

Dai Porti:

Venezia:

"...Colpo grosso a Venezia Terminal..." (L'Espresso, Il Piccolo)

Genova:

"...Pesatura Container..."

(L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX, Il Sole 24 Ore, Ansa, Il Nautilus, The Medi Telegraph)

"...Authority di Genova, Carena nel mirino dei revisori..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Delegazione cinese a Genova per "copiare" il Porto Antico..."

(The Medi Telegraph)

"...Genova, Vte inaugura maxi gru e guarda a Gottardo..."

(The Medi Telegraph)

La Spezia:

"... Mediterraneo, caccia a 18 milioni di turisti..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Licorno, traffici in crescita..."

(L'Avvisatore Marittimo, La Nazione, Il Tirreno)

"...Dalla crisi si esce soltanto con capitali e timonieri..." (Il Tirreno)

Civitavecchia::

"...traffici in crescita ne 1°quadrimestre..." (L'informatore Navale, Informazioni Marittime, Ferpress)

Napoli:

"...in 8 ani mille posti e 200 mila passeggeri..." (Ansa)

Gioia Tauro:

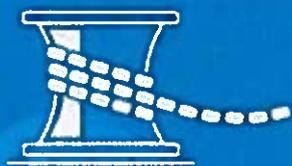
"...Ipotesi Gioia Tauro, il Consiglio si oppone..." (La Gazzetta Marittima)

Messina:

"...Corte UE interviene su gara porto Messina..." (Ansa)

"...Scossa al Cas: ecco i Nomi dei 56 dipendenti indagati..." (Stretto Web)

"...Alleanza, da quia D'Alia..." (Stretto Web)



INDICE



Palermo:

"...Zona falcata, verifica sui primi traguardi..." (Gazzetta del Sud)

"...Nessuna coscienza e volontà di occupare un bene pubblico..."
(Gazzetta del Sud)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Focus:

- **Valichi e Corridoi Europei**

Colpo grosso a Venezia Terminal

Lo scalo passeggeri privatizzato, quasi di nascosto. A vantaggio di una cordata di armatori, che pagano poco e sono in conflitto di interessi

di **Gianfrancesco Turano**

LA STORIA DELLE PRIVATIZZAZIONI è ricca di crimini irrisolti dove l'unica cosa chiara è che lo Stato ha perso e il privato ha guadagnato. A Venezia si è sfiorato il delitto perfetto con la cessione del terminal passeggeri, le banchine dove attraccano le grandi navi turistiche. Lo scorso febbraio quattro grandi compagnie di crociera (l'italiana Costa, i turchi di Global Liman Isletmeleri, le statunitensi Msc e Royal Caribbean) si sono unite nella società Venezia Investimenti. Con circa 21 milioni di euro versati in cassa in quote paritarie hanno tentato di sfilare al controllo pubblico la miniera d'oro della stazione marittima gestita dalla Venezia terminal passeggeri (Vtp). Il prezzo è d'occasione.

Secondo la valutazione firmata dalla società di advisory indipendente Mazars, la parte pubblica di Vtp vale 26 milioni di euro a fronte di almeno altri otto anni di concessione fino al 2024. Venezia Investimenti puntava a due terzi di questa quota, pari a circa 18 milioni di euro. Adesso è in corsa per il 48 per cento subito, il resto fra due anni. Ma la sostanza cambia poco.

Negli ultimi tre anni il terminal passeggeri veneziano ha vissuto un autentico boom economico, nonostante la crisi, totalizzando profitti netti aggregati per 11,4 milioni di euro. Parte dei dividendi viene distribuita ai soci di minoranza. Ma il terminal passeggeri resta comunque una gallina dalle uova d'oro che potrebbe presto impreziosire ulteriormente il suo rendimento.

Nell'accordo di acquisto, infatti, gli armatori di Venezia Investimenti progettano una nuova "struttura di accosto" nell'area dismessa di Porto Marghera, dove una volta c'era il terminal del petrolchimico e dove alcuni gruppi ambientalisti vorrebbero spostare l'approdo dei colossi di nuova generazione da oltre 6 mila passeggeri che non possono più scorrazzare lungo il canale della Giudecca per guardare dall'alto il campanile di San Marco.

Le prospettive di un terminal dotato di doppio approdo, alla Stazione marittima e a Marghera, sono ovviamente

ancora più rosee, anche se il colore dominante della vicenda resta il giallo.

L'audace colpo del porto turistico si gioca in un dedalo di scatole cinesi che sembrano avere l'unico scopo di confondere le idee a quegli stessi politici che, in modo apparentemente bipartisan, giurano di volere conservare il controllo della struttura. Ma procediamo in ordine cronologico.



Alla fine dello scorso anno una norma contenuta nella Legge di stabilità 2016 prescrive che i porti, in quanto autorità di controllo, non possono essere proprietari del gestore controllato.

Il presidente ██████████ di Venezia (Apv) Paolo Costa, in passato ministro prodiano dei Lavori pubblici, sindaco della Serenissima ed eurodeputato, si trova così nella posizione di dovere vendere perché è il maggiore azionista di Venezia terminal passeggeri attraverso una catena societaria che vede ben tre scalini. Sotto Apv c'è Apv Investimenti (Apvi), costituita nel 2001. Apvi controlla i due terzi di Apvs, costituita fra Costa e la Regione nel 2013 e apparentemente inutile. Apvs a sua volta ha in mano il 53 per cento di Vip.

Costa bandisce una gara per vedere i due terzi di Apvs in portafoglio ad Apvi. Il 33 per cento rimanente è della finanziaria regionale Veneto Sviluppo che non solo non ha l'obbligo di vendere ma ha un diritto di prelazione sulla quota ██████████

Apparentemente il management della finanziaria, guidato dal presidente di fresca nomina (29 gennaio 2016) Massimo Tussardi, si dimentica della prelazione. Così il 30 marzo 2016 scatta il blitz di Venezia Investimenti. La società delle



quattro compagnie di navigazione turistica, amministrata dall'avvocato Alberto Massimo Rossi e creata il 22 febbraio 2016 con sede presso lo studio legale Nctm a Milano, si aggiudica il 65,98 per cento di Apvs in via provvisoria.

In base al principio giuridicamente fondato ma storicamente nocivo che Veneto sviluppo è una spa di diritto privato con poteri decisionali autonomi, il parlamento regionale veneto viene saltato come un birillo. Trattandosi di una gara pubblica, però, l'aggiudicazione diventa di dominio altrettanto pubblico in pochi giorni.

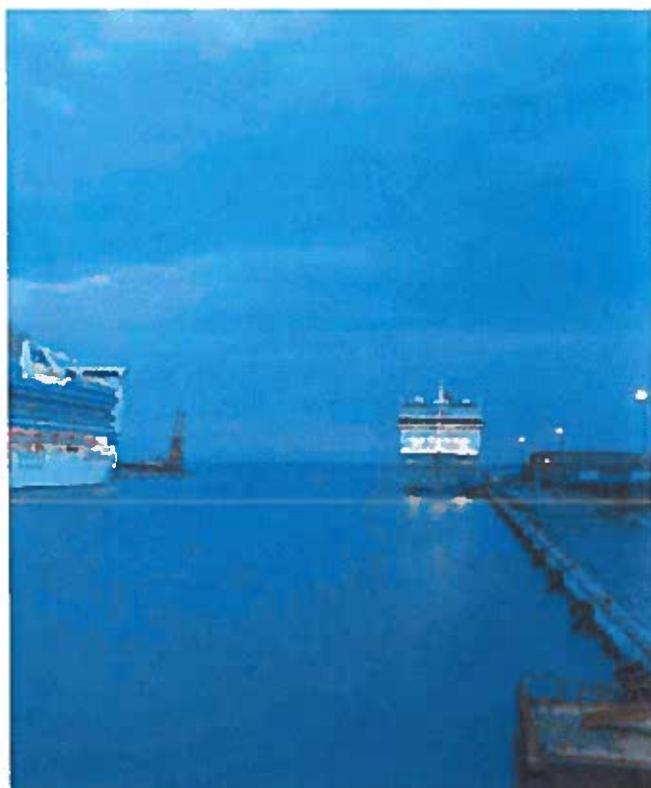
L'opposizione democrat guidata da Alessandra Moretti, sconfitta dal leghista Luca Zaia nella corsa alla Regione un anno fa, apre le ostilità e il 19 aprile, venti giorni dopo l'assegnazione della gara, fa approvare dall'intero consiglio regionale una mozione in cui si chiede alla giunta di confermare la strategicità del controllo pubblico del terminal passeggeri.

«Zaia non può dire che non sapeva», dichiara Moretti. «È grave disinteressarsi di un asset come il porto anche dopo la mozione votata all'unanimità dal consiglio regionale. Non vorremmo si ripettesse la situazione dell'aeroporto Marco Polo, venduto ai privati dalla Regione di Galan. Forse siamo in presenza di abuso di posizione dominante».

Come diretta conseguenza della mozione, Veneto Sviluppo ci ripensa e decide di esercitare la prelazione sulla quota ██████████. Piccolo particolare: per riscattare i due terzi di Costa servono due terzi di 26 milioni di euro, cioè 17,3 milioni. Non è proprio un'operazione ordinaria per una società che, tramontate le campagne acquisti delle finanziarie regionali trasformate in tante piccole Iri, si dedica al piccolissimo cabotaggio e ai fondi di rotazione per parrucchieri.

Un nuovo colpo di scena si rende necessario. Visto che non ha soldi per caricarsi l'intero terminal passeggeri, Veneto Sviluppo si accorda con i privati di Venezia Investimenti e l'8 maggio firma un Term sheet agreement rivelato pochi giorni dopo dalla "Nuova Venezia". È un contratto vincolante in 22 punti che fissa le regole per amministrare il porto ai vari livelli di controllo societario. Soprattutto stabilisce chi deve comandare fra gli azionisti.

Nella nuova formula Veneto Sviluppo dovrebbe salire al 51 per cento, garantendo il controllo pubblico. Venezia Investimenti comprenderebbe il 48 per cento. L'1 per cento che avanza sarebbe conservato dall'Apv di Co- ➤



Venezia, grandi navi allo scalo passeggeri
Sopra: a sinistra Enrico Marchi, a destra Paolo Costa

Affari in Laguna

sta il quale, peraltro, è in scadenza e non più eleggibile a meno che le nuove aggregazioni fissate dalla recente riforma dei porti non facciano ripartire il conto dei mandati da zero.

In base al Term sheet agreement, per conquistare la maggioranza assoluta di Apvs la finanziaria regionale dovrebbe sborsare poco più di 4,5 milioni di euro, una cifra più alla portata delle sue casse. Anche l'assegno dei privati di Venezia Investimenti sarebbe più leggero perché andrebbe a coprire il 48 e non il 66 per cento di Apvs.

Tutto bene? Fino a un certo punto. Il Term sheet agreement, che deve essere approvato entro il 30 ottobre del 2016 oppure verrà annullato, prevede che entro due anni Veneto Sviluppo possa cedere la maggioranza alla stessa Venezia Investimenti che avrebbe diritto di prelazione sulle quote pubbliche.

È lo stesso schema seguito durante la privatizzazione della Save, ceduta dalla finanziaria regionale alla Save di Enrico Marchi durante il lungo regno veneto di Giancarlo Galan.

La Save non è solo un esempio storico ma ha già un piede dentro il terminal passeggeri. La sua quota si trova al gradino più basso ed è pari al 22,18 per cento di Vtp, la stessa percentuale degli operatori locali raccolti sotto la sigla societaria Finpax. Marchi ha un'ovvia sinergia fra l'aerostazione di Tessera e il porto riassunta nel progetto Fly and Cruise, un'offerta turistica integrata fra volo e crociera. Non solo la Save di Marchi è un appoggio naturale per le grandi compagnie di navigazione turistica, ma c'è un altro particolare da non trascurare.

I soci dell'apparentemente superflua Apvs, ossia Veneto Sviluppo e il nuovo entrato Venezia Investimenti, hanno un diritto di prelazione primario sulla cessione delle quote rispettive. Ma se nessuna delle due esercita la prelazione, i soci del livello inferiore, fra i quali Save, hanno un diritto di prelazione secondario e possono esercitarlo aumentando il loro peso nel terminal passeggeri.

Martedì 31 maggio il presidente di Veneto Sviluppo si è presentato in Regione per riferire sull'audace colpo del porto di Venezia. «Rispondo solo alla giunta che in questo caso non mi ha dato indicazioni», ha detto. «Se non vi va bene, sfiduciatemi».

Per adesso, in termini di diritti acquisiti, c'è soltanto l'as-



Salvatore Settis

Sostituto
www.espresso.it -

Il Ministero addormentato

Abolite le soprintendenze archeologiche, la tutela è stata affidata alla burocrazia delle prefetture. Una lunga storia di competenze scippate ai Beni culturali

SECONDO L'AGIOGRAFIA corrente, la fondazione del ministero dei Beni Culturali (1975) è merito di Spadolini, suo primo titolare. A dire il vero Spadolini ebbe due predecessori, Camillo Ripamonti e Giuseppe Lupis (IV e V governo Rumor). Ministri senza portafoglio, come all'inizio Spadolini: ma il ministero con portafoglio fu davvero una buona idea? All'indomani della fondazione, Sabino Cassese lo definì «una scatola vuota». Giovanni Urbani «un buco nero, capace di inghiottire tutto, e tutto nullificare in vuote forme verbali». Urbani avrebbe messo insieme beni culturali e ambiente, ma le alchimie romane generarono due distinti ministeri, quello dei Beni culturali e ambientali e quello dell'Ambiente (creato nel 1986), separati in casa fino al 1999, quando i «beni ambientali» sparirono dal nome del primo. Ma le intenzioni di Spadolini? Misuriamole dalla sua prefazione a «I Beni culturali dell'istituzione del

Ministero ai decreti delegati» (1976). Le leggi di tutela del 1902 e 1909, scrive, sono quelle «su cui riposa ancora quel che è stato fatto nel trentennio della Repubblica». Nessun cenno alla legge sul paesaggio firmata nel 1920 da Benedetto Croce, né alle leggi Bottai (1939). Non una sillaba sull'art. 9 della Costituzione, peraltro dimenticato anche nella legge istitutiva. Intanto, ministro da otto mesi, Spadolini subiva in silenzio la devoluzione dei beni culturali alla Sicilia (agosto 1975). Nato come una bella addormentata, il Ministero si sveglia ogni tanto di soprassalto, di solito per giocare al ribasso, come quando Franceschini abolisce le soprintendenze archeologiche e invischiava la tutela in una crescente burocrazia, sottoponendola ai prefetti. Forse, come nella Bolla addormentata, il sortilegio di una fata permalosa, scagliato sulla culla del ministero neonato, lo condanna a rielampare di continuo. Sarà stata la fatina dell'Ambiente?

segnazione provvisoria che darebbe il controllo delle banchine agli armatori privati. Non è improbabile che le quattro compagnie di navigazione, in caso di difficoltà, decidano di usare il bando vinto come strumento di contenimento nei confronti della parte pubblica.

Per adesso l'unico ricorso contro la gara assegnata il 30 marzo è stato presentato al Tar dai portabagagli della stazione marittima, la cooperativa che è socia di minoranza di un socio di minoranza, la Finpax.

Ma i portabagagli veneziani non sembrano avere abbastanza forza per bloccare i colossi del turismo. Né sembra avere avuto effetto lo studio del centro The European House-Ambrosetti dove si afferma che i porti italiani vanno in perdita quando sono gestiti dagli armatori per il semplice motivo che le tariffe vengono abbassate per aumentare gli utili delle compagnie di navigazione. Anche questo è conflitto di interessi e non dovrebbe contare di meno soltanto perché a essere in conflitto sono i privati.

ha collaborato Alberto Vitucci

Il governo "boccia" l'off shore di Venezia

Il rapporto del ministero delle Infrastrutture: «Meglio fare arrivare le grandi navi a Trieste». Le controdeduzioni dell'Authority lagunare

di **Silvio Maranzana**

TRIESTE

La famosa piattaforma off shore di Venezia da 2,2 miliardi di euro? Piuttosto che costruirla conviene far arrivare le grandi navi a Trieste e trasferire poi le merci su feeder diretti in laguna. Non è [redacted] triestina a pensarla in questo modo, ma il Governo della Repubblica Italiana. La Struttura tecnica di missione (Stm) del ministero delle Infrastrutture scarica una valanga di dubbi sul progetto veneziano e li condensa in diciannove quesiti e varie richieste di chiarimenti che occupano otto pagine. Come riporta anche il quotidiano "La Nuova Venezia", la Stm suggerisce «per evitare rischi di considerare e confrontare «scenari alternativi». Si specifica che la funzione del porto off shore è già svolta da altri porti del Nord Adriatico, Trieste e

Capodistria in testa e che l'accesso al porto veneziano on shore è comunque già garantito perché lo scenario di non navigabilità per la chiusura del Mose è limitato a pochissimi giorni all'anno. Secondo la Stm dunque si può tranquillamente rinunciare alla piattaforma off shore e affidarsi al trasferimento da una nave all'altra ("transhipment") facendo base su Trieste. Si fa rilevare che i costi sarebbero più o meno gli stessi. Il ministero mette anche in rilievo i forti rischi dell'investimento che invece sarebbe minimo puntando sulle infrastrutture a terra dotate di buone accessibilità marittima. E anche in questo caso si cita nuovamente Trieste.

Le incognite sono una miriade. Dal problema ambientale alla mancata verifica sull'efficacia dei collegamenti ferroviari. Per non parlare di tempi e costi. «Nelle infrastrutture strategiche - rilevano i tecnici del mi-

nistero - la differenza di costo tra il progetto preliminare e quello definitivo, anche in forza di prescrizioni, può crescere del 50% e oltre». Occorre dunque riconsiderare il rapporto costi-benefici. Vengono chiesti chiarimenti su come verrebbero garantiti i capitali privati. Dovrebbero essere 938 milioni di risorse pubbliche ad attrarre 1250 milioni di risorse private. Di questi 938, 135 sono già stati stanziati dal Cipe, altri 533 dovrebbero arrivare sempre dal Cipe, 280 da finanziamenti europei. Un piano finanziario sul quale potrebbe abbattersi la mannaia della Corte dei conti. Di conseguenza la Stm dà anche un suggerimento finale: «Mandare avanti il solo stralcio funzionale del terminal on shore Montesyndial per cui ci sono già i finanziamenti. Infatti, «nel caso di approvazione dell'intero progetto con disponibilità finanziaria ridotta, non si avrebbe con ogni proba-

bilità accoglimento positivo dalla Corte dei conti».

A difendere a spada tratta con le unghie e con i denti l'off shore è rimasto però il presidente [redacted] veneziano Paolo Costa che ha commentato: «Ragionamenti e domande che dimostrano la totale incompetenza sull'argomento e, sostenendo di avere cordate di investitori cinesi, ha risposto con cinquanta pagine di controdeduzioni. Dal fronte veneziano l'affondamento della piattaforma off shore viene addebitato alla governatrice del Fvg Debora Serracchiani che conta a livello nazionale e in questo modo favorirebbe Trieste. Contro il faraonico progetto si sono espressi sia il commissario [redacted] triestino Zeno D'Agostino che il sindaco Roberto Casolini, ma tra i primi anche Riccardo Riccardi capogruppo in Regione di Forza Italia a testimonianza di un fronte friulgiuliano compatto.

di Silvano Maranzana



Il progetto del terminal on shore (terminal di terra) che dovrebbe sorgere nella laguna veneta (nel rendering).



