel futuro chissà, si potrebbe anche presentare un emendamento e inserirlo in una qualsiasi "leggina" dello Stato...-, la difesa dell' autonomia dell' Authority di Messina - Milazzo è un obbligo da parte del Governo e della Regione siciliana.

Lo è perché è interesse di tutti tutelare quegli investimenti, quelle risorse appartenenti ai bilanci dei due porti, quei progetti in itinere e quelle opere già oggetto di gare d' appalto avviate dall' Autorità sotto la gestione del presidente, oggi commissario, Antonino De Simone. Sono temi che non riguardano solo i traffici e le attività strettamente portuali ma s' intrecciano indissolubilmente con i destini delle due città, con i piani di recupero e di riqualificazione delle aree più pregiate, di valorizzazione del waterfront, di rafforzamento della dotazione infrastrutturale. Per Messina, quando si parla di Zona falcata, cittadella fieristica, nuovo porto commerciale di Tremestieri con annessa piattaforma logistica, nuovo Piano regolatore del porto, si parla del futuro stesso dell' intera Città metropolitana. Ci sono cento milioni di euro nella cassaforte dell' Autorità portuale, è evidente che facciano gola anche altrove, ma si tratta di risorse che provengono dal territorio e che in questo territorio vanno investite. Trattandosi di progetti inseriti nel "Pot", il Piano operativo triennale dei due porti, la proroga (di 36 mesi o "di scopo" che sia) è la soluzione più idonea per consentire la realizzazione delle opere. In ogni caso, si dovrà trovare un escamotage che consenta la piena autonomia nella gestione dei due porti rispetto a Gioia Tauro e alle altre realtà calabresi. Alla faccia di chi pregusta altri scenari, chissà per quali (oscuri o fin troppo evidenti) ragioni.⁴

Ad Augusta si è affrontato il problema della mobilità dei dipendenti della società di rimorchio portuale

In consiglio comunale il dramma dei 28 lavoratori Augustea

Accolta la proposta Cgil di un' assemblea aperta a tutte le parti in causa

Sebastiano Salemi AUGUSTA Accolta dal Comune di Augusta la richiesta avanzata dalla Filt Cgil di indire un Consiglio comunale aperto ai 28 lavoratori della società Augustea e della Rimorchiatori Augusta a rischio mobilità, alla Filt ed ai rappresentanti aziendali. Il gruppo Augustea è la società capo del gruppo armatoriale che opera nei principali settori marittimi del rimorchio portuale e di altura, con servizi marittimi affidabili ed efficienti, conosciuta in tutto il mondo marittimo e facente capo alla famiglia degli Armatori Cafiero/Zagari. In aprile il gruppo ha effettuato la vendita azionaria dell' azienda, comprendente solo l' attività della Rimorchiatori Augusta; la società ha anche siglato un contratto di prestazione di servizi per l' assistenza tecnica e amministrativa con le società del gruppo per un periodo massimo di 18 mesi. Il segretario provinciale della Filt Cgil, Vera Uccello, mira alla composizione di un muro compatto fra parti sociali e amministrazione per salvaguardare i posti di lavoro. La situazione dei lavoratori di Augustea rimane critica e il segretario generale territoriale della Uil Siracusa -Ragusa -Gela Stefano Munafò interviene. "L' efficienza per noi è un elemento centrale, non siamo legati al nome dell' azienda ma per quei posti di lavoro che devono essere salvaguardati. Si tratta di tante persone che gestiscono le attività all' interno del porto di Augusta: quando arriva una nuova società occorre sempre mantenere un equilibrio, non si possono effettuare dei tagli pur sapendo che noi subiamo da questa attività un inquinamento marino e di tutto il sistema. Le grandi imprese si devono far carico del livello occupazionale, non è pensabile ad una riduzione perché tante famiglie sarebbero davvero in difficoltà». Così il segretario Uil su una vicenda che minaccia una brutta piega. Pochi mesi fa infatti Rimorchiatori Riuniti aveva acquistato il 100% della siciliana Augustea, imprese marittime e di salvataggi, diventando il primo operatore italiano edel Mediterraneo nel settore del rimorchio marittimo. La compagnia genovese guidata dalle famiglie Delle Piane e Gavarone aveva chiuso un accordo con la Augustea holding, che fa capo a Raffaele Zagari, aggiudicandosi la società che svolge attività di rimorchio nei porti di Augusta, Siracusa, Catania e Pozzallo utilizzando 16 rimorchiatori di proprietà. Tramite controllate, la società svolge anche attività di rimorchio di altura e opera con due unità, nell' ambito di un consorzio in uno dei maggiori terminali carboniferi della Colombia. Ma per Stefano Munafò occorre fare chiarezza sulla vicenda. "Soprattutto se il sindacato sarà disponibile ad affrontare queste problematiche, perché solo marciando tutti verso la stessa direzione potremo mettere queste persone nella condizione di vivere: noi teniamo alla sicurezza del porto ma anche e soprattutto al livello occupazionale».3.

SEBASTIANO SALEMI

"Così collegheremo il porto alla ferrovia, un tunnel sotterraneo in via Ferraris"

Il progetto "Napoli traccia": via ai lavori nel 2018. Pietro Spirito dice: "Il collegamento è la base per migliorare la competitività del porto"

"Non ci sono più scuse per il Mezzogiorno, i porti di Napoli e Gioia Tauro devono tornare ad essere protagonisti. E per farlo, in Campania bisogna risolvere il tema del collegamento del porto con la ferrovia. Napoli Traccia è un investimento prioritario e decisivo a cui stiamo lavorando". Il ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio, nella sua intensa giornata napoletana, cominciata con la visita a Nola all' Interporto di Gianni Punzo («dopo la riforma dei porti, ora tocca agli interporti, scontiamo anni di ritardi» ha detto il ministro), parla di logistica al convegno dedicato ai trasporti, organizzato da Confindustria e Confetra nello storico museo ferroviario di Pietrarsa. I lavori per il collegamento del binario Napoli Traccia partiranno nel 2018: lo assicura Rfi (rete ferroviaria italiana). A breve sarà presentato il progetto, valutato per circa 90 milioni e finanziato dal contratto di programma tra ministero delle Infrastrutture e Rfi. Per il 2020 il Napoli Traccia sarà operativo, salvo intoppi, assicura Maurizio Gentile, amministratore delegato Rfi. Sarà interrata una parte di via Galileo Ferraris e sarà eliminato il passaggio a livello. "Bisogna far lavorare gli interporti in maniera efficace - prosegue Delrio - oggi

lavorano al di sotto delle loro potenzialità". Intanto, martedì la nomina di Pietro Spirito sarà sottoposta alla commissione Trasporti del Senato, poi toccherà alla Camera dare l' ok. L' esperto di logistica e nuovo presidente dell' Autorità portuale dovrebbe insediarsi entro il 15 dicembre. Uno dei primi temi su cui lavorerà sarà proprio il collegamento Napoli-Traccia, il binario di raccordo del porto con la rete ferroviaria, da anni fuori servizio. "L' interconnessione a Napoli-Traccia - afferma Pietro Spirito, docente di economia dei trasporti all' università di Tor Vergata e presidente in pectore del porto di Napoli, presente al convegno - è preconditione per sviluppare la rete di servizi intermodali che sarà la base per migliorare la competitività del porto di Napoli. Treni a standard europei capaci di connettere i servizi marittimi ai mercati di origine e destinazione. Il porto ha la necessità di disporre di una connessione adeguata alla rete ferroviaria nazionale e di una piattaforma coerente per minimizzare i costi di manovra". Il binario "traccia", non è elettrificato, pur formando una rete porto- ferrovia, non consente di spostare treni in ingresso e in uscita dalla stazione di Napoli. "Sopprimeremo il passaggio a livello di via Galileo Ferraris - spiega l' ad Rfi Gentile - è quello il punto più critico, perché è un' asse stradale importante. Il progetto, che presenteremo a breve alla Regione per poi aprire una conferenza di servizi con il Comune e gli enti locali, prevede l' interrimento di parte di via Ferraris. Stiamo realizzando il raddoppio Napoli-Bari, per migliorare la velocità di collegamento tra Napoli e Roma, è logico che si punti anche al collegamento dei porti. È un' opera che impatta molto sulla viabilità ma i lavori dureranno solo un anno e mezzo". Plaudono gli imprenditori: "L' infrastruttura - sottolinea il leader degli industriali Ambrogio Prezioso - costituisce in ogni caso una priorità per centrare l' obiettivo della crescita".