Paolo Costa

PORTO DI GENOVA

Pesa container, via a consorzio spedizionieri

Un consorzio con tre piattaforme per certificare il peso dei container prima del loro arrivo al porto di Genova, nelle aree dell'immediato retroporto, a Ronco Scrivia, Orada e Tortona. È la risposta degli spedizionieri genovesi alla nuova normativa che a partire dal primo luglio prevede la pesatura e certificazione obbligatoria dei container destinati all'imbarco. Esperienza unica in Italia, Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, ha costituito il Consorzio Vgm, di cui fanno parte Spediservice (società di servizi di Spediporto), Csp Consorzio servizi portuali e Cerisola & Brillante srl. Aperto anche ai non soci, ha acquistato le pesche, individuato i siti e sta procedendo all'installazione in modo da partire con i test il 14 giugno. Le prenotazioni del servizio saranno effettuate via web, così come il rilascio delle certificazioni Vgm (Verified gross mass) inviate direttamente al porto di Genova, in modo da accelerare i tempi. «Abbiamo fatto questa scelta per evitare congestioni di traffico all'interno del porto e nelle zone limitrofe, per ridurre l'impatto operativo derivato dai processi di pesatura», spiega Giampaolo Botta, direttore di Spediporto.

PESATURA DEI CONTAINER ORA SERVE PIÙ CHIAREZZA

In queste settimane si sta infervorando il dibattito sulle nuove direttive europee in materia di pesatura dei container. Il Decreto 5 maggio 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recepisce la normativa internazionale emendata dalla risoluzione MSC. 380 del 21/11/2014; in estrema sintesi si dispone che, per la sicurezza alla navigazione, ogni singolo container in export che varchi la soglia di un terminal portuale debba essere pesato. Naturalmente, essendo Genova il Porto più importante del nostro Paese, già da mesi sono in atto i preparativi per accogliere questa nuova e giusta disposizione. Il dipartimento Logistica e Trasporto merci della Filt Cgil di Genova, che rappresenta anche i lavoratori autisti della movimentazione merci in container, sottolinea però, e ancora una volta, la forte preoccupazione per le ripercussioni sugli operatori del settore.

Senza ombra di dubbio, la Filt Cgil condivide ed approva la genuinità dell'operazione tesa ad estendere sempre più la sicurezza sui posti di lavoro; la cosa che non si approva è la mancanza di informazioni circa i processi e le procedure che gli operatori del settore

(Autorità Portuale, spedizionieri ecc.) pensano di attuare per attenersi al dispositivo che entrerà in vigore dal primo luglio anche nel nostro Paese. Una maggiore trasparenza su quanto deciso dai responsabili dell'intero nuovo percorso potrebbe senz'altro tranquillizzare i tanti lavoratori coinvolti. Proprio nell'ottica di una maggiore sicurezza per tutti i lavoratori, auspichiamo che a fare le spese dei maggiori ed inevitabili tempi di lavoro e disagi che la nuova condizione provocherà, non siano gli autisti dell'autotrasporto, anello debole della filiera della movimentazione merci, sui quali troppo spesso vengono scaricate incombenze e responsabilità fortemente in contrasto con ciò che noi intendiamo in merito a sicurezza, diritti e dignità dei lavoratori. E' da tempo che il sindacato punta il dito sulla realtà lavorativa dei camionisti che spesso, anche a causa delle direttive europee, ma non solo, vivono condizioni di lavoro nelle quali si concentrano le contraddizioni di regole che non tengono conto di chi quotidianamente si confronta con la concretezza delle situazioni. La Filt Cgil di Genova come sempre è disponibile a ricercare soluzioni per affrontare al meglio le innovazioni produttive che devono coniugare la salvaguardia dei diritti dei lavoratori.

Gli autori sono coordinatore e funzionario Dipartimento Merci e Logistica Filt Cgil.

L'impatto sull'Italia. Il Paese si può affermare come nuova porta d'entrata per la logistica europea

Dai porti liguri sarà più agevole spedire i container oltre le Alpi

milano Spedire i container al di là delle Alpi. Un obiettivo storicamente difficile per l'Italia. In futuro però con il completamento in Svizzera della nuova galleria ferroviaria del Gottardo, a cui seguirà tra quattro anni quella gemella del Ceneri, il compito diventerà più agevole. A patto di accelerare sul versante italiano le opere di collegamento alla nuova dorsale alpina.

La ferrovia di pianura sotto le Alpi consentirà il transito di treni più lunghi (fino a 750 metri), l'impiego di meno locomotori e tempi di percorrenza ridotti. Anche la capacità di trasporto aumenta: nella galleria di base del Gottardo, ogni giorno potranno circolare complessivamente fino a 260 treni merci, contro gli attuali 180. Un'opportunità per i porti del Nord Tirreno: per gli scali liguri (Genova, Savona, La Spezia), ma anche per il porto di Livorno. Un'opportunità per le imprese esportatrici del Nord-Ovest. Un'opportunità per le imprese della logistica. L'ufficio studi della Camera di commercio di Monza e Brianza stima in oltre 200 milioni di euro l'indotto aggiuntivo a beneficio delle imprese, grazie all'incremento dei traffici prodotto dalla nuova galleria del Gottardo, di cui circa 130 milioni a beneficio delle imprese lombarde e il resto delle imprese del Nord-Ovest.

Sulla scia dei maxi-tunnel ferroviari messi in cantiere dalla Svizzera (oggi il Gottardo, domani il Ceneri), che accorciano le distanze tra il Nord e il Sud dell'Europa, l'Italia ha le potenzialità per affermarsi come futura porta d'entrata della logistica europea, sfruttando anche il raddoppio del canale di Suez. Lo scalo di Genova, terminale Sud del corridoio Genova-Rotterdam, potrà trasformarsi nel porto naturale della Svizzera, ma anche della Baviera, dell'Alsazia-Lorena e del Baden Wuerttemberg, assicurando uno sbocco diretto nel Mar Mediterraneo. E farà concorrenza ai grandi scali marittimi del Nord Europa: Rotterdam, Anversa, Zeebrugge. «Oggi - osserva Oliviero Baccelli, direttore del Certet Bocconi - nessun treno in partenza da Livorno e dai porti liguri si spinge oltre le Alpi. I tunnel del Gottardo, del Ceneri e il Terzo valico Genova-Novara-Milano, che rappresenta la naturale prosecuzione in territorio italiano della nuova ferrovia transalpina, consentiranno la formazione di treni che partendo per esempio da Genova potranno spingersi senza interruzioni nel cuore dell'Europa. È un'occasione che il sistema

- segue

logistico italiano non può lasciarsi sfuggire».

La Svizzera, da parte sua, punta a trasferire quote crescenti di traffico merci dalla strada alla ferrovia. Lungo l'asse del Gottardo transitano, ogni anno, 9,1 milioni tonnellate di merci su strada e 15,6 milioni di tonnellate su ferrovia.

Tra quattro anni, secondo i piani, il traffico stradale dovrebbe calare a 4,8 milioni di tonnellate di merci l'anno e quello ferroviario salire a 20,4 milioni di tonnellate.

In pratica, grazie al nuovo tunnel ferroviario del Gottardo passeranno dalla strada al treno 4,8 milioni di tonnellate di merci l'anno.

Ma anche l'Italia punta sullo sviluppo del trasporto ferroviario. Il governo nei mesi scorsi ha lanciato la «cura del ferro», efficace sintesi utilizzata dal ministro Graziano Delrio per chiarire l'orientamento che l'Italia vuole darsi nelle scelte di mobilità.

Ecco perché le connessioni ai tunnel del Gottardo e del Ceneri diventano una priorità assoluta per il Paese, mentre per molti anni non lo sono state. A febbraio il presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca, inaugurando la Mobility conference, aveva detto: «La realizzazione delle nuove linee ferroviarie di adduzione ai tunnel del Gottardo e Ceneri, che permetterebbero la piena valorizzazione delle loro potenzialità, è rimandata a dopo il 2030. Dei 4,2 miliardi stimati per le opere, oggi sono disponibili solo 86 milioni. Caro ministro (in sala era presente Delrio, ndr), per il Gottardo bisogna decisamente cambiare marcia».

Già sappiamo che il Terzo valico non sarà ultimato prima del 2021 (si veda l'articolo sotto). Lo stato di avanzamento dei lavori è al 9 per cento: il dato è stato comunicato agli stati generali della logistica organizzati lo scorso aprile a Novara. Lecito nutrire dubbi sul rispetto della scadenza del 2021. Rete ferroviaria italiana (Rfi, gruppo Fs) però rassicura: l'Italia sta lavorando e si farà trovare pronta al traguardo del 2020, quando il sistema Gottardo-Ceneri sarà pienamente operativo (si veda sempre l'articolo sotto).

Ciò che conta, a questo punto, è che sta finalmente maturando anche in Italia la consapevolezza che le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri non sono opere svizzere, ma di portata europea.

Oltre a potenziare il flusso diretto tra le imprese del Nord-Ovest e il Nord Europa, ne va del maggior utilizzo del porto di Genova, che con la realizzazione dell'Alta velocità svizzera e del Terzo valico in Italia potrebbe servire l'Europa centrale al posto dei porti nord europei. Ora tutta l'attenzione si sposta sull'ultimo tratto della trasversale ferroviaria alpina: il traforo del Monte Ceneri, una galleria ferroviaria lunga 15,4 chilometri, che sarà interamente realizzata dal gruppo Condotte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

MARCO MORINO

Porti: Genova; consorzio spedizionieri per pesa container

Piattaforme a Ronco, Ovada e Tortona per evitare code a Genova



(ANSA) - GENOVA, 01 GIU - Un consorzio con tre piattaforme per certificare il peso dei container prima del loro arrivo al porto di Genova, nelle aree dell'immediato retroporto, a Ronco Scrivia, Ovada e Tortona. E' la risposta degli spedizionieri genovesi alla nuova normativa che a partire dal primo luglio prevede la pesatura e certificazione obbligatoria dei container destinati all'imbarco. Esperienza unica in Italia, Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, ha costituito il Consorzio Vgm, di cui fanno parte Spediservice (società di servizi di Spediporto), Csp Consorzio servizi portuali e Cerisola & Brillante srl. Aperto anche ai non soci, ha acquistato le pese, individuato i siti e sta procedendo all'installazione in modo da partire con i test il 14 giugno. Le prenotazioni del servizio saranno effettuate via web, così come il rilascio delle certificazioni Vgm (Verified gross mass) inviate direttamente al porto di Genova, in modo da accelerare i tempi. "Abbiamo fatto questa scelta per evitare congestionamenti di traffico all'interno del porto e nelle zone limitrofe, per ridurre l'impatto operativo derivato dai processi di pesatura.

E' impensabile che ci siano centinaia di camion in coda sulle strade in attesa di effettuare la pesatura in porto: per prevenire questo potenziale rischio si è detto facciamo in modo che il maggior numero possibile di contenitori arrivi ai varchi già con il certificato e oltre al servizio vorremmo garantire anche un supporto telematico per ridurre i tempi", spiega Giampaolo Botta, direttore di Spediporto. (ANSA).

Il Nautilus

Porto di Genova: consorzio spedizionieri per pesa container



GENOVA – Un consorzio con tre piattaforme per certificare il peso dei container prima del loro arrivo al porto di Genova, nelle aree dell'immediato retroporto, a Ronco Scrivia, Ovada e Tortona. E' la risposta degli spedizionieri genovesi alla nuova normativa che a partire dal primo luglio prevede la pesatura e certificazione obbligatoria dei container destinati all'imbarco.

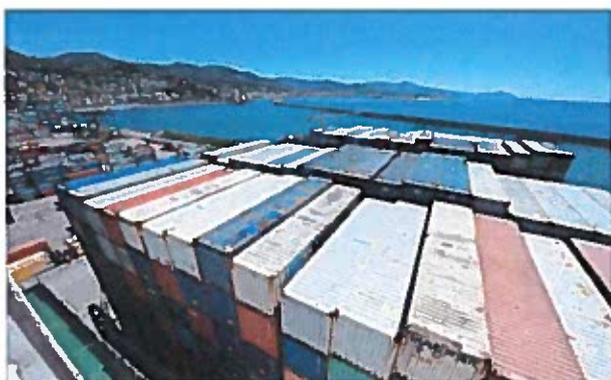
Esperienza unica in Italia, Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, ha costituito il Consorzio Vgm, di cui fanno parte Spediservice (società di servizi di Spediporto), Csp Consorzio servizi portuali e Cerisola & Brillante srl.

Aperto anche ai non soci, ha acquistato le pese, individuato i siti e sta procedendo all'installazione in modo da partire con i test il 14 giugno. Le prenotazioni del servizio saranno effettuate via web, così come il rilascio delle certificazioni Vgm (Verified gross mass) inviate direttamente al porto di Genova, in modo da accelerare i tempi. "Abbiamo fatto questa scelta per evitare congestionamenti di traffico all'interno del porto e nelle zone limitrofe, per ridurre l'impatto operativo derivato dai processi di pesatura.

E' impensabile che ci siano centinaia di camion in coda sulle strade in attesa di effettuare la pesatura in porto: per prevenire questo potenziale rischio si è detto facciamo in modo che il maggior numero possibile di contenitori arrivi ai varchi già con il certificato e oltre al servizio vorremmo garantire anche un supporto telematico per ridurre i tempi", spiega Giampaolo Botta, direttore di Spediporto.

Occupazione e ricadute economiche, il valore del porto di Genova

Genova - Studio curato da Nomisma-Prometeia-Tema per conto di Palazzo San Giorgio.



Genova - **Il porto di Genova è uno dei principali scali europei ed è il primo a livello italiano nel settore container (oltre 2,2 milioni di teu nel 2015).** Ogni anno vengono movimentate 51,3 milioni di tonnellate di merce e si contano oltre 6.000 accosti/anno. Ogni giorno entrano/escono dai varchi portuali 4.000 camion e 30 treni. Ma quali sono gli effetti economici e sociali di questi traffici? Lo studio curato dal raggruppamento formato da Nomisma-Prometeia-Tema per conto dell'Autorità portuale di Genova, fornisce adeguate risposte a proposito degli impatti della filiera portuale genovese sulla città metropolitana di Genova, sulla Liguria e sul Paese intero.

La fotografia resa dallo studio dimostra che a livello nazionale il porto di Genova genera effetti diretti, indiretti e indotti per oltre 9,5 miliardi di euro di valore aggiunto e crea 122.200 unità di lavoro. **Per quanto riguarda la regione Liguria, emerge una produzione di 10,9 miliardi di euro per 4,6 miliardi di euro di valore aggiunto e un impiego di 54.000 unità di lavoro.** Il peso - a livello regionale - della filiera portuale di Genova è il 10,8% del valore aggiunto e 8,3% dell'occupazione. Stringendo lo sguardo alla sola città Metropolitana di Genova, gli effetti complessivi per il territorio raggiungono i 3,2 miliardi di euro di valore aggiunto e le 37.000 unità lavorative. Nel complesso essi sono il 12,6% del valore aggiunto e il 9,7% dell'occupazione. **È significativo considerare come la filiera portuale trattenga al suo interno il 60,9% degli effetti complessivi del Porto in termini di valore aggiunto.**

- segue

Il restante 39,1% si riverbera nei seguenti settori: attività immobiliari (9,6%), commercio all'ingrosso (3,9%), servizi di alloggio e ristorazione (3,3%), attività di noleggio e leasing (2,1%), servizi finanziari (1,6%), attività di studi di architettura e ingegneria (1,2%), attività ausiliarie dei servizi finanziari e delle attività assicurative (1,0%) e servizi di investigazione e vigilanza, attività di servizi per edifici e per paesaggio e attività di supporto alle imprese (1,0%).

«È importante considerare - commenta Francesco Capobianco, project manager di Nomisma - come, per tutti i dati aggregati, più della metà degli effetti complessivi si riverbera al di fuori dei confini liguri, a dimostrazione della valenza strategica nazionale dell'infrastruttura genovese". In particolare, a fronte delle 54.000 unità di lavoro liguri, sono attivate dal porto di Genova anche 22.500 unità di lavoro in Lombardia, 13.000 in Piemonte, 7.600 in Emilia Romagna, 5.600 in Toscana, 5.100 in Veneto e 14.100 nelle rimanenti regioni. **«È la prima volta che viene realizzata un'elaborazione attraverso un modello input-output multi regionale che ha permesso di fotografare l'impatto diretto/indiretto/indotto della filiera portuale sia a livello regionale che nazionale»**, dichiara Massimo Guagnini, Partner di Prometeia. Lo studio ha valutato anche gli effetti complessivi del nuovo Piano Regolatore Portuale varato dall'Autorità portuale per la Liguria.

Questi raggiungeranno i 940 milioni di euro di valore aggiunto (2,2% del totale regionale) e una crescita di 18.000 unità di lavoro (2,8% del totale regionale). Tutto questo a fronte di un piano di investimenti per circa 2 miliardi di euro. **Il programma di investimenti previsto dal nuovo Piano Regolatore Portuale comporterà un aumento della produzione di circa 6,1 miliardi di euro e un valore aggiunto di 1,9 miliardi di euro con un aumento occupazionale di +42.000 unità.**«Questo importante studio, che sarà parte integrante della Valutazione Ambientale del Piano regolatore - ha commentato il direttore Pianificazione e Sviluppo dell'Autorità portuale Marco Sanguineri - dà la misura di un patrimonio costruito nel tempo che, per essere preservato e sviluppato, necessita di un impegno costante da parte di tutta la comunità. In questo senso è uno studio che richiama la responsabilità di tutti per lavorare per il futuro del porto».

Authority di Genova, Carena nel mirino dei revisori

Genova - Secondo i revisori dei conti di Palazzo San Giorgio, il neo segretario generale del porto ligure ha troppe cariche. Lo ha comunicato l'Autorità portuale.



Genova - Continua la guerra tra i revisori dei conti e l'Authority genovese. **Nel mirino questa volta è finito il neo segretario generale Sandro Carena.** Il dirigente dell'Autorità portuale ha troppe cariche, secondo i revisori, e in particolare quella di direttore tecnico (ruolo ad interim affidatogli dall'ex presidente Merlo) sarebbe in conflitto con il recente incarico arrivato dopo l'addio di Giambattista D'Aste: «Il mancato possesso del titolo e dei requisiti richiesti .. renderebbe annullabili gli atti sottoscritti...e approvati in qualità di Segretario Generale» esponendo l'ente ad eventuali danni erariali, scrivono i revisori.

Genova, Carena nel mirino dei revisori

di euro per terminare l'opera. Il tunnel ferroviario, che si collega su un asse di prolungamento diretto a Rotterdam sul Mare del Nord e a Genova sul Mediterraneo, entrerà in servizio a dicembre, consentendo di decongestionare le strade per il trasporto merci. Il nuovo tunnel di base si differenzia dal vecchio tunnel di fatto di circa 15 chilometri, situato 600 metri più in alto e costruito tra il 1872 e il 1881. I nuovi collegamenti ferroviari internazionali tra Milano e Francoforte, passando per la Svizzera, partiranno a dicembre 2017.

«Grazie alla Svizzera per il lavoro fatto» con il tunnel del San Gottardo, «da parte nostra impegno per proseguire fino a Milano da un lato e fino Genova dall'altro, e costruire un nuovo corridoio di mobilità», ha detto Renzi alla tv svizzera. «Il nostro governo - ha continuato il premier - ha scelto di investire molto sul terzo valico, vale a dire sul collegamento con Genova, non solo con Milano. Credo che sia un fatto fondamentale. Oggi Genova può diventare un punto di riferimento per i porti e per il Mediterraneo, ed è interessante che accada quando si

raddoppia il canale di Suez, con il corridoio Genova Rotterdam che permette all'Europa di essere sempre più competitiva».

www.themediatelegraph.it GENOVA. Continua la guerra tra i revisori dei conti e l'Autorità genovese. Nel mirino questa volta è finito il neo segretario generale Sandro Carena.

Il dirigente dell'Autorità portuale ha troppe cariche, secondo i revisori, e in particolare quella di direttore tecnico (ruolo ad interim affidatogli dall'ex presidente Merlo) sarebbe in conflitto con il recente incarico arrivato dopo l'addio di Giambattista D'Aste: «Il mancato possesso del titolo e dei requisiti richiesti .. renderebbe annullabili gli atti sottoscritti... e approvati in qualità di Segretario Generale» esponendo l'ente ad eventuali danni erariali, scrivono i revisori.

Delegazione cinese a Genova per "copiare" il Porto Antico

Genova - Visita con i progettisti italiani che hanno vinto il piano di riqualificazione del lungomare di un distretto di Shanghai.



Genova - **Il Porto Antico è un modello anche per la Cina, che ha deciso di affidarsi a un gruppo di progettisti italiani per riprodurlo, in grande stile, sul lungomare di Shanghai.** Proprio oggi una delegazione di esponenti del mondo politico ed economico cinese è in visita a Genova con due obiettivi. Primo, conoscere l'esperienza genovese della riconversione ad uso turistico e urbano delle aree del Porto antico e del bacino di Sestri ponente. Secondo, incontrare l'ingegnere Maurizio Gnudi, che insieme ad un gruppo di studi di architettura e d'ingegneria civile italiani ha vinto il concorso internazionale per la riqualificazione della marina di Jinshan, uno dei 17 distretti di Shanghai. Il progetto copre un'area di 580 ettari e punta a rilanciare una lunga fetta del lungomare di Shanghai, per trasformarla da area industriale depressa a quartiere turistico e residenziale chic. Un Porto antico su larga scala. Il progetto si è ispirato alle eccellenze urbanistiche e ambientali del Bel Paese e ha valorizzato alcune caratteristiche italiane. **Il soggetto originario della progettazione è un'area balneare con una spiaggia di due chilometri che si affaccia su un bacino interno protetto da barriere artificiali;** una stazione ferroviaria da cui è possibile raggiungere in mezz'ora il centro di Shanghai; alcuni lotti residenziali e terziari e il più antico villaggio di pescatori ancora esistente a Shanghai.

Il progetto è stato scelto da una commissione tecnica formata da 13 esperti e presieduta dal preside della facoltà di architettura dell'Università di Shanghai. «Il progetto salvaguarda le caratteristiche originarie del luogo e permette l'incontro di mare e città, di stile italiano e tradizione cinese. Propone - spiega l'ingegnere Gnudi - un modello urbano in cui si può contemporaneamente vivere, lavorare, divertirsi, apprendere. **Un modello in cui natura e architettura creano una nuova armonia, fatta di tante occasioni di socialità e incontro».**

- segue

Lo studio dell'ingegnere Gnudi si è occupato della progettazione dei due porti turistici (si veda il rendering qui sopra). Due porti che rispondono a due diverse necessità: uno Yacht club rivolto ad un pubblico più esclusivo, per ospitare eventi legati alla nautica di lusso, e una Marina con i molli per piccole imbarcazioni e un sistema di portici e piazzette sull'esempio dei porti liguri. Per la spiaggia lunga due chilometri invece l'ispirazione arriva dalla Riviera romagnola, con una successione continua di servizi turistici, capaci di attrarre pubblico durante tutto l'anno.

Porti: Genova, Vte inaugura maxi gru e guarda a Gottardo

Psa (Singapore), manca pezzo ferrovia per unire porto a Svizzera



(ANSA) - GENOVA, 1 GIU - Vte ha inaugurato con un brindisi e uno spettacolo le prime quattro maxi gru di banchina Gooseneck, entrate in funzione al terminal, che consentono di operare sulle navi portacontenitori da ventimila teus. "In realtà operano già, in sordina, da un mese - sottolinea Gilberto Danesi, amministratore delegato di Psa-Vte, il terminal genovese di Prà-Voltri -. Il nostro piano di investimenti da 250 milioni di euro prosegue e a novembre arriveranno le altre quattro gru che abbiamo ordinato. Il terminal Vte diventerà il solo operatore portuale nel Tirreno capace di servire contemporaneamente tre mega navi e quando il piano sarà portato a termine raggiungeremo una capacità di movimentazione di 2 milioni teus l'anno. Noi siamo pronti a operare le navi da 20 mila teu, speriamo che arrivino presto".

Le previsioni per quest'anno, intanto, sono di 1 milione e 400 mila teu di traffici al terminal di Pra'-Voltri. Alla festa conclusa con uno spettacolo di ballerini sulle banchine, con le gru sullo sfondo, ha partecipato anche il numero uno di Psa International (Port of Singapore, uno dei principali operatori terminalistici mondiali, azionista di maggioranza del terminal), Tan Chong Meng, il quale, sottolineando gli investimenti effettuati nel terminal, 600 milioni più, appunto, i 250 del piano appena varato con le gru, ha però spiegato anche di aver ricordato al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, assente perché era all'inaugurazione del Gottardo, che manca ancora un pezzo di ferrovia per unire il porto alla Svizzera. "E' un momento importante perché mentre si inaugura il Gottardo qui si costruisce il terminal più importante del Nord Italia - spiega il consigliere del ministero, già presidente dell'Autorità portuale di Genova Luigi Merlo -. Non dobbiamo aspettare che sia completato il Terzo Valico ferroviario per ottenere già risultati, ma penso che sul mare le condizioni per lo sviluppo ci siano già tutte, bisogna concentrarsi sull'ultimo anello, l'infrastruttura ferroviaria". (ANSA).

LO STUDIO DELLA SOCIETÀ SPEZZINA BLUE VISION EVIDENZIA LE OPPORTUNITÀ (ANCHE) PER LA LIGURIA

Mediterraneo, caccia a 18 milioni di turisti

Le crisi di Turchia e Nord Africa spostano crocieristi e diportisti verso i porti del Sud Europa

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Una popolazione di 18 milioni di abitanti, quasi quanti sono gli attuali abitanti della Florida. Crocieristi, per la maggior parte, ma anche diportisti: è questo il numero di visitatori che, dopo la crisi geopolitica degli ultimi anni, ha abbandonato le coste del Mediterraneo Orientale e del Nord Africa.

L'allarme, che suona allo stesso tempo come opportunità da cogliere per i porti e le città italiane, è stato lanciato questa volta da Giorgia Bucchioni, agente marittimo della Spezia e presidente di Blue Vision, società che ha condotto un'analisi sugli ultimi spostamenti di navi da crociera e yacht fuggiti dagli scali del Nord Africa e della Turchia, soprattutto dopo l'attentato al museo del Bardo di Tunisi. «I dati - spiega Bucchioni - parlano chiaro: il Mediterraneo è dal punto di vista dell'offerta turistica un mare dimezzato, un mercato zoppo. Secondo lo studio condotto da Blue Vision, il rischio terrorismo e il fattore immigrazione hanno infatti

quasi annullato il turismo in Paesi come Tunisia, Egitto e Turchia, ma anche il Marocco starebbe iniziando a mostrare i primi segnali di flessione. «Per questi visitatori, che vanno dai 15 ai 18 milioni di persone, è urgente costruire, specialmente lungo le coste italiane, un'offerta alternativa, evitando contemporaneamente il rischio di un vero e

proprio seguito negativo capace di trascinare in recessione tutta l'offerta turistica mediterranea, compresa quella che tocca le nostre coste», sottolinea il presidente di Blue Vision. L'Egitto, stan-

do all'analisi condotta dalla società spezzina, è nei fatti scomparso dal mercato turistico, mentre la Turchia - che ammette in un calo fra il 16 e il 20% - secondo i maggiori tour operator tedeschi e inglesi ha subito un crollo di circa il 40% dopo i recenti attentati di Istanbul, Ankara e Bursa. Pesante anche il bilancio della Tunisia che lo scorso anno ha perso il 57% dei suoi visitatori internazionali, precipitando a quota 1,2 milioni di turisti.

Il comparto delle crociere

ne nel Mediterraneo, che rappresenta il 20% del settore a livello mondiale, è dunque diventato un osservato speciale, con più della metà delle destinazioni off limits e molti turisti, che per la prossima stagione estiva, hanno già scelto crociere in Nord Europa oppure in altri continenti, a partire da quello americano. «Una situazione di questo tipo - chiude Bucchioni - non può essere subita passivamente. A nostro parere va pensata, in stretto coordinamento con gli operatori turistici e le istituzioni, una modalità nuova di confronto con il mercato internazionale, al quale proporre un prodotto Italia sempre più diversificato, al fine di intercettare turisti altrimenti destinati ad abbandonare il Mediterraneo».

Le principali compagnie crocieristiche non scalano da mesi i porti dei Paesi considerati a rischio, mentre sono centinaia gli yacht che preferiscono avere come base marine italiane, francesi, spagnole e croate, piuttosto che toccare le coste del Mediterraneo Orientale.

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND AL CUN DIRETTI RISERVATI



Crociéristi in banchina nel porto della Spezia

PISTELLI

IN SALITA I VOLUMI NEL PRIMO TRIMESTRE

Livorno, traffico in crescita

Boom anche nelle crociere: oggi sei navi nel porto toscano

Giornata record oggi per le crociere a Livorno. Saranno 6 le navi che scaleranno lo scalo toscano per un totale di 11.300 passeggeri.

Norwegian Epic al Molo Italia Nord, la Norwegian Spirit al Molo Italia Sud, Eurodam all'Alto Fondale 46/47, l'Oceana all'Alto Fondale 44/45, la Sovereign alla Sponda Est, la Zenith alla Banchina 75. Questa la mappatura di omaggi per le sei mega ship schedate. La Società Porto di Livorno 2000 ha organizzato un potenziamento di tutti i servizi alle navi: in particolare sono previsti l'impegno di ben 60 addetti tra personale hostsess, operai e security in banchina. Sono stati infatti azzerati i turni di riposo e ferie. Verrà incrementato il servizio del personale security anche presso il Punto Informazione di Via Cogorno allertato per tutta la giornata. Potenziato il servizio di shuttle-bus con 25 pullman che dalle 6 alle 19 trasferiranno i turisti dalle banchine al centro città. Domani inoltre sono previste 10 partenze alle banchine della Stazione Marittima e del Porto Mediceo per Sardegna e Corsica operate dalle tre Compagnie del ferry: Moby Lines, Forship e Grimaldi e la linea per Capraia di Toremar.

Crescono anche nel primo trimestre del 2016 i traffici nel porto di Livorno, secondo i dati diffusi

livornese il primo bilancio dell'anno presenta una sfilza di segni più: +16,9% nei container, +10% nel traffico dei rotabili, addirittura +26,6% nel comparto delle auto nuove e +17% nel core business dei prodotti forestali. Di fatto a gennaio-marzo il porto ha movimentato 8.152.589 tonnellate di merce, con un incremento dello 6,6% rispetto al corrispondente periodo del 2015.

«Se questo trend di crescita dovesse continuare anche nei prossimi mesi - ha detto il commissario Giuliano Galliani - nel 2016 potremmo sorpassare nuovamente il record stori-

co conseguito lo scorso anno nel traffico dei container, superando la soglia degli 800 mila deus».

Per le merci in container si registrano aumenti in doppia cifra rispetto al primo trimestre del 2015: 2.350.098 tonnellate (+18,18%) e 201.364 Teus (+16,9%). Se si esclude il trasbordo, sono stati complessivamente movimentati 119.012 Teus (+7,3%), con un +9,3% di container pieni. Bene i rotabili e Ro/Ro, con una movimentazione complessiva di 91.120 mezzi: il settore è risultato in aumento del 10% rispetto a quanto registrato nel trimestre precedente (+8.298 mezzi commerciali). Anche i prodotti forestali continuano a crescere e mettono a segno un +17,1% rispetto a gennaio-marzo 2015 (501.312 tonnellate in cellulosa, rotoli di carta kraft e legname). Cresce del 26,6% pure il comparto delle auto nuove, con una movimentazione complessiva di oltre 139 mila veicoli, quasi 10 mila in più dell'anno scorso. Per il traffico delle rifuse liquide l'anno si è aperto con volumi in aumento del 5,75%, mentre per le rifuse solide il primo trimestre del 2016 si è chiuso con 239.219 tonnellate, quasi 10 mila in meno rispetto a gennaio-marzo 2015. «I dragaggi completati - ha aggiunto Galliani - una migliore infrastrutturazione dello scalo esigeme e una raggiunta migliore efficienza nella gestione del traffico in entrata e in uscita dal nostro porto, ci hanno consentito di raggiungere risultati che fino a due anni fa avremmo considerato difficilmente raggiungibili». Infine, il traffico passeggeri. Tra gennaio e marzo sono transitate per Livorno 163 mila persone, di cui 22 mila crocieristi (+15,8%) e 141 mila passeggeri dei traghetti (+29,1%), aumento, quest'ultimo, dovuto in parte ai nuovi servizi di linea Ro/pax attivati sia nel 2015 (Livorno-Palermo da settembre) sia nel 2016 (Livorno-Olbia da gennaio) che hanno arricchito e migliorato l'offerta dei collegamenti di linea dello scalo.

LIVORNO IL PONTE del 2 giugno inizia con un vero record, oggi, per le **crociere** a Livorno.

LIVORNO IL PONTE del 2 giugno inizia con un vero record, oggi, per le **crociere** a Livorno. Sono ben sei le navi che scaleranno il Porto labronico con un totale di 11.300 passeggeri. Norwegian Epic al Molo Italia Nord, la Norwegian Spirit al Molo Italia Sud, Eurodam all' Alto Fondale 46/47, l' Oceana all' Alto Fondale 44/45, la Sovereign alla Sponda Est, la Zenith alla Banchina 75. Questa la mappatura di ormeggi per le sei «love boat» per la giornata odierna e un esercito di **crocieristi** che, attraverso Livorno, si riverseranno nelle principali città d' arte della Toscana. Per accogliere a dovere questa vera e propria «città galleggiante» che nella giornata della Festa della Repubblica giungerà all' ombra dei Quattro Mori, la società Porto di Livorno 2000 ha organizzato un potenziamento di tutti i servizi alle navi: in particolare è previsto l' impegno di ben 60 addetti tra personale hostess, operai e security in banchina. Sono stati infatti azzerati i turni di riposo e ferie.

E **PROPRIO** per l' occasione è stato anche

inoltre incrementato il servizio del personale security anche nel Punto Informazione turistica allertato per tutta la giornata, mentre venticinque shuttle-bus dalle 6 alle 19 trasferiranno i turisti dalle banchine al centro città. Previsti anche le operazioni di imbarco viveri e provviste per tutte le navi da **crociera** ormeggiate alle nostre banchine. Del resto già a inizio anno si era parlato del 2016 come l' anno d' oro per il traffico passeggeri sul porto di Livorno. Solo tra gennaio e marzo sono transitate per Livorno 163mila persone, di cui 22mila **crocieristi** (settore questo che ha fatto registrare un' impennata del + 15,8%) mentre ne sono attesi complessivamente 800mila. In una giornata così calda per le **crociere** ricordiamo anche il traffico passeggeri proveniente dai traghetti: domani previste 10 partenze alle banchine della Stazione Marittima e del Porto Mediceo per Sardegna e Corsica operate dalle tre Compagnie del ferry: Moby Lines, Forship e Grimaldi e la linea per Capraia di Toremar. Un recupero significativo rispetto alla flessione registrata nel 2013 destinato a crescere ancora nel 2017 fino al ritorno al traguardo di un milione di passeggeri già registrato nel 2012.

COL VENTO in poppa anche il fronte dei traghetti con 141 mila passeggeri (+29,1%), aumento, quest' ultimo, dovuto in parte ai nuovi servizi di linea Ro/pax attivatisia nel 2015 (Livorno-Palermo da settembre) sia nel 2016 (Livorno-Olbia da gennaio) che hanno arricchito e migliorato l' offerta dei collegamenti di linea dello scalo.

Crociere, blitz in porto contro i taxi fuori regola

Nel giorno record con l'arrivo di 17mila turisti e marittimi a bordo delle love boat scattano i controlli di polstrada e polmare: 23 conducenti non avevano i permessi

► LIVORNO

Nel D-day dell'afflusso record di croceristi (sei love boat con oltre 11mila turisti più altri 6mila membri dell'equipaggio), nel porto di Livorno va in scena il blitz contro i taxi fuori regola. A metterlo a segno sono la polizia stradale e la polizia di frontiera marittima in tandem con un elicottero del Reparto Volo arrivato da Firenze per tenere sott'occhio le arterie stradali che consentono di raggiungere da Livorno le maggiori città d'arte della nostra regione.

Si sono presentati in una trentina ieri mattina sottobor-

do per offrire ai turisti un giro in Toscana, soprattutto a Firenze e a Pisa. Va detto però che non è sufficiente la normale licenza di tassista per fare questo servizio, è necessaria una ulteriore autorizzazione. Al momento in cui hanno riportato in porto i propri clienti, sono scattati i controlli: sono risultati fuori regola 23 conducenti, tutti italiani tranne due cinesi. A loro gli agenti hanno contestato le violazioni commesse.

I 21 di nazionalità italiana avevano la licenza di tassista ma non il permesso specifico: a loro è stato ritirato il libretto di circolazione e, secondo

quanto si è appreso, i loro casi saranno segnalati al Comune di Livorno per l'eventuale revoca della licenza di tassista. I due orientali invece sono risultati sprovvisti anche della licenza di tassista: anche per questi ultimi è scattato il ritiro del libretto di circolazione e la pratica è stata girata alla Prefettura e alla Motorizzazione per i provvedimenti del caso.

Era da tempo che gli agenti della polstrada di Livorno stavano lavorando a questi indagini, tuttavia il loro lavoro doveva fare i conti con la difficoltà di individuare i responsabili dei comportamenti illeciti. E' per questo motivo che gli

agenti si sono posizionati all'uscita del porto e lungo la superstrada Fi-Pi-Li; hanno fotografato i taxi non autorizzati e ne hanno annotato le targhe. Qualcosa del genere è stata fatta anche a Firenze e a Pisa.

Sono stati sottoposti a controlli anche 10 pullman anch'essi in attesa dei croceristi: sono stati compiuti utilizzando Ampere, un cane antidroga della questura di Firenze. A quanto risulta, le verifiche non hanno fatto emergere nulla di irregolare. I croceristi (tedeschi, norvegesi, americani, russi) hanno accolto tranquillamente i controlli.

ESPRESSO/STAMPATA

Crociere, oggi è da record Arrivano in oltre 17mila

Annunciate sei love boat con 11.300 passeggeri (e 6mila membri dell'equipaggio)
Giornata campale per i turisti: in preventivo anche le partenze di 10 traghetti

Noi fra crisi e futuro Domani Incontro con il prof. Iacoponi

Il circolo di cultura politica "G. E. Modigliani" ha in agenda domani ore 17 al Centro educativo ambientale del museo di storia naturale (via Roma 234) l'11° incontro di "venerdì dell'Economia". Il prof. Luciano Iacoponi dedicherà la propria trattazione sulla città di Livorno con una relazione dal titolo "Uno sguardo alla nostra polis: la storia di Livorno come storia economica. Quale futuro per l'economia di Livorno?" Dopo dieci incontri e alla luce della ricerca del prof. Battini sul capitale umano a Livorno, Iacoponi getterà uno sguardo anche al passato per capire cosa «Livorno ha realizzato nel bene e nel male» e come fronteggia la recente crisi economica e occupazionale per «creare nuove possibili opportunità per le future generazioni».

LIVORNO

La stagione delle crociere parte in quarta con una fase preliminare in cui, fino a fine marzo, mette a segno una crescita di quasi il 16%. Oggi è la conferma che potrebbe essere una stagione da record: in poche ore arriveranno a Livorno sei navi da crociera con 11.300 passeggeri a bordo. Non solo: se pensiamo che queste love boat hanno un equipaggio che sfiora quota sei mila, possiamo immaginare che giungeranno a banchina almeno 17mila persone. Non sappiamo quanti scapperanno a Pisa o Firenze, ma non è escluso che 2-3mila persone possano rimanere in città.