Era un' inchiesta del 2001

Il falso in atto pubblico secondo la Procura, fu commesso perché nel corso della riunione dell' **Autorità portuale** che aveva ad oggetto l' affidamento in concessione della Cittadella fieristica, non venne dato conto di un fax di un' altra impresa che voleva concorrere, la "Iniziative Immobiliari s.r.l." di Caltanissetta, che venne quindi esclusa. La vicenda "esplose" nel dicembre del 2001, quando in Procura, dopo una serie di accertamenti, i sostituti Angelo Cavallo e Francesco De Giorgi chiesero i domiciliari per i tre, rigettati dal gip Grimaldi, che decise solo la misura interdittiva.

Bacino, i rischi "nel" relitto



LIVORNO-Avantiadagio,quasi indietro: anche il recupero del bacino galleggiante "Mediterraneo", che i tecnici della Benetti hanno riportato a galla dopo un anno dall'affondamento, sta scontando tempi biblici. Il bacino galleggia, ma il relitto della navetta oceanografica che è ancora incastrato sulla sua piattaforma non è in sicurezza

A.F.

(segue a pagina 4)

I rischi "nel" relitto

e il magistrato non l'ha sbloccato. Fino a quando non sarà possibile entrare nel relitto il tutto rimane sequestrato. E il danno economico di oltre un anno di fermo è in crescendo.

Sembra che il problema della sicurezza del relitto potrà essere risolto solo con un intervento specializzato tra Vigili del Fuoco e tecnici della Benetti, predisponendo una "via" d'accesso che consenta ai periti del tribunale di visitare l'interno del relitto per completare l'inchiesta. Ci si sta lavorando, ma la stessa stagione, con le recenti sventolate e con il maltempo, non è d'aiuto. Per il cantiere Benetti, che già si è assunto il compito oneroso di rimettere in galleggiamento il bacino, ogni settimana di ritardo nella sua disponibilità rappresenta un costo, che a sua volta ricade sull'occupazione e sui programmi di varie di refitting, che sono lavoro. Far presto, o almeno cominciare a far più presto, sta diventando un imperativo: e al ritorno dal salone internazionale dei mega-yachts a Miami, dove l'elezione del nuovo presidente degli Usa sembra aver dato una nuova spinta alla voglia di consumi nautici di alto bordo, l'ingegner Vincenzo Pierro, CEO della Benetti si è augurato che le istituzioni prendano ancora di più a cuore la rapidità dell'indagine e una veloce "liberazione" del bacino.

PORTOFERRAIO

LA RICHIESTA DI INCONTRO

«NON È SOLO UN COMPORTAMENTO SCORRETTO, MA INAMMISSIBILE. PER QUESTO CHIEDIAMO AL COMMISSARIO GUERRIERI UN INCONTRO URGENTE SULLA QUESTIONE»

Ora Ferrari striglia Guerrieri sul blocco quadriennale degli slot

«La decisione doveva essere condivisa, questo è un blitz»

—PORTOFERRAIO—

«PREMESSO che al nostro comune interessa potenziare il flusso turistico indipendentemente dalla compagnia di navigazione non comprendiamo come **Luciano Guerrieri**, guidata da un commissario, possa prendere decisioni di tal natura, sopra la testa di un intero territorio. Questo è iniquo e lede gli interessi di tutti». Il sindaco Mario Ferrari non usa mezzi termini per attaccare duramente Luciano Guerrieri sulla vicenda del «blocco» quadriennale degli slot nel porto di Piombino. «È incredibile — tuona il primo cittadino — che un commissario possa prendersi una simile responsabilità. Viene spontaneo domandarsi poi, in base a quali elementi si è deciso. In un mercato dai contorni così indefiniti dove non è possibile prevedere a breve termine, ci si arroga addirittura