Secondo quanto riferisce Porto 2000, la Norwegian Epic arriverà al Molo Italia Nord, la Norwegian Spirit al Molo Italia Sud, Eurodam all'Alto Fondale 46/47, l'Oceana all'Alto Fondale 44/45, la Sovereign alla Sponda Est, la Zenith alla Banchina 75.

La società del porto passeggeri annuncia di aver potenziato tutti i servizi alle navi con «ben 60 addetti tra personale hostess, operai e security in



La Norwegian Epic, una delle sei in arrivo oggi nel nostro porto

banchina», azzerando turni di riposo e ferie. Sarà anche - si aggiunge - incrementato il servizio del personale security anche presso il Punto Informazione di Via Cognano allestito per tutta la giornata. Potenziato il servizio di shuttle-bus con 25 pullman che dalle 6 alle 19 trasferiranno i turisti dalle banchine al centro città. In agenda anche l'insarco di viveri e provviste per tutte queste navi

da crociera.

È da aggiungere che non ci sarà il plenone solo sul fronte crociere: sempre sul fronte passeggeri, oggi il calendario dei traghetti mette in preventivo 10 partenze dalle banchine della Stazione Marittima e del Porto Mediceo per Sardegna e Corsica operate dalle tre Compagnie del ferry (Moby Lines, Forship e Grimaldi) e la linea per Capraia di Toremar.

TRAFFICO E COMMERCIO

LA DENUNCIA

VIABILITÀ CHOC IN DARSENA

di FRANCO PARDINI (*)

Un calvario. Questo è divenuto il processo di accesso e di uscita dei velivoli dalla Darsena Toscana, in primis per chi, come ad esempio la categoria degli autotrasportatori, è chiamata giocoforza ad aspettare quotidianamente in coda. Un'attesa che si protrae a volte anche per oltre un'ora, con le merci letteralmente dimentate e prese in ostaggio, almeno fino al riaprirsi del ponte sotto il quale transitano le imbarcazioni in navigazione e avere il via libera alla consegna-scarico. L'interrogativo più grande è di fatti ancora sospeso in zona Calambrone: il cavalcavia, l'accesso diretto e strategico alla Darsena Toscana è inaugurato l'antivigilia di Natale del 2003. Un passaggio chiave per il trasporto non solo privato ma anche commerciale in entrata e uscita dalla limitrofa area portuale. Il quale, malgrado tale natura cruciale e delicata per la viabilità di casa nostra, resta off-limits al traffico ormai da 8 anni a causa di almeno due crolli quasi consecutivi.

A rendere ancor più grave la criticità poi, resta il fatto che il raccordo che tramite il ponte sovrasta le cosiddette Porte Vinciane mette in comunicazione lo Scolmatore dell'Arno alla Darsena del porto livornese, a oggi viene gestito in maniera poco razionale e del tutto inefficiente dalla Navicelli spa, la società a capitale pubblico suddivisa tra Comune, Provincia e Camera di Commercio di Pisa.

La dinamica della chiusura al traffico del ponte appare illogica, in quanto concentrata in intervalli di tempo cruciali per i conguisti orari di lavoro e che, al contrario, potrebbero essere ricollocate nel primissimo mattino o in tarda serata. Oppure, al limite, nelle ore a cavallo di quelle tradizionalmente dedicate al pranzo.

Non sono quindi più tollerabili gli enormi disagi arrecati al traffico, compreso quello portuale, specie in una situazione di congiuntura economica assai infelice e non soltanto a livello locale. L'importanza di un porto si misura con le sue infrastrutture. Dal collegamento efficiente anche sulle strade limitrofe ai luoghi d'imbarco, sbarco di merci e turisti, che rappresentano uno dei fattori chiave per incentivare gli imprenditori ad investire, impegnati a prediligere uno scalo a scapito di altri. In virtù di errori di valutazione così grossolani, Livorno corre il serio rischio di restare tagliata fuori, esclusa dalla geografia di tali strategie commerciali.

Auspichiamo quindi che si realizzi quanto prima in maniera

concreta il passaggio di testimone della gestione del ponte, come aveva preannunciato lo scorso ottobre Ledo Gori. Il capo gabinetto dell'Ufficio di Presidenza della Regione aveva di fatti rivelato che l'annosa questione si sarebbe finalmente risolta con l'adozione della legge finanziaria discussa entro la fine del 2015 e il conseguente affidamento diretto di Livorno della gestione dell'apertura e della chiusura delle Porte Vinciane e, di conseguenza, dell'annesso ponte.

Mentre ci rallegriamo da una parte che dalla Regione sia stata proprio di recente annunciata la tanto agognata realizzazione della foce armata del Calambrone, un progetto rimasto sulla carta da oltre vent'anni e i cui cantieri dovrebbero aprirsi nei primi giorni di giugno, dall'altra ci auguriamo che rispetto alla bozza di programma resa pubblica venga concretizzato anche il rifacimento della campata centrale mobile del ponte stradale sullo Scolmatore.

Quest'opera di fatti renderebbe possibile a barche e pontoni l'accesso diretto al mare e sarebbe propedeutico alla successiva e definitiva tombatura del raccordo tra Scolmatore e Darsena Toscana. Ben venga nel frattempo la riapertura del passaggio a livello di via Leonardo da Vinci a tutti i mezzi (in alternativa all'apertura dei passaggi a livello dell'Area la Paduletta e di viale Mogadiscio inizialmente previsti), così come ufficializzato al termine dell'incontro tenutosi lo scorso 12 maggio in Regione. Dalle Istituzioni e dagli Enti competenti servono quindi risposte urgenti alle esigenze di sicurezza e mobilità sostenibile dei cittadini, in un'area altamente problematica e fortemente trafficata, specialmente nel periodo estivo che ormai è alle porte.

*Presidente Automobile Club Livorno

L'importanza di un porto si misura con le sue infrastrutture: auspichiamo che si realizzi quanto prima il passaggio di testimone della gestione del ponte

A peggiorare la situazione la gestione del raccordo che collega le Porte Vinciane, lo Scolmatore dell'Arno fino alla zona del porto industriale

LIVORNO QUALE FUTURO/3 » GIANCARLO FALCO

«Dalle crisi si esce soltanto con capitali e timonieri»

Lo storico dell'economia non è ottimista («ma non è un problema solo di Livorno») Il porto è forse l'unica possibilità, serve una iniezione di risorse pubbliche

di **Mauro Zucchelli**
LIVORNO

Il prof. Giancarlo Falco, docente di storia dell'economia all'università di Pisa, ha appena chiuso un faldone della biblioteca della Camera di Commercio: si era "tuffato" in una ricerca d'archivio sulla crisi economica che ha squassato Livorno a fine Ottocento. «Ha innescato una esplosione, che ha portato a un ricambio di gruppi dirigenti. Con una particolarità: investivano su progetti che potevano essere incastriati gli uni negli altri, rafforzandosi a vicenda». Non lo dice ma forse c'è qualche punto di contatto con quel che accade oggi con i livornesi che vedono la loro economia in serie C, ben prima che il portiere Pinosoglio combinasse quel patatrac.

Nel calcio la serie C siamo ruzzolati adesso, nell'economia la retrocessione è cominciata tanti, tanti anni fa. Ma Livorno ha un modello di sviluppo? Lo aveva?

«Un modello unitario presupporrebbe un sistema in cui le attività economiche si incastrano le une nelle altre: mica dico le stesse cose, anche molto lontane ma finiscono per creare la base di una economia capace di sostenersi. Magari modificandosi nel tempo: in una economia tardo-ottocentesca o nel primo Novecento il peso dell'elemento locale è assolutamente determinante, nella fase successiva vale semmai soprattutto per i distretti industriali. Ma Livorno non lo è: e la struttura industriale, piuttosto articolata, è cambiata in modo impressionante nel corso del tempo».

Stiamo perdendo la metalmeccanica, che era il cuore

dell'apparato industriale labronico...

«Ha avuto un colpo decisivo dalla ristrutturazione derivante dalle scelte produttive a cui è stata costretta la Fiat, punto di riferimento fondamentale per quel tipo di passaggio fra fine anni '70 e anni '80. La rottura fra General Motors e Fiat ha messo in moto una sequenza di eventi che hanno fortemente limitato la struttura produttiva che attorno al sistema Fiat si era creata a Livorno».

C'è stato un periodo in cui c'era una grossa presenza Fiat: poi è crollata.

«Questa è la riprova di cosa si rischia quando si puntano troppe carte su un ventaglio limitato di settori. Ho l'impressione che, dopo la costruzione del sistema della componentistica auto negli anni '70-'80, non si sia più verificata nessun altro tipo di esperienza analoga con la costituzione di un settore compatto».

Si può avere qui una "Ferrari degli yacht" come Azimut, eppure ancora non ramifica un indotto diffuso...

«E' una azienda sicuramente di punta che però sembra acquisire soprattutto da fuori dell'ambito locale le forniture più significative. O mi sbaglio?».

La tradizione del Cantiere faceva crescere una leva di operai specializzati che, grazie al loro saper fare, si sono

messi in proprio: da qui è nata la Carpensalda, da qui le Officine San Marco. Ora il know how non c'è più...

«Bisognerebbe vedere perché: se sono un mago per le testate dei motori e mi mettono a fare il saldatore forse mi porto dietro poco di quel che sapevo

fare prima, e magari bene. Credo semmai che si apra un altro tipo di ragionamento: c'è una scarsa (o relativamente scarsa) capacità di fare investimenti di carattere produttivo, non c'è un chiaro sentiero di gruppi imprenditoriali sufficientemente forti da reggere gli eventuali incerti dei passaggi preparatori».

Tradotto: manca una progettualità strategica.

«Non emerge nessun tipo di strategia che sia in qualche modo suggerita da chi ha le forze

per reggere sulla medio-lunga distanza. E lo dico da storico, non guardando agli ultimi mesi o all'ultimo anno».

E' il criterio del "purchesista". Va bene qualunque cosa faccia girare l'economia: a caccia dell'investitore-salvatore. Ma il caso Rossignolo non ha insegnato nulla?

«Rossignolo è stato un personaggio abile tanto a mettere in gioco poche risorse proprie quanto a intercettare quelle altrui. Si aggiunga però che ha fatto le spese del sistema Fiat: in nome del proprio progetto orientato al SUV e al crossover di lusso, non voleva fra i piedi un concorrente sull'uscio di casa. E a Rossignolo è scappato di mano lo stabilimento di Grugliasco, che per lui era senz'altro più importante del pezzo di lavoro che avrebbe decentrato all'ex Delphi».

Ma a parte Rossignolo...

«Manca un gruppo o un complesso di gruppi che siano in grado di concepire il futuro per Livorno...».

Lo dica senza nascondersi dietro le parole...

«Significa mettere in campo risorse, fare investimenti. Il

porto mi pare l'unico campo di attività che possa attirare mobilitazione di risorse. Con molta incertezza sì, ma con qualche prospettiva che sul medio-lungo termine possiamo ritenere garantita: non è da buttar via lo scenario di un forte flusso di merci in entrata e un flusso, probabilmente più modesto, in export, con navi che possono aver bisogno di manutenzioni e tutta una serie di operazioni che possono dar origine a un indotto...».

E' la scommessa della maxi-Darsena messa in pista dal governatore Rossi...

«Lo ripeto, non facciamo chissà quali illusioni. Non possiamo diventare Genova, ma nemmeno Tangeri o Valencia. Però in una dimensione ben calibrata, come diceva il prof. Bologna tempo fa, qualcosa si può riuscire a cavare».

Mettendo però sul tavolo più di 800 milioni di euro: in cambio di qualche centinaia di posti di lavoro.

«Ma almeno è una prospettiva. Altrimenti cosa? Lo confesso, non sono molto ottimista. E parlo del sistema Italia: la piccola impresa non ce la fa a gestire la trasformazione, la grande si eclissa».

Ironizza qualcuno: invece che spenderli e avere un basso ritorno occupazionale, si potrebbe dare un milione a testa a ciascun disoccupato. Al posto di investimenti a così alta intensità di capitale, meglio puntare su qualcosa ad alta intensità di lavoro...

«Un bar o una piccola bottega commerciale sono certo a maggior intensità di lavoro: servono minori capitali per creare un posto di lavoro. Moltiplicare bar e rivendite di pane basta a dare ossigeno a una cit-

- segue

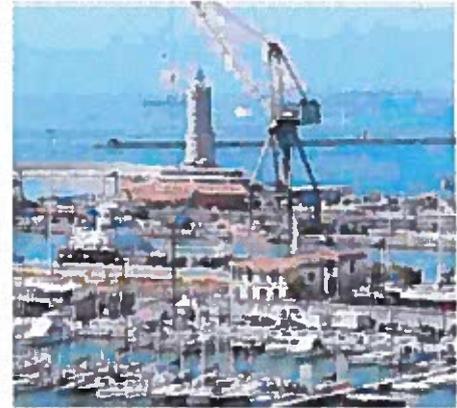
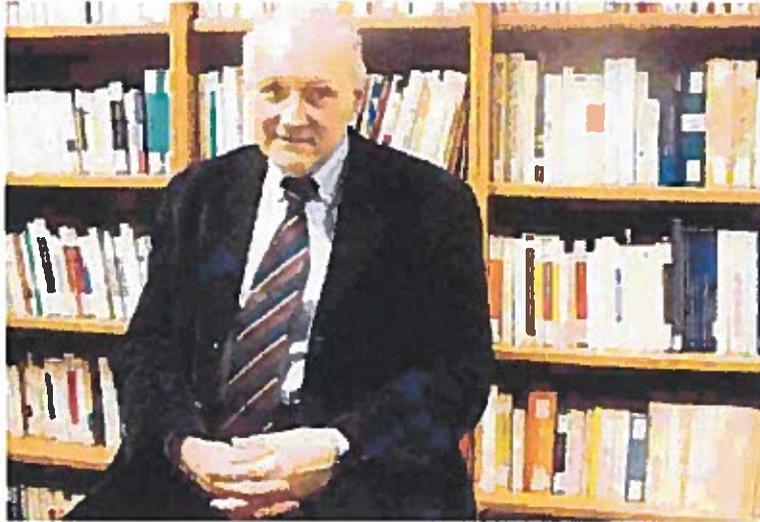
tà? E poi il porto, anzi il Mediterraneo ci potrebbe aprire una porta...».

In che senso?

«Livorno ha il primato nelle "autostrade del mare", potrebbe essere un passo avanti agli

altri se l'evoluzione della sponda sud del Mediterraneo prendesse una certa piega. Sarebbe

al posto giusto. Ma anche il momento dev'essere quello giusto: finora invece no, le cose stanno marciando in direzione opposta».



Il Porto Mediceo in una immagine dall'alto: la vela, il bacino, la gru e il Fanale (Pentafoto). A sinistra: il prof. Giancarlo Falco, docente di storia dell'economia all'Università di Pisa

“ E se la sponda sud del Mediterraneo decollasse, il nostro porto sarebbe al posto giusto. Ma bisogna che anche il momento sia giusto: per adesso, invece...

Autorità Portuale di Civitavecchia: traffici in crescita nel 1° quadrimestre del 2016

Civitavecchia, 1 giugno 2016 - Nel primo quadrimestre del 2016 il traffico merci nel Network dell'Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta è cresciuto del 5%, rispetto allo stesso periodo del 2015, con un volume di 5,450 milioni di tonnellate (280 mila tonnellate in più movimentate).

L'incremento è determinato principalmente dal traffico di merci secche, pari a 3,640 milioni di tonnellate (+7%; +250 mila ton.), mentre le merci liquide crescono dell'1% (+25 mila ton.) per un totale di 1,818 milioni di tonnellate.

Notevole l'incremento (+43%) del porto di Gaeta (+270 mila tonnellate); positivo anche Civitavecchia con il 4% di merci in più movimentate (+130 mila ton.).

In particolare, tra le merci secche crescono dell'11% le rinfuse solide (+204 mila ton.), mentre le altre merci secche in colli si incrementano del 3% (+47 mila ton.), le prime pari a complessivi 2,1 milioni di tonnellate, le seconde pari a 1,550 milioni di tonnellate.

Tra le rinfuse solide in crescita il carbone (+4%), le altre rinfuse solide (+15%), i prodotti chimici (+37%), i prodotti metallurgici (+43%) e i minerali grezzi, cementi e calci (+210%).

Tra le merci secche in colli aumentano dell'8% le merci in contenitori e del 3% le merci in modalità RO-RO.

Nel porto di Civitavecchia si registra una crescita del 36% delle merci liquide (+51 mila ton.) e del 2% delle merci secche (+80 mila ton.). Tra le merci secche crescono dell'1% le rinfuse solide e del 4% le merci secche in colli, le prime pari a complessivi 1,810 milioni di tonnellate, le seconde pari a 1,524 milioni di tonnellate.

Tra le rinfuse solide stabile il carbone, in crescita del 38% i prodotti metallurgici, in controtendenza rispetto al biennio 2014/15.

Tra le merci varie in colli crescono tutte le categorie: +8% le merci in contenitore, +3% i rotabili e +26% la categoria altro.

Container. Crescono del 3% anche i TEU movimentati, in particolare i pieni (+7%).

Confermati anche i segnali di ripresa del traffico di linea: il numero dei passeggeri, infatti, aumenta del 13%. Ancora in flessione rispetto al primo quadrimestre del 2015 il traffico crocieristico (-9%), ma già il mese di aprile ha fatto registrare una ripresa del 7% rispetto all'anno scorso e la previsione per il 2016 rimane positiva, con un aumento di passeggeri stimato intorno al 2%.

Cresce del 33% anche la categoria "automezzi", incremento dovuto essenzialmente al traffico commerciale di autovetture nuove (+115%). Sono state, infatti, 82.431 le auto movimentate nel porto di Civitavecchia a fronte delle 38.349 del 2015. Significativo il dato registrato nel mese di aprile, pari ad un +85%, (26.582 contro 14.335), considerato che nello stesso mese dell'anno precedente era già attivo il nuovo traffico automotive di Grimaldi Group con il Nord America relativo all'export di vetture FCA.

Importante inizio anno per il porto di Gaeta che, con 888 mila tonnellate complessive, fa registrare un incremento del 43% (+20% le merci liquide, pari a 582 mila tonnellate e +129% le merci secche, pari a 303 mila tonnellate). Si sottolinea, in particolare, la crescita del 187% delle rinfuse solide (+184 mila ton.), legata sia alla ripresa del traffico di carbone (+67 mila ton.) che al forte incremento del traffico di minerali grezzi cementi e calci (+317%), pari a +106 mila tonnellate rispetto al primo quadrimestre 2015, in crescita anche tutte le altre categorie merceologiche: prodotti chimici (+83%), prodotti metallurgici (+105%), altre rinfuse solide (+25%).

Informazioni Marittime

Civitavecchia, in crescita i primi quattro mesi



Nei primi quattro mesi dell'anno il porto di Civitavecchia ha movimentato 5,4 milioni di tonnellate, crescendo del 5 per cento (280mila tonnellate in più). [Lo rende noto l'Autorità portuale.](#)

Crescono anche i contenitori (+3%), ma soprattutto i passeggeri, del 13 per cento. Cala il traffico crocieristico: -9%.

A trainare la crescita è il secco, in aumento del 7 per cento a 3,6 milioni di tonnellate. Anche le merci liquide salgono a 1,8 milioni di tonnellate (+25mila).