LA REAZIONE Il sindaco Mario Ferrari entra a gamba tesa nella vicenda degli slot

ra il diritto di decidere le nostre sorti per anni, senza che l'Elba sia stata in alcun modo interrogata sulla questione. Come è possibile che non si sia sentita l'esigenza di convocare Portoferraio e Rio Marina per una condivisione della decisione che si andava a prendere? Sembra un vero e pro-

prio blitz. Non è solo un comportamento scorretto, ma inammissibile. Per questo chiediamo al commissario Guerrieri un incontro urgente sulla questione».

FERRARI ne ha anche per il Pd. «Deve far riflettere — aggiunge — che **Luciano Guerrieri**

da un uomo Pd, distribuisca gli slot in un certo modo, ed il Pd di Portoferraio domandi a me perché Guerrieri ha deciso quanto comunicato. Si interroga un sindaco per parlare delle decisioni autonome di un proprio compagno di partito verso il quale per 10

LO SCONTRO

«Il commissario ha preso decisioni sulla testa di tutti»

anni sono stati acquiescenti. Se la preoccupazione è quella di garantire molte corse in quanto essenziali per lo sviluppo del turismo, perché in estate il Pd ha liquidato con supponenza il nostro documento sulle traiettorie dello sviluppo. Perché non ha formulato proposte per gli slot?».

Fincantieri: Renzi domani a Palermo, sindacati proclamano sciopero (2)

(AdnKronos) - Secondo il sindacato Fincantieri non avrebbe fatto altro che ribadire quanto sostenuto in questi anni e, cioè, che per Palermo non esiste prospettiva di costruzione di navi, ma solo di realizzazione di pezzi in supporto ad altri cantieri. "Ha aggiunto - dice Biondi - che l' incremento può arrivare unicamente dalle opere pubbliche civili che nulla hanno a che fare con la cantieristica". Alla base di questa posizione la mancanza delle infrastrutture necessarie nel Cantieri di Palermo, che lo renderebbe non competitivo da un punto di vista industriale. "Abbiamo più volte contestato questa affermazione, che riteniamo strumentale - aggiungono i sindacalisti -, perché ribadiamo ancora una volta che con le infrastrutture attuali in passato abbiamo costruito anche noi intere navi". Anche sul fronte dello sblocco delle somme stanziare dal ministero delle Infrastrutture, annunciato oramai più di un anno fa dal ministro Delrio nella sua visita al Cantiere navale di Palermo, non ci sono notizie. E intanto domani lo stesso ministro sarà nuovamente al Cantiere di Palermo insieme a Matteo Renzi per un nuovo tour.

Protesta dei marittimi, duecento in piazza a Roma

Roma - Sono circa duecento i marittimi che stanno manifestando a Roma contro l'applicazione nell'ordinamento italiano degli emendamenti di Manila 2010 alla convenzione Stcw



Roma - Sono circa duecento i marittimi che stanno manifestando a Roma contro l'applicazione nell'ordinamento italiano degli emendamenti di Manila 2010 alla convenzione Stcw, che secondo gli organizzatori rischiano di mettere in difficoltà i marittimi di tutte le categorie. «La piattaforma di richieste alla base della manifestazione - dice il responsabile del **"Coordinamento 3 febbraio"**, Luigi Scotto - comprende diversi punti, dal rinnovo dei certificati ai corsi direttivi al registro internazionale. **Chiediamo di ottenere un tavolo tecnico permanente, vero, dove ci sia permesso di essere ascoltati.** Se necessario ci costituiremo in personalità giuridica». Alla manifestazione non hanno aderito i sindacati.