Il report completo è [sul sito dell'Autorità portuale.](#)

AP Civitavecchia: traffici in crescita 5 per cento nel 1° quadrimestre del 2016



(FERPRESS) - Roma, 1 GIU - Nel primo quadrimestre del 2016 il traffico merci nel Network dell'Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta è cresciuto del 5 per cento, rispetto allo stesso periodo del 2015, con un volume di 5,450 milioni di tonnellate (280 mila tonnellate in più movimentate).

L'incremento è determinato principalmente dal traffico di merci secche, pari a 3,640 milioni di tonnellate (+7 per cento; +250 mila ton.), mentre le merci liquide crescono dell'1 per cento (+25 mila ton.) per un totale di 1,818 milioni di tonnellate.

Notevole l'incremento (+43 per cento) del porto di Gaeta (+270 mila tonnellate); positivo anche Civitavecchia con il 4 per cento di merci in più movimentate (+130 mila ton.).

In particolare, tra le merci secche crescono dell'11 per cento le rinfuse solide (+204 mila ton.), mentre le altre merci secche in colli si incrementano del 3 per cento (+47 mila ton.), le prime pari a complessivi 2,1 milioni di tonnellate, le seconde pari a 1,550 milioni di tonnellate.

Tra le rinfuse solide in crescita principalmente il carbone (+4 per cento), le altre rinfuse solide (+15 per cento), i prodotti chimici (+37 per cento), i prodotti metallurgici (+43 per cento) e i minerali grezzi, cementi e calci (+210 per cento).

Tra le merci secche in colli aumentano dell'8 per cento le merci in contenitori e del 3 per cento le merci in modalità RO-RO.

Nel porto di Civitavecchia si registra una crescita del 36 per cento delle merci liquide (+51 mila ton.) e del 2 per cento delle merci secche (+80 mila ton.). Tra le merci secche crescono dell'1 per cento le rinfuse solide e del 4 per cento le merci secche in colli, le prime pari a complessivi 1,810 milioni di tonnellate, le seconde pari a 1,524 milioni di tonnellate.

Tra le rinfuse solide stabile il carbone, in crescita del 38 per cento i prodotti metallurgici, in controtendenza rispetto al biennio 2014/15.

Tra le merci varie in colli crescono tutte le categorie: +8 per cento le merci in contenitore, +3 per cento i rotabili e +26 per cento la categoria altro.

Container. Crescono del 3 per cento anche i TEU movimentati, in particolare i pieni (+7 per cento).

Confermati anche i segnali di ripresa del traffico di linea: il numero dei passeggeri, infatti, aumenta del 13

- segue

per cento. Ancora in flessione rispetto al primo quadrimestre del 2015 il traffico crocieristico (-9 per cento), ma già il mese di aprile ha fatto registrare una ripresa del 7 per cento rispetto all'anno scorso e la previsione per il 2016 rimane positiva, con un aumento di passeggeri stimato intorno al 2 per cento.

Cresce del 33 per cento anche la categoria "automezzi", incremento dovuto essenzialmente al traffico commerciale di autovetture nuove (+ 115 per cento). Sono state, infatti, 82.431 le auto movimentate nel porto di Civitavecchia a fronte delle 38.349 del 2015. Significativo il dato registrato nel mese di aprile, pari ad un +85 per cento, (26.582 contro 14.335), considerato che nello stesso mese dell'anno precedente era già attivo il nuovo traffico automotive di Grimaldi Group con il Nord America relativo all'export di vetture FCA.

Importante inizio anno per il porto di Gaeta che, con 888 mila tonnellate complessive, fa registrare un incremento del 43 per cento (+20 per cento le merci liquide, pari a 582 mila tonnellate e +129 per cento le merci secche, pari a 303 mila tonnellate). Si sottolinea, in particolare, la crescita del 187 per cento delle rinfuse solide (+184 mila ton.), legata principalmente alla ripresa del traffico di carbone (+67 mila ton.) e quella di tutte le altre categorie merceologiche: prodotti chimici (+83 per cento), prodotti metallurgici (+105 per cento), minerali grezzi cementi e calci (+317 per cento), altre rinfuse solide (+25 per cento).

Porti:Napoli;in 8 anni meno mille posti e 200mila passeggeri

Da oltre tre anni senza presidente (Il Mattino)

(ANSA) - NAPOLI, 3 GIU - In otto anni il porto di Napoli ha perso mille occupati, pari al 20% degli occupati diretti, 2 milioni di passeggeri e 200 mila container all'anno rispetto al periodo di punta. Lo scrive Il Mattino che evidenzia i problemi dello scalo sottolineando gli effetti negativi che sarebbero stati prodotti dalla deregulation selvaggia e dell'assenza di controlli. Le speranze di rinascita sono ora affidate alla fine della gestione commissariale, prevista entro due mesi, dopo tre anni e quattro mesi. Al momento, comunque, in assenza di un presidente si registra un trend negativo per posti di lavoro e giro d'affari.

Un segnale del declino riguarda le concessioni: i singoli operatori si muovono in assenza di un piano organico. Oltre il 90 per cento delle aree sono affidate a imprese concessionarie con scadenza tra il 2022 e 2035 ma - sottolinea il quotidiano - senza controlli.(ANSA).

Autorità portuale

"Ipotesi Gioia Tauro" Il Consiglio si oppone

Approvato documento che rivendica il ruolo dello scalo mamertino

Andrea Italiano MILAZZO Ferma e netta posizione di contrarietà del consiglio comunale all'accorpamento del porto di Milazzo con quello di Gioia Tauro, anche nella consapevolezza - come detto in quasi tutti gli interventi - che si tratta di una «operazione politica per salvare lo scalo calabrese».

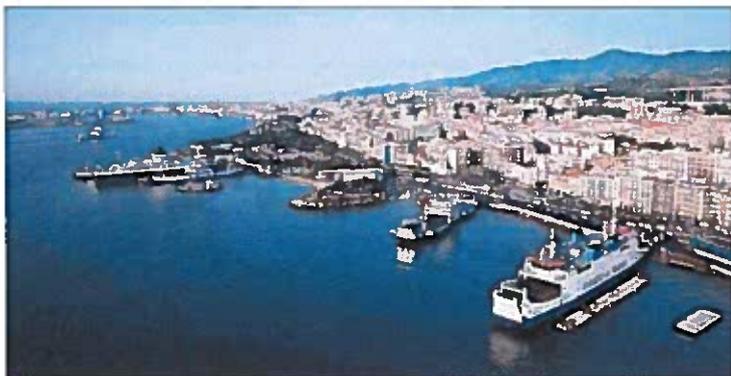
Ventuno consiglieri comunali hanno approvato un documento con il quale si invita il sindaco e l'amministrazione comunale, di concerto con la Regione Siciliana, ad assumere tutte le iniziative possibili finalizzate a tutelare le peculiarità e le caratteristiche del porto mamertino, sia presso il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, sia presso le Commissioni parlamentari.

Si tratta comunque di una prima presa di posizione visto che l'obiettivo delle forze politiche è quello di mantenere aperto il dibattito in maniera permanente e continuativa con lo svolgimento di ulteriori sedute consiliari, coinvolgendo gli operatori e gli esperti di settore. L'idea, ribadita anche dal sindaco Formica, è quella di restare nella portualità siciliana con Palermo, o Catania, palesando rischi invece per dare al porto rilevanza regionale. Per Simone Magistri la riforma della portualità, con il previsto accorpamento di Milazzo a Gioia Tauro, «rappresenta un ennesimo attacco alla città, con il placet della politica regionale e nazionale».

Un accenno alle ripercussioni delle scelte di oggi sul domani è stato fatto da Fabrizio Spinelli, ed anche per questo Antonino Italiano, evidenziata la presenza di governi di Sinistra al Centro ed alla Regione, ha detto che gli stessi dovrebbero attivarsi per non compromettere, con l'accorpamento a Gioia Tauro, il futuro della città. Comunque, ad avviso dell'assessore-consigliere Giovanni Di Bella, è stato un errore non aver dato seguito in passato alla proposta del consiglio comunale di uscire dall'Autorità Portuale di Messina per puntare ad essere porto regionale. Delle tante penalizzazioni subite dal porto ha riferito Alessio Andaloro, chiamando tutti ad assumersi le proprie responsabilità, «atteso che è una decisione calata dall'alto». Indicate nel documento, le ha riproposte nel suo intervento Antonio Foti le motivazioni che spingono Milazzo ad uscire dall'Autorità Portuale, così come egli ha definito «ambigui gli atteggiamenti del Presidente della Regione sul problema» 3.

Corte Ue interviene su gara porto Messina

Impresa Pippo Pizzo contro CGRT Srl su bando appalto 2012



(ANSA) - BRUXELLES, 02 GIU - Per partecipare ad una gara d'appalto non si può imporre alle imprese di conoscere la giurisprudenza nazionale ed è possibile avvalersi delle capacità e dei requisiti di uno o più soggetti terzi - ivi comprese le referenze bancarie - in aggiunta ai propri, per soddisfare i criteri richiesti. È quanto stabilisce la Corte europea di giustizia, rispondendo alla richiesta del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana, alle prese con una complessa disputa fra la CGRT Srl e la ATI Pizzo, sulla gara d'appalto del 2012 dell'Autorità portuale di Messina per il servizio quadriennale di gestione dei rifiuti e dei residui del carico, prodotti a bordo delle navi. La Corte di Giustizia specifica che, "beninteso, il bando dell'appalto può prevedere espressamente dei limiti alla possibilità di fare ricorso alle capacità di terzi nel caso specifico: spetterà al giudice nazionale il compito di verificare l'esistenza e la portata di eventuali clausole in tal senso". Quanto all'obbligo di pagamento del contributo all'Autorità di Vigilanza, la Corte Ue afferma che "in materia di appalti pubblici di opere o di servizi, la possibilità di un'impresa di partecipare a una gara non può dipendere dalla sua conoscenza della linea interpretativa seguita dai giudici dello Stato in cui si svolge la gara, perché in questo modo le imprese straniere sarebbero discriminate rispetto a quelle locali" e quindi "l'amministrazione aggiudicatrice, in un'ipotesi del genere, dovrebbe quantomeno accordare al concorrente escluso un termine aggiuntivo sufficiente a permettergli di regolarizzare la propria posizione". (ANSA)

Messina, scossa al Cas: ecco i NOMI dei 56 dipendenti indagati

Svolta nell'inchiesta sul Consorzio Autostrade Siciliane. Da Palermo filtra il malumore del Governatore per l'ennesima bufera giudiziaria. I soggetti coinvolti sono dipendenti in pianta stabile dell'ente, accusati di truffa e peculato

Col passare delle ore emergono nuovi dettagli in merito alla bufera giudiziaria che si è abbattuta sul Cas e che vede 56 dipendenti indagati per truffa e peculato. Essa sarebbe giunta ad una svolta grazie all'uso delle intercettazioni ambientali e telefoniche che testimonierebbero una concessione immotivata di benefit a una ristretta cerchia di dipendenti, a dispetto del contributo effettivo portato dal personale. I soggetti finiti nel mirino della Procura sono: I messinesi Giovanni Arnao, Baldassare Arrigo, Agostino Bernava, Amedeo Branca, Baldassarre Ciruolo, Costantino Crisafulli, Paolo Currò, Antonino D'Arrigo, Santa De Domenico, Amedeo Finocchiaro, Letterio Frisone, Giancarlo Galletta, Giovanni Giaimo, Francesco Giardina, Antonino La Corte, Giovanni Nicola Lania, Antonio Lanteri, Giuseppe Lanzafame, Antonino Liddino, Maria Lo Nostro, Ernesto Maddocco, Stefano Magnisi, Domenico Perrone, Giuseppe Potenzzone, Francesco Rizzo, Angelo Sottile, Pietro Antonino Urso, Barbara Vinci, Letterio Zanghi. I palermitani Antonino Cannatella, Lucia Cicero, Carmelo Cigno, Angelo Puccia. I catanesi Santo D'Amico e Vincenzo Irrera. Poi ancora: Giacomo Giordano di Rometta, Carmelo Indaimo di Ficarra; Mario Lo Turco di Giardini Naxos; Francesca Bongiorno di Furci Siculo; Orazia Campanino di Terme Vigliatore; Corrado Magro e Paolo Rinauro di Avola; Clorinda Mifa di Santa Teresa di Riva; Domenico Perone di Milazzo; Carmelo Pintaudi di Sant'Angelo di Brolo; Antonino Mamazza e Antonino Francesco Spitaleri di Francavilla di Sicilia; Serafina Martorana di Roccella Valdemone; i calabresi Francesco Santonoceto e Walter Zampogna; Giovanni Uscenti di Roccalumera; Gaspare Sceusa di Barcellona; Alfonso Schepisi di San Piero Patti; infine Paolo Salvatore Zumbino di San Salvatore di Fitalia. L'inchiesta sull'ente di Contrada Scoppo è seguita dal procuratore aggiunto Sebastiano Ardita e dal sostituto Fabrizio Monaco. La magistratura si è avvalsa, nella fase investigativa, del contributo della Dia di Catania. Messina, nuova bufera giudiziaria sul Cas: svolta nell'inchiesta sugli incentivi.

REGIONE. L' Italicum del Governo rischia di spazzare via la nascente Alleanza Popolare

Alleanze, da qui a D' Alia

L' Udc si riavvicina al vecchio amore di Forza Italia ma il capogruppo del Comune di Messina, Trischitta sbarra il passo: «Quale coerenza? E' spartizione di poltrone». Gli inciuci in vista delle amministrative. Con questi punti fermi

MESSINA. La campagna elettorale per la Presidenza della Regione viaggia sottotraccia, ma il marasma delle alleanze per le prossime amministrative fa già saltare le formule finora adottate per sostenere la giunta Crocetta.

Il più ondivago si mostra essere il leader dell' Udc Gianpiero D' Alia: intervistato sulla riproposizione della candidatura di Crocetta a Palazzo d' Orleans ha glissato: "Sono d' accordo, ma bisogna stabilirla adesso...".

Un motivo c' è: così come è strutturato l' Italicum del governo Renzi rischia di spazzare via la nascente alleanza di Area Popolare, la sigla che dovrebbe mettere insieme Udc e Ncd, che secondo gli ultimi sondaggi è ben al di sotto della soglia prevista del 4% per i partiti coalizzati.

Un tema che è stato al centro di una cena a Mondello la settimana scorsa, alla quale hanno partecipato, oltre Gianpiero D' Alia, anche il ministro dell' Interno Angelino Alfano. "Se non si rivede l' Italicum-è stato detto- va rivista tutta la strategia". Ma Renzi, dai rumors che filtrano dal suo gruppo per ammissione del candidato in pectore alla Presidenza, il sottosegretario Davide Faraone, non ha nessuna intenzione di tornare sui suoi passi. Di qui, l' avvicinamento non solo dell' Udc, ma anche di Ncd, al vecchio amore di Forza Italia. Uno schema che

si ripropone in maniera speculare a Messina, la città di Gianpiero D' Alia. Qui l' Udc annuncia la sfiducia ad Accorinti non più con la tecnica dei due forni, al quale la politica dell' ex ministro della Pubblica amministrazione ci ha abituato, ma a quella dei due freezer: slitta a giugno per essere messa poi in congelatore ed essere poi ripescata nel 2017. Tutto "per senso di responsabilità" che gli elettori stentano a capire.

La denuncia di Trischitta Lo ha denunciato il capogruppo di Forza Italia al Comune Giuseppe Trischitta, che senza tanti giri di parole ha detto che la linea politica dei centristi D' Alia e Ardizzone è fondata sulla spartizione delle "poltrone". "Più che coerenza l' Udc dovrebbe parlare di divisione di posti- ha detto in conferenza stampa- Ardizzone da presidente uscente dell' Ars non si dovrebbe più candidare al Parlamento regionale e questo significa che D' Alia cercherà spazio alle elezioni politiche.

- segue

Ma se è vero che l' onorevole Nino Germanà punta a ricandidarsi a Palermo, vuole dire che l' unico posto disponibile per Ardizzone è proprio il Comune di Messina, ma credo che si siano fatti male i conti".

I riferimenti sono all' inciucio in corso proprio tra Forza Italia, il partito dove ancora milita Giuseppe Trischitta in predicatorio per seguire Elvira Amata in Fratelli d' Italia, il partito di Giorgia Meloni, e l' Udc.

Un accordo sotterraneo che si manifesta nel tenere con il mastice in vita la giunta Accorinti, in bilico costante tra la "sfiducia" che aleggia e la bocciatura del Piano di Riequilibrio che potrebbe condannare il Comune al dissesto finanziario. Ma su una cosa Francantonio Genovese è stato chiaro: "Non sosterremo la candidatura di Giovanni Ardizzone al Comune di Messina in nessun modo". Una doccia gelata "ma anche sotterraneamente condivisa" per Gianpiero D' Alia, amico di sempre di Francantonio Genovese col quale gioca come il topo con il gatto.

Le prospettive di Garofalo Una sconfessione piena della candidatura "da uomo libero" del presidente dell' Ars dal palco del congresso Udc all' Hotel Europa, ora costretto a cercarsi i voti d' opinione per la corsa a Palazzo Zanca.

L' alternativa sarebbe la ricerca di una Authority. Ma in questa direzione più pragmatico, si rivela invece, il componente la commissione Trasporti della Camera, l' Ncd Vincenzo Garofalo, che avrebbe tatticamente già opzionato il posto di segretario generale della nascente Autorità Portuale che entro tre anni dovrebbe fondere le competenze di Messina, Milazzo alla capofila Gioia Tauro, sulla quale l' Udc di D' Alia, in solitudine, fa quadrato.

Una scelta politica che in pochi a Messina e a Milazzo condividono, sulla quale ancora si aspetta l' impugnativa annunciata dal Presidente della regione Rosario Crocetta che, come in tante altre questioni che investono la Sicilia, in aperta e manifesta violazione dello statuto autonomo della Regione, dal governo Renzi non è stato neppure consultato.

R. Ed.

Approvazione Prg del porto, bonifiche per la Real Cittadella, fine dei contenziosi

Zona falcata, verifica sui primi traguardi

Martedì al Rettorato Ogni ente protagonista deve fare la sua parte

Rispetto ad impegni presi per iscritto, e in modo solenne, qualunque ritardo ingiustificato sarebbe un tradimento. Tanto più se dopo decenni di distruzione del territorio e dei suoi beni, la posta in gioco è la Zona falcata di Messina.

È questo lo spirito della convocazione del Tavolo tecnico istituzionale del Patto per la Falce che il rettore dell'Università di Messina, il prof. Pietro Navarra, ha fissato per martedì sera. A due mesi dal precedente confronto a quattro - l'Università col ruolo di garante super partes, l'Autorità portuale, il Comune e la Regione - e seppellita ogni sterile polemica, i protagonisti istituzionali tornano a render conto, l'uno all'altro, e soprattutto tutti insieme alla Città, su quanto hanno fatto rispetto alle scadenze fissate dal Patto. Sono almeno tre i punti chiave. Per quanto riguarda l'Authority, dopo l'accordo raggiunto con il Comune in merito ai limiti di cubatura nelle aree destinate al "Parco della Real Cittadella", l'obiettivo è quello di concludere, a Palermo, l'iter del nuovo Prg del porto. Si tratta, in particolare, della Vas, la Valutazione ambientale strategica aggiornata agli ultimi sviluppi dalla consulente esterna per il Piano architetto Francesca Morace e dagli uffici dell'

Authority. La documentazione è stata già sottoposta ad un esame preliminare ma bisognerà verificare adesso i tempi necessari per il parere finale. Su questo lumi potranno essere forniti da chi parteciperà all'incontro per conto dell'Assessorato regionale all'Ambiente, che sarà presente al Rettorato così come l'Assessorato all'Energia e un delegato del presidente Crocetta.

Senza un Prg (l'attuale è del... 1955) ogni ipotesi di rinascita è un'utopia. Altro tema clou sarà poi quello delle bonifiche: senza di esse (quella comunale interrotta dal 2007 così come tutte le altre necessarie) il Parco storico-naturalistico della Real Cittadella, progetto esecutivo, non otterrà mai fondi.