SIGLE INDIPENDENTI

Marittimi a Roma, la protesta convince il governo: ammessi al tavolo tecnico

ROMA. Nove associazioni di marittimi indipendenti, riunite nel "Coordinamento 3 Febbraio" e accomunate dalla sensazione di abbandono da parte dei sindacati tradizionali e degli armatori, sono scesi in piazza a Roma. Con fischietti, striscioni, bandiere e salvagenti hanno manifestato davanti al ministero dei Trasporti per chiedere di essere ascoltati, di entrare, anche loro, nelle stanze del potere. E ci sono riuscite: i loro rappresentanti, guidati dal portavoce, il comandante Luigi Scotto, saranno inseriti nel tavolo tecnico del ministero, a fianco delle organizzazioni datoriali (Confitar ma, Fedarlinea), dei sindacati confederali e quelli di base. Ciro Esposito, capitano di macchina e leader dei Marittimi per il Futuro- di Torre del Greco, la città delle famose 105 mila matricole: «Questa è la prima volta che delle semplici associazioni sono state ricevute dal ministero».

THE PRESIDENT OF FERCARGO, THE ASSOCIATION OF RAILWAY COMPANIES IN THE FREIGHT SECTOR: "THE MINISTRY IS PAYING MORE ATTENTION THAN IN THE PAST"

"This is how we get to the heart of Europe"

Laguzzi: "The Mediterranean is increasing centrality, new opportunities for rail services"

"Intermodal transport in Italy is lagging behind Europe, but the current context appears, for the first time, conducive to development and, hence, to a shift towards modal transport." These are the words of Giancarlo Laguzzi, president of the association that groups together some of Italy's private railway companies: Fercargo. The association brings together Italian and foreign companies that operate in Italy. At the beginning, the association's members mainly operated links connecting northern Italy to other European countries, but the situation has been changing and, increasingly, Italian rail companies are pulling their own weight. "The south of Italy," explains Laguzzi, "will become more interesting than today, thanks to incentives that are being provided, and the possibility of longer trains. But international traffic remains prevalent."

What is the situation for rail cargo in Italy?

"Intermodal transport in Italy is behind the rest of Europe. Freight travelling by train in Italy accounts for less than 7% of the total, compared with 18.7% in the EU on average, 22.4% in Germany, Austria has 35.5%, and Switzerland has over 70%. Its growth is independent of the present economic situation: it's entirely a function of its ability to offer more competitive solutions

than road haulage."

What's next?

"The objectives stated in an EU white paper is for 30% of road haulage to shift to other modes by 2030, and 40% by 2050. Italy's Ministry of Infrastructure and Transport (MIT) has instead proposed it should strive to increase that share to 11-12% by 2021. Switzerland and Egypt have eliminated bottlenecks, rail and sea (Gottardo and Suez, ed), and this now presents Italy, which is at the centre of the Alps-Rhine corridor and connected to global maritime flows, with a great opportunity for significant increases in traffic, from the Far East to Italian ports, and then from our ports to our industrial hubs, to the markets of central Europe. It's an opportunity not to be missed for our companies, because the ports require effective rail services in order to develop."

You aren't worried that Italy may waste the opportunity, as has already happened in the past?

"The context appears today, for the first time, conducive to development and hence to a shift towards modal transport. The centrality of the Mediterranean area has been strengthened, Italy now has a Transport Regulation Authority (ART), and the 4th EU Railway Package when implemented will enable full

rail interoperability and liberalization of the sector. Some important differences with Europe are being overcome thanks to measures taken by MIT, leading to a reduction in the cost of rail transport, and therefore making intermodality more competitive."

Has the ministry's attitude changed from what it was in the past?

"There's a new kind of approach, one based on strategies, objectives and actions, resulting in priority finally being given to useful projects. Moves initiated by MIT towards a "rail solution", and to protect the environment, mean that the formation of trains 750 metres long, up from the present 500-600 metre train convoys of today, is envisaged by 2019; the increase in towing capacity to 2,000 tons (1,600 today) by 2017, the adjustment of tunnel gauges for the passage of trailers and high cube containers by 2020-2022, the availability of night time use of the high-speed network for cargo by 2018. We're also hoping to see the entry of contracted conductors by 2017."

What sort of results do you expect from these changes?