Infine ci sono gli impegni presi dal Comune per porre fine all'insensato contenzioso tra enti pubblici sulla "proprietà" di piccole strisce della Falce.3(a.t.

)

Le motivazioni della sentenza sulla Casa del Portuale

«Nessuna coscienza e volontà di occupare un bene pubblico»

«Tutti ritenevano il luogo di libera fruizione, atteso il suo stato di dismissione»

«La contestazione appare poco fondata, atteso che tutti i soggetti, ivi comprese le autorità intervenute, ritenevano il predetto luogo di libera fruizione al pubblico, atteso il suo stato di dismissione».

Ed ancora: «I soggetti fermati e gli accorsi a queste pubbliche e spontanee manifestazioni non possono ritenersi autori dei reati contestati in quanto nel comportamento gli odierni imputati e di tutto i soggetti intervenuti non si ravvisa alcuna coscienza e volontà di occupare abusivamente un luogo pubblico o ritenuto tale dalle forze dell'ordine intervenute».

Ecco i passaggi-chiave delle motivazioni della sentenza con cui il giudice monocratico Salvatore Venuto nel febbraio scorso ha assolto «per non aver commesso il fatto», nonostante l'accusa avesse chiesto 3 mesi di reclusione, il gruppo di ragazzi del collettivo del Teatro Pinelli che nel gennaio del 2014 "occuparono" la struttura della Casa del Portuale, fatto che portò poi allo sgombero e alla denuncia.

Motivazioni che il giudice ha depositato adesso per una vicenda che all'epoca ebbe una gran risonanza mediatica.

Scrive ancora il giudice Venuto: «Dalle risultanze dibattimentali è emersa in tutta evidenza la non responsabilità degli odierni imputati, i quali con il loro comportamento non hanno integrato gli elementi strutturali oggettivi e soggettivi del reato agli stessi ascritto nel capo d'imputazione».

Poi il giudice parla ancora di quello che è emerso durante il processo: «Dall'escussione dei testimoni acquisiti in dibattimento, è emerso che a seguito di pubblici dibattiti, concerti e altro tipo di intrattenimento, con interventi di varie Autorità, tenuti presso la Casa del Portuale, ritenuta erroneamente da tutti luogo pubblico in disuso e lasciato alla libera fruibilità dei cittadini, intervenivano le forze dell'ordine che contestavano ad alcuni soggetti presenti sui luoghi l'occupazione abusiva del predetto luogo ritenuto da questi di proprietà regionale».

A febbraio, a distanza di due anni, erano stati tutti assolti in primo grado per tre tipologie di reato: invasione di edifici, deturpamento di cose altrui, e infine di apertura abusiva di luoghi di pubblico

spettacolo. E a febbraio fu una vittoria giudiziaria del collegio difensivo, composto dagli avvocati Carmelo Picciotto, Guido Moschella, Pierluigi Venuti, Gaetano Gemelli e Sara Marino Merlo. 3(n.a.)

Incendio al porto, va a fuoco un muletto: zona avvolta da una nube di fumo nera

L'incendio è avvenuto nel tardo pomeriggio di giovedì 2 giugno. A prendere fuoco un grosso muletto, nella zona della nuova darsena. Sul posto i vigili del fuoco

Paura al porto per un **incendio** che si è sviluppato nel tardo pomeriggio di oggi (giovedì 2 giugno). Le fiamme hanno avvolto un **grande muletto** utilizzato per il trasporto dei container. Il mezzo era parcheggiato nella zona della nuova darsena, davanti ad alcuni silos ed all'interno di un cancello dove ci sono alcuni container. Alcuni cittadini hanno sentito un **forte boato**, poi si sono scatenate le fiamme che hanno fatto alzare in cielo una **grosse nube nera**, visibile in tutto il litorale.

Ancora da chiarire le cause del rogo. Secondo una prima ricostruzione il muletto avrebbe preso fuoco a causa di un **guasto meccanico**. Il mezzo era fermo e non stava lavorando, quindi ancora non è esclusa nessuna ipotesi. Sul posto la Polizia ed i vigili del fuoco.

La macroregione "Italia di centro" è ormai una realtà

Il protocollo dell'accordo con Marche e Umbria alla firma
Collaborazione su sanità, agricoltura e sviluppo economico

DI FIRENZE

Dovrà seguire la nascita di tutte le macro-regioni. Non solo quella dell'Italia di centro, formata da Toscana, Marche e Umbria di cui è stato promotore, ma anche della macro-regione del Sud e della macro-regione del Nord. L'incarico per Enrico Rossi, governatore della Toscana è arrivato all'ultima riunione della conferenza delle Regioni e delle Province autonome. Glielo ha conferito il presidente, Stefano Bonaccini, governatore dell'Emilia Romagna, alla vigilia della firma del protocollo che sancisce l'intesa fra Toscana, Marche e Umbria.

La giunta della Regione Toscana, infatti, approva il protocollo d'intesa lunedì che ufficializza il percorso di costruzione de "l'Italia centrale" che avrebbe «il vantaggio di com-

petere con la dimensione medie delle regioni europee esprimendo a pieno il potenziale di un asse orizzontale di traffici e relazioni in grado di spezzare la verticalità del dualismo Nord-Sud». Questo anche in virtù di una storia comune che affonda le radici in «una affinità artistica, urbanistica, paesaggistica, legislativa ed economica» risalente, per certi tratti, addirittura al Medioevo per le tre regioni del Centro Italia. Questa unione, che non è estranea alla «crisi economico-sociale degli ultimi anni», verrà ufficializzata fra un paio di settimane anche a Bruxelles, in sede di conferenza delle Regioni.

A metà mese, infatti, Toscana, Marche e Umbria unificheranno perfino le sedi di Bruxelles, nel palazzo di Schuman 11, a conferma della volontà di diventare una regione unica anche di fronte agli organismi

internazionali. Per quanto riguarda il cammino "interno", quanto si atterranno al protocollo sottoscritto che «istituisce sedi e momenti di collaborazione e coordinamento», soprattutto in alcuni settori prevalenti. Il primo, sicuramente, è quello della sanità e del "welfare", dello stato sociale per i quali, di volta in volta verranno siglati accordi specifici. Poi i settori individuali per la collaborazione della (nascitura) macro-regione dell'Italia centrale sono: tutela del paesaggio, agricoltura non estensiva e di qualità, tutela del contrasto ai cambiamenti climatici. Dell'accordo fa, ovviamente, parte anche lo sviluppo economico che, fra l'altro, sarà argomento di confronto anche del prossimo incontro della conferenza delle Regioni d'Europa. In particolare, all'ordine del giorno, ci sarà la questione dell'acciaio che interessa da vi-

cino Piombino - dove è appena ripresa la produzione, grazie alla riconversione della ex Lucchini - e Terni, in Umbria.

I presidenti delle tre Regioni, inoltre, si impegnano a collaborare su questioni di rilievo come formazione e lavoro, realizzazione di infrastrutture «materiali e immateriali a servizio dello sviluppo», cultura e turismo, nonché gestione dei fondi europei e «partecipazione a progetti europei di comune interesse». Del resto - come si legge nelle premesse del protocollo di intesa - oggi «nessuna delle tre Regioni da sola può pensare di avere la massa critica necessaria per affrontare investimenti in ricerca e tecnologia, processi di internazionalizzazione, realizzazione di infrastrutture, appunto, anche dinanzi alla dimensione "europea", ormai parametro di riferimento di qualunque politica di sviluppo.

Ilaria Bonaccelli



Il governatore Enrico Rossi

» Il governatore Enrico Rossi nominato coordinatore nazionale per la nascita delle altre macroregioni a Nord e a Sud. Intanto si affinano i particolari dell'alleanza del centro



Una veduta del centro storico di Firenze

Gli incendi a bordo di traghetti Ro/ro superano quelli sulle navi cargo

Genova - Lo evidenzia un rapporto di Dnv Gl. Nel periodo tra il 2005 e l'anno in corso gli incendi sono stati 35, in aumento rispetto al passato.



Genova - **Gli incendi a bordo di traghetti Ro/ro superano quelli sulle navi cargo.** Lo evidenzia un rapporto di Dnv Gl. Nel periodo tra il 2005 e l'anno in corso, gli incendi a bordo di traghetti Ro/ro sono stati 35, in aumento rispetto al passato. Il rapporto spiega che l'aumento di incidenti di questo tipo è dovuto, almeno in parte alla crescita della flotta di unità Ro-ro.

Mediterraneo, caccia a 18 milioni di turisti

Genova - Lo studio della società spezzina Blue Vision evidenzia le opportunità (anche) per la Liguria. Le crisi di Turchia e Nord Africa spostano crocieristi e diportisti verso i porti del Sud Europa.



Genova - **Una popolazione di 18 milioni di abitanti**, quasi quanti sono gli attuali abitanti della Florida. **Crocieristi, per la maggior parte, ma anche diportisti**: è questo il numero di visitatori che, dopo la crisi geopolitica degli ultimi anni, **ha abbandonato le coste del Mediterraneo Orientale e del Nord Africa**. L'allarme, che suona allo stesso tempo come opportunità da cogliere per i porti e le città italiane, è stato lanciato questa volta da **Giorgia Bucchioni**, agente marittimo della Spezia e presidente di **Blue Vision**, società che ha condotto un'analisi sugli ultimi spostamenti di navi da crociera e yacht fuggiti dagli scali del Nord Africa e della Turchia, soprattutto dopo l'attentato al museo del Bardo di Tunisi. «I dati - spiega Bucchioni - parlano chiaro: il Mediterraneo è dal punto di vista dell'offerta turistica un mare dimezzato, un mercato zoppo».

Secondo lo studio condotto da Blue Vision, il rischio terrorismo e il fattore immigrazione hanno infatti quasi annullato il turismo in Paesi come Tunisia, Egitto e Turchia, ma anche il Marocco starebbe iniziando a mostrare i primi segnali di flessione. **«Per questi visitatori, che vanno dai 15 ai 18 milioni di persone, è urgente costruire, specialmente lungo le coste italiane, un'offerta alternativa**, evitando contemporaneamente il rischio di un vero e proprio seguito negativo capace di trascinare in recessione tutta l'offerta turistica mediterranea, compresa quella che tocca le nostre coste», sottolinea il presidente di Blue Vision. L'Egitto, stando all'analisi condotta dalla società spezzina, è nei fatti scomparso dal mercato turistico, mentre la Turchia - che ammette in un calo fra il 16 e il 20% - secondo i maggiori tour operator tedeschi e inglesi ha subito un crollo di circa il 40% dopo i recenti attentati di Istanbul, Ankara e Bursa. Pesante anche il bilancio della Tunisia che lo scorso anno ha perso il 57% dei suoi visitatori internazionali, precipitando a quota 1,2 milioni di turisti..

- segue

Il comparto delle crociere ne nel Mediterraneo, che rappresenta il 20% del settore a livello mondiale, è dunque diventato un osservato speciale, con più della metà delle destinazioni off limits e molti turisti, che per la prossima stagione estiva, hanno già scelto crociere in Nord Europa oppure in altri continenti, a partire da quello americano. «Una situazione di questo tipo – chiude Bucchioni – non può essere subita passivamente. A nostro parere va pensata, in stretto coordinamento con gli operatori turistici e le istituzioni, una modalità nuova di confronto con il mercato internazionale, al quale proporre un prodotto Italia sempre più diversificato, al fine di intercettare turisti altrimenti destinati ad abbandonare il Mediterraneo». Le principali compagnie crocieristiche non scalano da mesi i porti dei Paesi considerati a rischio, mentre sono centinaia gli yacht che preferiscono avere come base marine italiane, francesi, spagnole e croate, piuttosto che toccare le coste del Mediterraneo Orientale

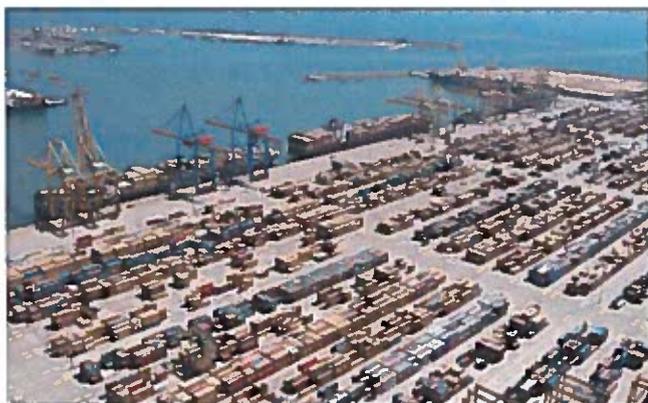
NEL TRIMESTRE

Porti spagnoli, traffici container in crescita del 4,5%

GENOVA. Nel primo trimestre i porti spagnoli hanno movimentato 3,5 milioni di teu, segnando un aumento del 4,48%. I dati ancora una volta evidenziano il primato di Algeciras su Valencia, dopo il sorpasso avvenuto nel 2015. Il primo porto spagnolo ha ottenuto nel primo trimestre un aumento del 14,23% a 1,16 milioni. Valencia invece ha registrato una diminuzione dei volumi pari al 2,58%, a 1,13 milioni di teu.

Porti spagnoli, traffici container in crescita del 4,5%

Genova - I dati del primo trimestre 2016, ancora una volta, evidenziano il primato di Algeciras su Valencia, dopo il sorpasso avvenuto nel 2015.



Genova - **Nel primo trimestre i porti spagnoli hanno movimentato 3,5 milioni di teu, segnando un aumento del 4,48%.** I dati ancora una volta evidenziano il primato di Algeciras su Valencia, dopo il sorpasso avvenuto nel 2015. Il primo porto spagnolo ha ottenuto nel primo trimestre un aumento del 14,23% a 1,16 milioni. Valencia invece ha registrato una diminuzione dei volumi pari al 2,58%, a 1,13 milioni di teu.

ALGECIRAS PRIMO

Porti spagnoli in crescita nel trimestre

Nel primo trimestre del 2016 i porti spagnoli hanno movimentato 3,5 milioni di teu, segnando un aumento del 4,48% rispetto allo stesso periodo del 2015. I dati sono stati forniti da Puertos del Estado e ancora una volta evidenziano il primato di Algeciras su Valencia, dopo il sorpasso avvenuto nel 2015. Il primo porto spagnolo ha ottenuto nel primo trimestre un aumento del 14,23% a 1,16 milioni. Valencia invece ha registrato una diminuzione dei volumi pari al 2,58% a 1,13 milioni di teu. Entrambi i porti rappresentano comunque il 65% del totale del traffico contenitori di tutta la Spagna. Barcellona è in terza posizione, a 491 mila teu, con un aumento del 7,5% rispetto al 2015. Gli altri scali minori sono in sofferenza. Las Palmas ad esempio perde il 12,4% (198 mila teu), nonostante Misc avesse promesso un aumento di traffico nel porto per ora non realizzato. Complessivamente però il mese di marzo non è stato a saldo positivo. L'import/export di container è calato del 2,6%.

Informazioni Marittime

Cma Cgm ordina quattro nuove portacontainer da 3.300 teu

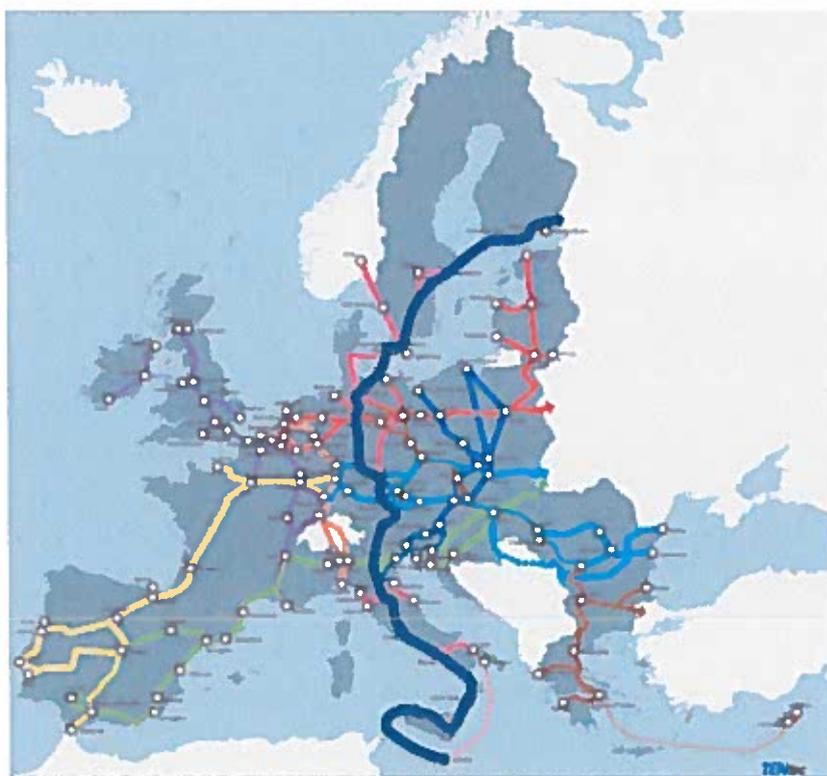
La compagnia francese [Cma Cgm](#) ha ordinato al cantiere navale cinese Cosco Zhoushan Shipyard la costruzione di quattro portacontainer da 3.300 teu, commessa di cui non sono stati comunicati i termini economici. Le quattro nuove unità feeder saranno prese in consegna tra i mesi di marzo e agosto del 2018.

L'ITALIA, IL SAN GOTTARDO, I VALICHI E I CORRIDOI EUROPEI

Modernizzazione traffico merci, da gomma a ferro

1 giugno 2016 - L'Italia sta modernizzando la propria rete per trasferire parte del traffico merci dalla strada alla rotaia, con l'obiettivo di raggiungere il 30% del trasporto merci su ferro nel 2020. Si sta lavorando quindi sui **4 Corridoi TEN-T che la attraversano**, dai valichi ai porti del Sud, secondo la riforma della portualità e della logistica del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

L'Italia è separata dal resto d'Europa dalla catena montuosa più alta del Continente europeo, e sta quindi affrontando, anche con il sostegno della Commissione europea, un lavoro complesso che coinvolge, per i tunnel e i collegamenti ferroviari, quattro nazioni diverse.



- segue



SAN GOTTARDO

Vantaggi del San Gottardo per l'Italia

Il San Gottardo è l'opera più importante del Corridoio Reno-Alpi, tra Rotterdam e Genova, e attraversa un'area economica forte che rappresenta il 16% del Pil dell'Unione Europea.

Per quanto riguarda l'Italia, il tunnel farà dei porti a Sud del tunnel, Genova e Vado Ligure i porti di connessione tra l'area Nord Mediterranea e l'economia del Nuovo Mondo che si affaccia sui trasporti attraverso il Mediterraneo. Verranno quindi facilitati, nella direzione Rotterdam-Genova, le connessioni tra questi mercati e i mercati del Nord e del centro Europa.

Lo stesso 1° giugno al **porto di Genova Prà** vengono inaugurate le prime 5 maxi gru da parte della Psa Singapore, che consentiranno di scaricare maxinavi da 22mila containers (teus) per 2 milioni di containers l'anno. Quindi una infrastruttura portuale che parlerà con quella ferroviaria.