"The gap with Europe implies a 25-35% cost increase for freight transport in Italy. Of this figure 15-20% is due to the limitations on train length and weight, and

to narrow tunnel gauges. These limitations will be eliminated. The other 10-15% is instead due to the obligation to have a second train conductor, a requirement that should be eliminated. In 2019, if a train built according to the EU's signalling and protection systems (ETCS) and destined for Italy, arrives at the border, it will not be allowed to come through with its own conductor, but it would have to stop to take on a second conductor."

What other gaps do you see?

"Regarding infrastructure, one pertains to terminals and the last rail mile, which are critical to development. These should be monitored in every aspect, to ensure they're equipped with arrival and departure tracks that are 750 metres in length, with an increased number of inner rails, and have manoeuvre services that will ensure maximum efficiency. Another unknown factor is the disruption due to construction sites. These yards are needed for intermodal development, but we must do our utmost to ensure freight services are carried out with the minimum of disruption in this next three-year period of adjustments. I believe it's possible to do better than what has been done so far. Hopefully, any inefficiency that is noted will be a function of the start-up phase of the upgrading projects."



Sea terminal, Genoa

Al METSTRADE la nautica mondiale



AMSTERDAM – Dal 15 al 17 novembre prossimi Amsterdam ospiterà METSTRADE (Marine Equipment Trade Show), la più importante mostra di accessori e materiali di costruzione per la nautica e per tutto il comparto e delle filiere delle marine e porticcioli turistici. Una rassegna di tre giorni che impegna un target di visitatori di tutto rispetto. Una mostra, che ha superato abbondantemente quella di Chicago e di Londra, non aperta al pubblico, poiché è inserita nel mondo della nautica con una mission esclusivamente professionale, B2B tra produttori di accessori, servizi materiali e imprenditori nautici a livello mondiale.

La partecipazione italiana, ancora una volta, sarà massiccia (304 espositori tra innovazione e design) a dimostrazione che il “made in Italy” è storia presente e futura con i suoi prodotti che soddisfano da anni nel rapporto qualità/prezzo il mercato globale. Oltre ai singoli operatori di settore, molte aziende parteciperanno come Ucina Confindustria e come Nautica Italiana.

“L’industria italiana della nautica da diporto si conferma ancora una volta la più consistente e la più qualificata nel panorama mondiale – ha dichiarato Carla Demaria, Presidente di Ucina. Il comparto degli accessori nautici riveste un ruolo fondamentale nell’ambito della nostra industria, essendo caratterizzato da un alto livello qualitativo e tecnologico.

Questo valore ci viene riconosciuto in tutto il mondo e i nostri prodotti sono ricercati proprio perché rappresentativi della qualità e del gusto dell’eccellenza made in Italy”. Il fatturato complessivo dell’intero settore degli accessori in Italia è stimato per il 2015 a 836 mln €, in aumento di quasi il 7% sul 2014, derivante per quasi 600 mln € da produzione nazionale e per oltre 240 mln € da importazioni. La produzione nazionale di accessori risulta uniformemente distribuita, in termini di fatturato, fra export e mercato nazionale. Proprio Ucina e Nautica sono reduci di un incontro con il Ministro Carlo Calenda presso il Ministero dello Sviluppo Economico, per valutare i fondi che il Ministero dello Sviluppo destina ogni anno a supporto della nautica, settore strategico per l’economia nazionale.

Durante l’incontro sono stati fatti passi in avanti verso la ri-unificazione delle due associazioni delle rappresentanze professionali, evitando così diversità di strategie e di programmi in un comparto delicato e complesso, come quello della nautica, che non merita. Quindi Amsterdam per essere protagonisti del mercato e lungo la crescita di prospettive commerciali delle singole aziende.