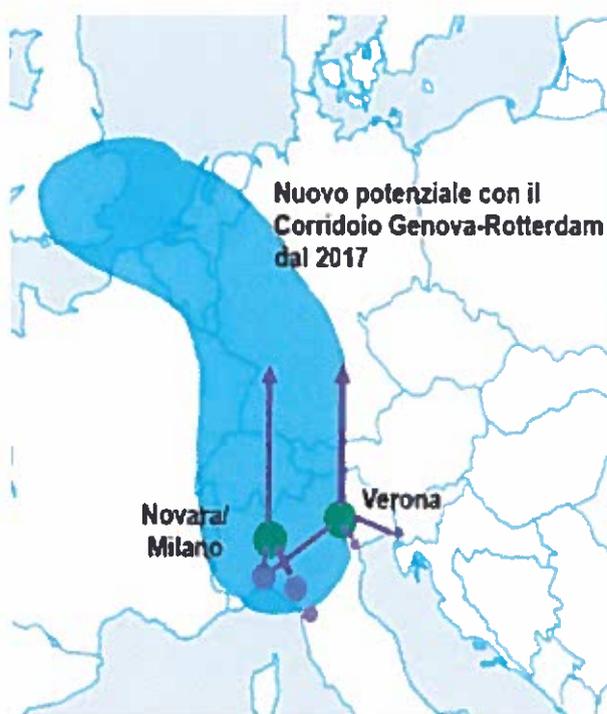
Il nuovo collegamento ferroviario, rapido ed efficiente, consentirà ai treni di attraversare le Alpi con pendenze minime e curve ad ampio raggio.

I tempi di percorrenza in treno tra la Svizzera e l'Italia si ridurranno già dall'11

- segue

dicembre 2016, data dell'entrata in funzione, con maggiori tratte e più servizi, per arrivare (nel 2020 con il completamento della Galleria del Monte Ceneri) a una durata di 3 ore di viaggio tra Milano e Zurigo.

L'Italia ha un interesse prioritario nello sviluppo delle infrastrutture ferroviarie comprese nel corridoio Reno-Alpi, e ai corridoi europei in generale, per il contributo strategico che offrono alla competitività ed alla crescita economica ed occupazionale. Sul corridoio Reno-Alpi le merci provenienti da Paesi Bassi, Belgio e Germania saranno trasportate verso il Sud ed anche dall'Italia ci saranno carichi diretti a Nord delle Alpi, con benefici per l'economia italiana. Nel 2015, l'import da Svizzera-Germania-Olanda-Belgio è stato il 26% del totale, e l'export il 22,7%, le percentuali maggiori.



Contributo dell'Italia al tunnel Gottardo - cosa stiamo facendo

Sul versante italiano del tunnel Gottardo sono in corso, attraverso Rfi (Gruppo Fs Italiane), interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sulle linee ferroviarie del **Corridoio europeo TEN-T Reno-Alpi** interessate da Alptransit, che consentiranno già di usufruire dei benefici delle opere realizzate. I lavori saranno completati nel 2020 insieme agli svizzeri. Nel 2020, conclusi tutti gli interventi sia lato Italia sia lato Svizzera, sarà garantita una capacità di traffico di 390 treni/giorno, contro i 290 di oggi, di cui 170 al Valico di Chiasso, 90 al Valico di Luino e 130 al Valico di Domodossola. **Sono in corso 16 cantieri di Rfi (Gruppo FS Italiane), le risorse attuali per l'implementazione delle linee ferroviarie sono 3,3 miliardi.**

Lavori per parte italiana che interessano il Corridoio Reno-Alpi e previsti dal MoU Italia-Svizzera nel 2012

I lavori stanno procedendo nel rispetto degli accordi e in vista della piena funzionalità

- segue

del sistema al 2020.

Arcisate - Stabio

Per l'opera ferroviaria Arcisate (ITA) - Stabio (SUI) i lavori sono al 60%. I lavori (opere civili, armamento e trazione elettrica) termineranno a fine primavera 2017, entrata in funzione dicembre 2017.

Valico di Luino

Linea Novara/Gallarate - Luino (a semplice binario). In corso lavori di adeguamento dei binari e di rinnovamento tecnologico (nuovi apparati computerizzati per la gestione e il controllo del traffico ferroviario; rinnovo dei sistemi di distanziamento in sicurezza dei treni). Le prime attivazioni sono avvenute nel 2015. Nel 2016 sarà attivato l'impianto di Laveno-Mombello. A giugno 2016 cominceranno i lavori di modifica della sagoma delle gallerie per consentire il passaggio dell'Autostrada Viaggiante: alcune stazioni saranno interessate da interventi migliorativi. La linea è interessata da traffico misto e così resterà: viaggiatori regionale (30 treni/giorno) e merci (40 treni/giorno).

Valico di Chiasso

Linea Milano - Como - Chiasso: in corso interventi di potenziamento tecnologico della linea convenzionale. I lavori per il traffico merci saranno conclusi entro il 2018. Il potenziamento tecnologico terminerà nel 2019.

Terzo Valico (linea AV/AC Milano - Genova)

L'Italia sta progettando da tempo un'infrastruttura ferroviaria strategica, il "Terzo Valico", che attraversi l'Appennino ligure e, con il sistema svizzero, completi il collegamento tra Genova e i porti liguri con i porti del Northern Range quali Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Zeebrugge.

Il porto di Genova con diverse linee ferroviarie si collega a Piemonte e Lombardia, regioni a forte sviluppo industriale. Il Terzo Valico sarà quindi il naturale completamento del progetto Ceneri-Gottardo. E' stato dato impulso ai lavori che registrano un avanzamento dell'80% per il primo lotto costruttivo e di circa il 35% complessivo per i primi tre lotti finanziati. Le risorse attuali sono 3,5 mld se si considera il quarto lotto da 1,6 mld che deve essere sottoposto al Cipe.

ALTRI CORRIDOI E VALICHI

Interventi in corso in Italia sugli altri valichi e corridoi europei.

• Corridoio Scandinavia Mediterraneo: Brennero

Le attività sono incentrate sul nuovo tunnel di base del **Brennero**. In corso i lavori per la realizzazione sui versanti italiano e austriaco e sulle parti comuni. Dall'apertura, prevista nel 2025, l'Italia si attende l'aumento della capacità fino a 400 treni al giorno (dagli attuali 290), un miglioramento delle prestazioni del traffico, una gestione più

- segue

efficiente del traffico transfrontaliero e in generale una riduzione dei tempi di percorrenza nella tratta Fortezza (ITA)- Innsbruck (O).

Le Risorse attuali per realizzare il tunnel di base sono pari a 3 miliardi sui 4,4 previsti.

Le risorse attuali per le linee ferroviarie del corridoio sono **8,846 mld**. Gli investimenti riguardano anche altri progetti lungo il Paese e a Sud come **l'Alta Capacità Napoli - Bari** (l'alta velocità per le merci) per cui sono stati autorizzati nei giorni scorsi due maxi-lotti per un valore complessivo di investimento di **1,4 miliardi**.

• Corridoio Baltico-Adriatico e Corridoio Mediterraneo: Tarvisio

Il valico ferroviario del Tarvisio è attivo. Sono in corso interventi di adeguamento infrastrutturale e tecnologico delle tratte Tarvisio - Udine - Cervignano e Venezia - Trieste. La prima fase sulla linea Tarvisio - Udine è in corso di completamento, verranno avviati a breve gli interventi a Sud di Udine e la prima fase della velocizzazione sulla Venezia - Trieste, sulla linea comune ai due Corridoi. Dal porto di Trieste partono ogni anno più di 5.600 treni merci. Le risorse attuali da impegnare sono **225 milioni**. Il completamento è previsto per il 2020.

• Corridoio Mediterraneo: Torino - Lione

Gli interventi riguardano la realizzazione dell'intera trasversale che attraversa il Nord del Paese, e comprende le nuove linee ad Alta Velocità/Alta Capacità Torino - Lione, Milano - Verona e Verona - Padova, la velocizzazione della linea Venezia - Trieste e la nuova linea tra Trieste e Divaca (SLO).

Dalla **nuova tratta tra Torino e Lione**, l'Italia si attende un aumento delle prestazioni nell'attraversamento alpino e un abbattimento dei costi stimato ragionevolmente attorno al 40%. I lavori procedono. Da luglio 2016 a Saint Martin de la Porte inizia lo scavo della galleria geognostica nell'asse del tunnel di base. Recentemente è stato firmato a Venezia l'accordo italo-francese per il costo dei lavori.

DELRIO

dichiarazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio

“Per il Governo Renzi il potenziamento del trasporto ferroviario delle merci, rispetto a quello su strada, è un obiettivo centrale: vuol dire sostenibilità ed efficienza. Stiamo investendo molto per la rete italiana e le connessioni con i quattro Corridoi europei, perché l'Italia può essere il porto a Sud dell'Europa, nel Mediterraneo, come dice la sua posizione geografica. Vogliamo arrivare, per il 2021, a raddoppiare i valori del 2015 della merce che viaggia su ferro in Italia e stiamo rafforzando i sistemi portuali. Il nostro Paese ha bisogno di *“cura del ferro”* e *“cura dell'acqua”*.”

La nuova galleria del San Gottardo è opera fondamentale del Corridoio europeo TEN-T Reno-Alpi tra Rotterdam e Genova: significa minori tempi di viaggio, più qualità, più sicurezza e più treni. Stiamo lavorando sodo ai collegamenti ferroviari e in vista dell'apertura del tunnel Ceneri nel 2020, l'Italia è perfettamente allineata”.



L'INTERVISTA

Musso: senza il Valico
il Gottardo non ci aiuterà

IL SERVIZIO A PAGINA VI

L'intervista Enrico Musso, consigliere comunale ed esperto di Trasporti, analizza le prospettive per lo scalo genovese dopo l'apertura del mega tunnel svizzero: "Sinché non ci sarà il collegamento Milano-Genova, le merci viaggeranno verso Rotterdam"

“Senza Terzo Valico il Gottardo premierà solo i porti del Nord”

NADIA CAMPINI

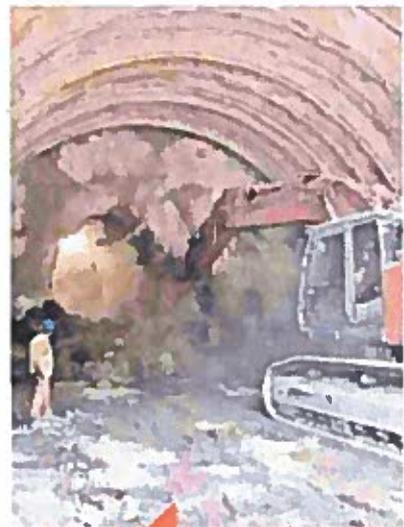
«**C**ON l'apertura del tunnel del Gottardo l'unico collo di bottiglia che resta nei collegamenti tra il Far East e il Nord America è il terzo valico. Quando questo collegamento sarà finalmente completato, potrà costituire un'opportunità anche per la Liguria e il porto di Genova, adesso il Gottardo rischia di portarci via traffici». Enrico Musso, ex senatore e consigliere comunale della lista che porta il suo nome, è professore di Economia dei trasporti all'università di Genova e da sempre è un accanito sostenitore della necessità di investire sulle infrastrutture per spezzare l'isolamento di Genova e della Liguria dal resto del mondo. Oggi è più che mai convinto che «il Terzo valico doveva essere già pronto, è rimasto l'unico pezzo che manca e per Genova è vitale».

«Cosa significa per Genova l'apertura del

tunnel di Gottardo?»

«Il Gottardo realizza un collegamento veloce per il passaggio delle merci tra il Nord Europa e la pianura padana. Finché mancherà il prolungamento fino a Genova, e quindi ancora almeno per qualche anno, il Gottardo servirà essenzialmente a far arrivare le merci dalla pianura padana in tempi rapidi ai porti del Nord, Rotterdam in primo luogo. Se e quando il collegamento sarà completato anche verso Genova, allora potrà servire anche per portare le merci dalla Svizzera e in parte dalla Germania, almeno in Baviera, verso i porti del Sud, e a quel punto toccherà ai porti giocarsela con la loro competitività e i servizi. Fino a quel momento da dicembre, quando entrerà in funzione il Gottardo, il porto di Genova rischia di essere danzeggiato da questa novità».

Basterà il Terzo valico per recuperare



CANTIERE "ETERNO"

Un'immagine del cantiere per i lavori di realizzazione del Terzo Valico ferroviario Genova-Milano, opera attesa da decenni e ripetutamente bloccata

questo vantaggio?

«No, occorreranno anche investimenti sulla logistica e in particolare sul trasporto ferroviario merci. In Italia il settore cargo è stato praticamente abbandonato per investire sull'alta velocità passeggeri e anche il trasporto regionale col sistema attuale delle gare è gestito sostanzialmente in regime di monopolio, la competitività è stata messa in campo solo sull'alta velocità passeggeri, dove Trenitalia si confronta con i privati. Sul sistema ferroviario merci sarà necessario quindi attirare investitori stranieri, che potranno offrire un servizio competitivo su un raggio di tre-quattrocento chilometri, al massimo fino a ottocento chilometri, perché oltre diventa più vicino il Nord. Così come siamo messi adesso, invece vengono a prenderci le merci fino ad Alessandria».

Ma quanto tempo ci vorrà prima che sia terminato il Terzo valico? Non rischiamo di arrivare troppo tardi?

«Per fare previsioni sui tempi di completamento delle infrastrutture in Italia gli economisti dei trasporti possono affidarsi solo agli astrologi. Non mi azzardo certo ad entrare in questo campo perché le variabili sono troppe. Allo stesso tempo non me la sento di dire che ormai è troppo tardi. Intanto perché le previsioni su traffici a lungo termine sono aleatorie. E poi comunque il Terzo valico è il completamento naturale dei flussi di traffico che collegano i paesi produttori del Far East con



LA SVOLTA
A centro pagina Renzi all'inaugurazione del Gattardo. A lato Musso

no affidarsi solo agli astrologi. Non mi azzardo certo ad entrare in questo campo perché le variabili sono troppe. Allo stesso tempo non me la sento di dire che ormai è troppo tardi. Intanto perché le previsioni su traffici a lungo termine sono aleatorie. E poi comunque il Terzo valico è il completamento naturale dei flussi di traffico che collegano i paesi produttori del Far East con

“Andrebbe completato finalmente anche il raddoppio ferroviario nell'estremo Ponente”

quelli consumatori del Nord America. Completato l'allargamento del canale di Suez, le strade del mare sono aperte, resta solo questa strozzatura».

Intanto la Liguria soffre anche a Ponente.

«Qui la situazione è ancora più paradossale, il completamento del raddoppio della linea di Ponente è ormai una necessità imprescindibile, linee a binario unico non ci sono più da nessuna parte. Oltre tutto a ben vedere il collegamento di quello che era il corridoio della Torino-Lione in teoria avrebbe avuto il suo passaggio naturale dalla Costa Azzurra e dalla Liguria, basta guardare una cartina, sarebbe stata una linea retta. Sono state fatte altre scelte, va bene, ma almeno completiamo il raddoppio della linea».

I PUNTI

ROTTERDAM

Grazie al tunnel del Gattardo le merci dalla pianura Padana potranno salire più velocemente verso Nord invece che scendere verso il porto di Genova

IL SETTORE CARGO

Sostanzialmente abbandonato da Trenitalia, quando saranno completate le infrastrutture occorrerà attirare investitori in grado di organizzare la logistica

IL PONENTE

Indispensabile anche completare il raddoppio della linea di Ponente in teoria il completamento naturale del collegamento Est-Ovest



ROMA/LEONARDO BOTTI/ANSA

Gottardo: Maroni, come Lombardia siamo interessati a questa opera. Entro il 2017 finita Arcisate-Stabio



(FERPRESS) - Milano, 1 GIU - "Come Lombardia siamo ovviamente interessati a questa opera, perché serve a mettere in contatto il Nord con il Sud delle Alpi e serve a rafforzare i rapporti della Lombardia, dell'Italia, con la Svizzera. Da parte nostra, stiamo procedendo con i lavori per la sistemazione delle opere anche sul versante italiano: entro fine 2017 l'Arcisate-Stabio sarà finalmente completata, nell'ambito di un investimento importantissimo dei due Paesi sul trasporto ferroviario che è il trasporto del futuro, perché è sicuro e rispetta l'ambiente". Lo ha detto il presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni, a Pollegio (Cantone Ticino, Svizzera), intervistato a margine della cerimonia di inaugurazione della Galleria del Gottardo.

"Siamo molto impegnati su questo, come Regione Lombardia - ha proseguito il presidente -, ma abbiamo preso contatti anche con RFI, con il nuovo amministratore delegato Renato Mazzoncini, ma anche con il ministro delle Infrastrutture Delrio: è pronto un piano di investimenti di diversi miliardi di euro, che noi vogliamo concentrare in Lombardia sul trasporto ferroviario, quindi stiamo recuperando il tempo trascorso".

"Abbiamo rapporti molto intensi con la Liguria ma anche con il Piemonte - ha spiegato Maroni -, con tutta la Regione del Nord-Ovest, si sta lavorando intensamente al Terzo Valico, per rendere Genova punto di riferimento importante per tutta l'Europa. La montagna è sempre stata considerata un ostacolo fisico, un elemento che divide: con queste opere invece la montagna unisce, non c'è più differenza tra Nord e Sud delle Alpi, a maggior ragione adesso che, da gennaio, la Lombardia, insieme a 7 altre Regioni italiane, così come anche tutta la Svizzera, la Baviera, l'Austria, il Badenwuttemberg e la Slovenia, fanno parte di Eusalp, la Macroregione delle Alpi, fare investimenti in questa direzione è assolutamente coerente con i progetti europei e con la visione che ne abbiamo. Anche in questa ottica si inserisce la volontà di fare di Genova uno dei porti principali del traffico merci e passeggeri in Europa e non solo in Italia".

La Galleria di base del San Gottardo collega Ersfeld nel Canton dell'Uri a Bodio in Canton Ticino, permettendo di risparmiare mezz'ora nella tratta Zurigo-Lugano. Con l'inaugurazione della Galleria Ceneri (Canton Ticino) nel 2020, il tempo di percorrenza sarà dimezzato di altri 30 minuti.

Con 57,1 chilometri, il tunnel del San Gottardo è la galleria ferroviaria più lunga del mondo (supera di 3,2 chilometri quella di Seikan in Giappone). La realizzazione del tunnel è costata 12,2 miliardi di franchi svizzeri (11 miliardi di euro) e ha impiegato oltre 17 anni. Per scavare il tunnel sono state utilizzate quattro talpe meccaniche con un diametro di 9,5 metri e lunghe 450 metri. In tutto sono stati scavati 152 chilometri per i due binari unici e i cunicoli di areazione; il materiale di terre e rocce da scavo è stato di 28,2 milioni di tonnellate, al 90 per cento riutilizzato per il calcestruzzo che riveste il tunnel. Il San Gottardo è anche la galleria ferroviaria più profonda del mondo: raggiunge, nel suo punto massimo, oltre 2.300 metri.

Gottardo: Renzi, Merkel e Hollande insieme sul treno del viaggio inaugurale

Author : gr

Date : 1 giugno 2016



(FERPRESS) - Milano, 1 GIU - "Il tunnel del San Gottardo è bellissimo anche dal punto di vista simbolico. In un tempo nel quale qualcuno vuole costruire muri, la Svizzera dà un segnale molto bello costruendo un canale di incontro. C'è un valore simbolico del quale come Italia siamo grati al popolo e al governo svizzero". Lo ha detto il premier Matteo Renzi in un'intervista a RaiNews24 durante il viaggio inaugurale del tunnel del San Gottardo.

Renzi ha viaggiato insieme alla cancelliera tedesca Angela Merkel e al presidente francese Francois Hollande ma il discorso ufficiale per l'Italia è stato tenuto dal ministro dei trasporti, Graziano Delrio che ha sottolineato che "questo sarà un grande spazio di opportunità se si saprà stare insieme. Ed è una grande opportunità per l'Italia".