SCUOLA E PROGETTI

Tra il porto e la Cina gli studenti livornesi guardano lontano

Consegnati all'Istituto Vespucci oltre 90 attestati per premiare gli studenti dei due percorsi formativi

di Maria Giorgia Corolini

LIVORNO

Conoscenza del mondo portuale e studio della lingua cinese: è per premiare l'impegno espresso dai propri alunni in questi due percorsi formativi che l'Istituto Vespucci ha organizzato nella mattinata di ieri la consegna di circa 90 attestati ad altrettanti studenti ed ex studenti. Due realtà, quella della logistica e quella di una delle lingue più parlate nel mondo, e la prima per importanza nel settore del commercio internazionale: apparentemente lontane dal mondo della scuola ma di assoluta importanza per tutti quei giovani che vogliano lavorare nel settore commerciale: da qui lo sviluppo di due rapporti di partnership d'eccezione, che nel corso degli ultimi anni hanno confermato l'attenzione dell'Istituto tecnico commerciale nei confronti delle trasformazioni e delle tendenze internazionali.

Il primo con **Autonoma Portuale** di Livorno, che per il secondo anno consecutivo ha coinvolto i ragazzi del triennio in percorsi di alternanza scuola-lavoro; l'altro con il ministero dell'Istruzione cinese, che attraverso l'Istituto Confucio di Pisa ha rilasciato le certificazioni Hsk agli studenti che hanno superato l'esame di lingua.

Abbiamo scelto questa scuola proprio per il cinese: spiegano a margine della cerimonia di consegna gli ex studenti della 5C relazioni internazionali e marketing Nicoletta Sabatini e Marco Baldacci: abbiamo anche assistito alle lezioni

formative **del Autonomia Portuale**, l'anno scorso, e le abbiamo trovate interessanti e appassionanti: viviamo a Livorno ed è giusto, oltre che utile, passare davanti al nostro porto e sapere cosa c'è dentro. Uno degli elementi caratterizzanti di questi incontri è stato l'approfondimento del cosiddetto "inglese logistico", una vera e proprio linguaggio tecnico indispensabile per operare in questo settore, insegnato agli studenti dal responsabile formazione **Le Autonomia Portuale e Giles Foster**, presente alla consegna degli attestati di ieri mattina: "Le sue lezioni sono state illuminanti ed hanno avuto una ricaduta sulle mie scelte post diploma" spiega **Valeria Lipari**, anche lei ex 5C e da qualche mese iscritta alla facoltà di Logistica del polo universitario di Livorno. C'è anche qualche fortunato che grazie al diploma ha trovato lavoro, come **Lorenzo Papini**, che dopo il Vespucci ha firmato un contratto di apprendistato presso un'agenzia di spedizioni: "Un'opportunità rara resa possibile grazie alle competenze che ho sviluppato qui a scuola". Presenti alla cerimonia la dirigente scolastica **Simone Costa**, la responsabile alternanza scuola-lavoro **Gianna Righi** e la docente di cinese **Chiara Buchetti**.

Attestati partecipazione alternanza scuola-lavoro con Autonomia Portuale

5CRIM

Francesca Cancelliere, Virginia Caroti, Aurora Caselli, Cecilia Pasi, Tatiana Paskar, Irene Pellegrini, Elisa Lucarelli, Virgi-

nia Barbaro

5ELOGISTICA

Battini Raul, Borracchino Laura, Brucioni Nicola, Cinquini Francesco, Colombi Leonardo, Ghio Rondonina Marcello, Del Corso Gianluca, Gori Alessio, Maiorino Simone, Mazzanti ASara, Pagliai Gabriele, Pagliai Leonardo, Scotto Glada, Toni Nedo, Tramagli Federico

4ELOGISTICA

Irene Lucchesi

EX5CRIM

Baldacci Marco, Benvenuti Viviana, Cappelli Eleonora, Cirastoiu Laura, Citi Matilde, Diaz Sergio, Fabiani Costanza, Fiorentini Sara, Fulceri Alessia, Giusti Iacopo, Grassi Sandrine, Hippert Rachele, Lenza Sara, Lipari Valeria, Maconi Anna, Nigioti Edoardo, Nigioti Francesca, Pelli Eleonora, Ristori Federico, Sabatini Nicoletta, Santantonio Ilaria, Shu Lucia, Tacconi Martina, Volpe Tommaso

EX5DLOGISTICA

Beppi Tommaso, Bernini Matteo, Carta Carlotta, Cirelli Federico, Filippi Nicholas, Mascagni Tommaso, Mittera Federica, Mauri Simone, Moretti Benedetta, Nakonechneky Bogdan, Novelli Giulia, Pasqualetti Tommaso, Risaliti Luca, Savi Valentina, Verrillo Carmine.

EX5E

Luca Zannotti, Lorenzo Papini, Gianluca Garda, Andrea Filippi, Davide Cipollini, Samuel Bolognesi, Carmine Vessillo

Certificazioni lingua cinese

5CRIM

Irene Pellegrini, Virginia Barbaro, Francesca Garfagnoli, Francesca Cancelliere, Elisa Lucarelli

Al porto di Palermo arriva la prima crociera per scambisti

Cronaca Al porto di Palermo arriva la prima crociera per scambisti. Incontri caldi e passionali in alto mare: 8 giorni di "relax" e lussuria su una nave con aree private appositamente destinate a coppie emancipate "che vogliono incontrare nuovi amici". Redazione I più letti di oggi 1 "Atti sessuali con una ragazzina", arrestato latitante: era diretto a Milano Il nome del viaggio fa sognare: "Passioni in crociera". Arriva a Palermo la prima nave che strizza l'occhio agli scambisti. Si tratta di una novità assoluta nel panorama. Qualcuno l'ha già ribattezzata "la crociera del sesso". Orizzonti tutti da esplorare per chi ha voglia di vivere emozioni diverse. L'arrivo al porto di Palermo è previsto per la mattina del 21 febbraio. La crociera inizierà il suo cammino il giorno prima da Civitavecchia. Quindi approderà nei porti di Palermo, La Valletta, Barcellona, Marsiglia, Genova per ritornare poi a Civitavecchia. Incontri caldi e passionali in alto mare, ma assolutamente in incognito perché si tratta di una crociera aperta a tutti. Otto giorni di "relax" e lussuria su una nave con aree private appositamente destinate a coppie emancipate "che vogliono incontrare nuovi amici", come è ben spiegato nella pagina Facebook dedicata al progetto.

Previste serate in maschera, anche perché siamo in pieno periodo carnevalesco, e stanze "blindate" per chi vuole provare il brivido dello scambio di coppia. La nave si fermerà a Palermo per 7 ore, dalle 10 alle 17 del 21 febbraio, per poi ripartire alla volta di Malta. La vendita delle cabine è stata affidata ad una agenzia di viaggi specializzata nel settore crocieristico, con sede a Caltanissetta. "Si tratta di un progetto nato a settembre e che a poco a poco è sbocciato - dicono gli organizzatori -. Abbiamo pensato ad una sorpresa per i nostri ospiti: a bordo ci sarà anche la pornostar Pamela De Boni: per il più fortunato ci sarà la possibilità di condividere la cabina con lei per tutta la durata del viaggio". Un vero e proprio club di scambisti in mare aperto. Champagne a fiumi, cibo raffinato, musica e divertimento anche in piena notte. Le iscrizioni si chiudono sabato e sono riservate ai maggiori di 21 anni. I prezzi variano in base alla tipologia di cabina scelta e alla disponibilità. Argomenti:

Porti: verso avvio lavori per approdo turistico Siracusa

Il 24 gennaio apertura buste per cessione ramo aziendale



(ANSA) - PALERMO, 15 NOV - E' fissata per il 24 gennaio l'apertura delle buste contenenti le offerte relative alla cessione di ramo aziendale del porto turistico di Siracusa. A darne notizia sono il deputato regionale Vincenzo Vinciullo, i consiglieri comunali Salvo Castagnino e Fabio Alota e il presidente della Circoscrizione Neapolis, Peppe Culotti.

"Come è noto - spiegano gli esponenti del Nuovo Centro Destra - il concordato preventivo di Marina di Archimede Spa ha avviato la procedura competitiva di cessione del ramo aziendale per la realizzazione del porto turistico di Siracusa. La procedura di cessione è regolata da apposito disciplinare. È chiaro che, trattandosi di una procedura che ha una ripercussione fondamentale per l'economia della città di Siracusa, della provincia di Siracusa e dell'intera Sicilia, vigileremo affinché il tutto avvenga nel rispetto della legge".