Il riferimento è al nuovo collegamento Milano-Francoforte su cui ieri hanno firmato un'intesa a Lugano i responsabili delle ferrovie italiane, tedesche e svizzere, ma anche ai vantaggi economici per i porti italiani, visto che ora molte merci arrivano nel Nord Europa via mare.

"Per il Governo Renzi il potenziamento del trasporto ferroviario delle merci - ha detto Delrio - è un obiettivo centrale perchè garantisce sostenibilità ed efficienza".

"Stiamo investendo molto per la rete italiana e le connessioni con i quattro Corridoi europei - ha aggiunto il ministro dei Trasporti - perchè l'Italia può essere il porto a Sud dell'Europa. Vogliamo arrivare per il 2021 a raddoppiare i valori del 2015 della merce che viaggia su ferro in Italia e stiamo rafforzando i sistemi portuali".

Per migliorare i collegamenti ferroviari con la Svizzera, come ha ricordato Delrio, ci sono 16 cantieri aperti che nel 2020, a conclusione di tutti i lavori, consentiranno a 390 treni di viaggiare ogni giorno, contro i 290 attuali.

Ma ci sono anche opere che verranno completate prima come la Arcisate Stabio, che collega Varese con la Svizzera o il valico di Chiasso.

Angela Merkel nel suo discorso ufficiale ha sottolineato che "occorre proteggere i confini esterni e per farlo il mercato comune è un elemento chiave", mentre Hollande ha detto che il tunnel del Gottardo "rappresenta il simbolo di un'Europa fatta di volontà di progresso e che garantisce la libera circolazione delle persone".

"La Francia si inchina alla Svizzera per quanto ha realizzato oggi", ha detto ancora il capo dello Stato francese.

■ IL COLLOQUIO

Meng, numero uno Psa
«Dopo le fusioni
tra armatori
toccherà ai terminal»

QUARATI >> 12

IL NUMERO UNO DEL COLOSSO ASIATICO: «VADO LIGURE? LA CONCORRENZA NON CI FA PAURA»

«Fusioni non solo fra armatori: presto toccherà ai terminal»

Meng (Psa): «Ma il processo non toccherà i big
Per Genova prioritario potenziare la ferrovia»

L'INTERVISTA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Tang Chong Meng è l'amministratore delegato del gruppo Psa, uno dei maggiori terminalisti del mondo. Da lui dipendono 29 terminal in 19 Paesi. I protagonisti dell'industria globale passano dalla Liguria più per le ferie che per business, ma giovedì, oltre a essere il giorno di apertura del tunnel del San Gottardo, la più lunga galleria del mondo, a Genova, poco più a Sud e sullo stesso progettato corridoio logistico europeo, entravano ufficialmente in funzione le nuove quattro gru del terminal Psa: un piano che a regime (con altre quattro gru in arrivo nell'autunno) farà di Voltri-Pra' l'unico terminal di destinazione in Italia in grado di accoglie-

re tre portacontainer di ultima generazione - fino a 20 mila teu di capacità - nello stesso momento, consolidando la posizione di Psa come maggiore terminal del Paese, dopo lo scalo di trasbordo di Gioia Tauro.

Grande festa a Genova, ma senza il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. Lei ha ricordato che dal Gottardo a qui manca ancora un pezzo importante di ferrovia.

«Certamente. È necessario ricordarlo perché per noi è fondamentale lavorare con i governi, e in questo caso con il governo italiano. Abbiamo fatto un grande lavoro con Mr. Luigi (Merlo, ex presidente [redacted] di Genova, ndr) che oggi è advisor del ministro Delrio, per la modifica del cono aereo. Ora dobbiamo lavorare bene per i collegamenti ferroviari del terminal e del porto di

Genova, e fare in modo che la

parte mancante del corridoio tra quie Rotterdam, cioè quella italiana, venga completata al più presto e in armonia con le richieste dell'industria. L'ascolto e l'attenzione reciproca con il governo su questi temi è fondamentale».

Quali sono gli altri investimenti di Psa sull'Italia?

«Abbiamo il terminal Vecon di Venezia, che però in questo momento ha tutte le caratteristiche per poter rispondere al-

le esigenze delle compagnie che toccano quel porto».

Non state pensando all'ingresso nella gestione di altre strutture?

«No, la nostra struttura così com'è in questo momento è completa, anche a livello di rete europea: a Nord abbiamo il terminal di Anversa, nel Mediterraneo Orientale un terminal in Turchia, in quello centrale Venezia e Genova, a Occidente, sull'Atlantico, il terminal in

Portogallo. Ma per gli investimenti, in questo momento la nostra opportunità è proprio Genova, dove il nostro terminal muove il 60% del traffico container dell'intero porto e dove lavorano 700 persone, più 400 di indotto. Sappiamo che il porto non può essere solo industria, abbiamo un impatto sociale sulla città: per questo stiamo investendo non solo 250 milioni per le gru, ma anche per la progressiva elettrificazione delle gru a cavalletto in banchina, le Rtg, il 90% delle quali saranno elettrificate, per tagliare emissioni e rumore».

È andato a vedere come procedono i lavori del terminal Maersk a Vado Ligure?

«No, non ci sono andato. Ma penso come tutti voi: ne ho letto e sentito parlare... però guardi, sinceramente le posso dire che la concorrenza non ci spaventa, ci siamo abituati. Maersk per noi oggi è soprattutto un ottimo cliente... e lo dico seriamente! Ha visto i container che facevano da sfondo allo spettacolo che abbiamo organizzato per questa cerimonia delle gru? Erano tutti quelli dei nostri clienti: Cosco, Hapag Lloyd... e quello al centro era proprio della Maersk...».

Oggi il mondo delle compagnie di linea è soggetto a una nuova stagione di fusioni e acquisizioni. Cambierà qualcosa anche per i terminalisti?

«Sì. Le ultime notizie riguardano proprio il matrimonio tra Hapag Lloyd e Uasc. Non so, tra i primi cinque terminalisti noi penso che ci saranno grandi cambiamenti, ma è possibile che gruppi più piccoli possano progettare accordi o fusioni. Un riflesso di quello che succede nel mondo delle compagnie».

In futuro, in Italia o nel Mediterraneo, pensate di far entrare compagnie di navigazione nel vostro azionariato?

«È un argomento soggetto a molte variabili, la prima delle quali è dove si trova il terminal. In alcuni porti posso avere un

interesse e cercare una compagnia che mi faccia da partner, ci sono in effetti casi in cui abbiamo avviato joint venture di questo tipo. In Italia, a Genova, direi di no. È meglio se manteniamo l'attuale assetto (60% Psa, 40% l'italiana Gip, rappresentata giovedì da Giulio Schenone, ndr) in modo tale da garantire la massima apertura al mercato».

quarant'anni | ilsecolo.it



L'arrivo delle gru a Pra', lo scorso mese di marzo



Tang Chong Meng, amministratore delegato del gruppo Psa

L'EVENTO

C'è il Gottardo e il Vte di Pra' risponde con 4 mega-gru

CONVERrà davvero affidarsi a San Gottardo, tedesco di Baviera gradito nell'anno Millo a laici e religiosi, per sperare che il nodo delle infrastrutture si scioglia rapidamente anche in Liguria, consentendo al territorio di agganziare la ripresa dei traffici. Mentre in Svizzera si festeggia l'inaugurazione del tunnel

del San Gottardo, infrastruttura chiave del corridoio Genova-Rotterdam, sotto la Lanterna si confida che il Terzo Valico possa procedere più speditamente di quanto accaduto finora. Perché se dal Nord sono ormai a un passo, via treno, dalla Pianura Padana, visto da Sud Milano è ancora tanto lontana. Forare gli Appennini, in-

fatti, è un'ambizione che Genova coltiva da oltre un secolo finora senza grandi risultati. Soltanto alla fine degli anni Ottanta, grazie alla spinta dell'avvocato Giuseppe Manzitti, il progetto ha ripreso a camminare. Prima come treno superveloce, poi come Terzo Valico, da Genova al Basso Piemonte, per spingersi poi fi-

no a Milano. Da allora le partenze e gli stop si sono sprecati, i territori si sono divisi, le polemiche non hanno mai smesso di correre.

Oggi, comunque, è attorno al Gottardo che si riunisce la comunità economica e politica europea, nelle stesse ore in cui a Pra', il Vte inaugura le nuove su per gru di banchina.

SEGUE A PAGINA 11

Gottardo, Liguria più vicina all'Europa e il Vte si prepara con quattro mega-gru

IL RACCONTO

FABRIZIO CERIGNALE
MASSIMO MINELLA

DALLA PRIMA DI CRONACA

UNA coincidenza temporale non casuale e alquanto felice, perché il corridoio Genova-Rotterdam nasce per muovere le merci che i porti di Genova e di Savoisa possono offrire a volumi crescenti. E da questo punto di vista, il ruolo del Vte, che da solo vale già oggi più della metà dell'intero scalo, è centrale.

«Per il Governo Renzi — spiega all'inaugurazione del Gottardo il ministro dei Trasporti Graziano Delrio — il potenziamento del trasporto ferroviario delle merci, rispetto a quello su strada, è un obiettivo centrale. La nuova galleria del Gottardo è opera fondamentale del Corridoio europeo Ten-T Reno-Alpi tra Rotterdam e Genova. Significa minori tempi di viaggio, più qua-

lità, più sicurezza e più treni. Siamo lavorando sodo ai collegamenti ferroviari o in vista dell'apertura del tunnel Ceneri nel 2020, l'Italia è perfettamente allineata».

«Grazie alla Svizzera per il la-

voro fatto con il tunnel del San Gottardo, da parte nostra impegno per proseguire fino a Milano da un lato e fino Genova dall'altro, e costruire un nuovo corridoio di mobilità» spiega il premier Matteo Renzi intervistato da una tv Svizzera durante l'inaugurazione del tunnel.

E la risposta, quanto mai diretta, arriva proprio dal Vte. «Benvenuto nel terminal più importante del Mediterraneo» inizia con queste parole la «convention all'americana» con tanto di spettacolo finale, che il Vte organizza per presentare l'entrata in servizio delle prime 4, di 8 nuove gru di ultima generazione, le più grandi del Mediterraneo, alte fino a 53 metri, che possono operare su navi fino a 20 mila teu. «Gru in opera al porto di

Genova che cambia musica» per raccontare una grande sfida che coinvolge tutto il gruppo, dalla dirigenza, a Genova sono arrivati il Ceo di Psa, Chon Meng, e quello del gruppo europeo, David Yang, alle istituzioni, alla comunità portuale, fino agli operatori, ai gruisti che, per poter operare su queste maxi gru hanno partecipato a un corso di formazione che ha permesso a loro di imparare a operare su mezzi che, oltre a essere più grandi, sono anche più veloci. Un momen-

to di grandissimo valore simbolico visto che all'inaugurazione porta il suo saluto anche il Ceo di Psa, Chong Meng che definisce un piano di investimenti che potrebbe portare nei prossimi anni 250 milioni di euro che faranno del Vte il terminal più importante del Mediterraneo. «Questo è stato un investimento molto importante che abbiamo fatto, come gruppo — spiega Chon Meng — perché crediamo nelle potenzialità di crescita del mercato del Mediterraneo. Ma è un

percorso che non si conclude, proseguiremo l'anno prossimo garantendo la vita stessa del terminal con la creazione di una realtà veramente competitiva e attrattiva nei confronti del mercato». Il Ceo di Psa, comunque, accenna anche al Terzo Valico, tema di grandissima attualità vista la concorrenza tra questo battesimo e l'inaugurazione del tunnel del Gottardo, ricordando di aver scritto al ministro Delrio. Ma al di là delle preoccupazioni per le infrastrutture ferroviarie, sulle quali sono arrivate comunque ampie rassicurazioni da parte del consigliere del ministro, Luigi Merlo, oggi è una giornata di festa e di soddisfazione. «Il futuro si crea quando ci pensi — ha spiegato Gilberto Dunesi, ceo del Vte — e noi a questi passaggi avevamo pensato già alcuni anni fa. Questo, quindi è il primo step di un investimento che porterà in questo terminal, a regime, 8 nuove gru di banchina. Ora gli strumenti ci sono, dobbiamo cercare solo di diventare migliori per adattarci a un mercato che cambia velocemente».

Renzi: «Massimo impegno per concludere i lavori a Genova e a Milano»

Delrio: «Rafforziamo i sistemi portuali, serve una cura del ferro e dell'asfalto»

Fondamentale a questo punto non perdere più altro tempo sul terzo valico dei Giovi

CERIMONIA DI INAUGURAZIONE DELLE QUATTRO MAXI GRU AL TERMINAL DI VOLTRI-PRA'

Terzo valico, Psa stuzzica il governo

Il numero uno Meng: «Festa in Svizzera, Italia indietro». Pesatura container al via

ALBERTO QUARATI

GENOVA. «Se l'abbiamo fatto apposta? Ma no, è solo un caso. Lui tra mille impegni passava di qui oggi, e quindi per oggi abbiamo voluto organizzare la festa». Lui è Tan Chong Meng, amministratore delegato di Psa International, tra i maggiori gruppi terminalistici del mondo e azionista di maggioranza del Psa Terminal di Voltri-Pra', che ieri - giorno dell'inaugurazione della galleria del Gottardo, tassello fondamentale del corridoio ferroviario europeo Genova-Rotterdam, era sotto la Lanterna per festeggiare l'entrata in operatività delle quattro nuove gru "a collo di cigno" con sbraccio di 53 metri, parte di un piano di investimenti da 250 milioni di euro, che con le altre quattro gru in arrivo il prossimo autunno renderà il terminal l'unico a poter gestire in Italia (al netto di Gioia Tauro) le operazioni di carico e scarico di tre navi da 20 mila teu contemporaneamente.

Meng non rinuncia a strizzare l'occhio alla platea di portuali, operatori e politici riunita ieri per l'evento: «Ho ricevuto l'altra mattina la lettera del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che si scusava per non poter essere presente qui oggi. Doveva andare alla cerimonia

del Gottardo, lungo un importante asse ferroviario. Certo, dalla parte italiana un pezzo di ferrovia manca ancora...».

Con il porto di Genova, il Psa Terminal di Voltri-Pra' è in effetti il capolinea dell'asse Genova-Rotterdam, e la questione ferroviaria sta doppiamente a cuore a Gilberto Danesi, amministratore delegato del terminal, non solo per il Terzo valico ricordato da Meng, ma anche per il raddoppio dell'allacciamento ferroviario fra lo stesso terminal e la rete nazionale, una delle incompiute del porto di Genova da tempo più discusse.

Due inaugurazioni lo stesso giorno, a distanza di 300 chilometri, lungo l'asse che taglia l'Europa. Festa per le nuove gru del maggior terminal import-export italiano, festa in Svizzera per la galleria più lunga del mondo, che rischia però di diventare un grande aspiramerce dalla Pianura Padana verso i porti del Nord Europa, dove ad Anversa Psa ha tra l'altro il suo un mega-terminal.

Per il governo c'era Luigi Merlo, consigliere di Delrio e presidente

di Genova negli anni in cui Danesi ha condotto la lunga trattativa romana per la modifica del "cono aereo" (la traiettoria di atterraggio e decollo dell'aeroporto, allineato al Psa

Terminal), operazione che ha permesso proprio l'installazione delle nuove gru: è Merlo quindi che risponde a Meng, ammettendo che «il Terzo valico sarà pronto nel 2020, ma ora dobbiamo lavorare per ottimizzare l'esistente, con l'efficientamento della linea e quello già avviato dei processi informatici».

Per le autorità locali ha parlato invece Paolo Emilio Signorini e non l'assessore allo Sviluppo economico, Edoardo Rixi,

pure presente in prima fila. Dato come papabile alla presidenza della nuova Autorità di sistema Genova-Savona, per molti dei presenti il segretario regionale avrebbe parlato già da numero uno del porto in pectore. Rixi alza le spalle e dice di non saperne niente, dalla Regione fanno sapere che è una coincidenza, dovuta all'assenza all'ultimo del presidente Giovanni Toti.

Pesatura container

Da metà mese gli spedizionieri genovesi inizieranno il test presso tre piattaforme per certificare il peso dei container prima del loro arrivo in porto, a Ronco, Ovada e Tortona, per rispondere alla normativa internazionale in vigore da luglio. Spediporto ha costituito il consorzio Vgm, di cui fanno parte Spediservice, Csp e Cerisola & Brillante.

GRANDI INFRASTRUTTURE

Se la piccola Svizzera fa più Europa dell'Europa

di Adriana Cerretelli

Potrebbe sembrare un non senso e anche una provocazione eppure, in questi tempi di multi-crisi, l'Europa del 28 farebbe bene ad andare a

lezione di Europa dagli altri invece che da se stessa. Magari dal gigante e dal topolino, da Cina e Svizzera, due partner con cui non intrattiene rapporti idilliaci ma dai quali oggi avrebbe molto da apprendere, anche per ritrovare la spinta integrativa che pare aver perso per strada.

I 57,1 chilometri del tunnel ferroviario del Gottardo, il più lungo del mondo, accelerando collegamenti e trasporto merci tra nord e sud delle Alpi, creeranno nei fatti molto più mercato unico europeo di tante, a volte troppe direttive Ue.

Inaugurandolo ieri alla presenza del cancelliere tedesco Angela Merkel, del presidente francese François Hollande, del

premier Matteo Renzi ma stranamente non del presidente della Commissione Jean-Claude Juncker, la Svizzera non solo ha battuto tutti sul tempo nel completamento del segmento chiave del corridoio europeo Genova-Rotterdam ma ancora una volta ha dato prova di precisione impeccabile: 17 anni di lavori come previsto, costo 11,1 miliardi di euro, come preventivato, su un totale di 16,3 per l'intera nuova rete ferroviaria transalpina che sarà finita nel 2020.

Operativo dall'1 dicembre prossimo, il tunnel del Gottardo vedrà salire il traffico dei treni-merci dai 180 attuali a 260 al giorno per un trasporto totale di 49 milioni di tonnellate all'anno

(-20% entro il 2020). Accanto a 65 treni passeggeri al giorno. Tutto ad alta velocità. Più rotaia, meno gomma, trasporti più rapidi, efficienti e meno inquinanti.

Parallelamente e molto spedatamente sta diventando realtà ormai quasi quotidiana il progetto Eurasia di Pechino, riedizione terrestre dell'antica via della seta per collegare Cina ed Europa, in primis Germania, attraverso ferrovie, progressivamente ad alta velocità, e autostrade.

Investimento 60 miliardi. Obiettivo, dimezzare i tempi del trasporto merci dai 35 giorni via nave a 15-18 in media, con viaggi da 11-13.000 km.

Continua » pagina 4

L'EDITORIALE

Se Svizzera e Cina fanno più Europa dell'Europa

di Adriana Cerretelli

• Continua da pagina 1

Inaugurata nel 2014, primi punti di arrivo Amburgo e Duisburg, la rotola cinese si spinge ormai fino a Madrid e a Lione guardando a Venezia. Paradossalmente rischia così di realizzare, dribblando gli eterni temporeggiamenti e ritardi Ue e, soprattutto, gli investimenti con il contageo, la grande rete di trasporto transeuropea lanciata dal vertice di Essen nel lontano 1994 ma 22 anni dopo ancora non ultimata.

Se messo a confronto con il dinamismo, la visione, il coraggio e la progettualità strategica altrui, balza all'occhio il torpore dell'Unione e spiega la sua crescita stanca, che non ritrova ritmo e men che meno vigore e voglia di investire. Ne spiega l'erezione di muri, gli istinti protezionistici e falsamente difensivi. Non che la Svizzera, che si è pagata il nuovo traforo sotto le Alpi, sia esente da egoismi anti-migratori, tutt'altro. Però riesce anche a vedere e a perse-

guire bene i propri interessi economici e commerciali.

Eppure c'è stato un tempo, era sempre il 1994, non un secolo fa, in cui l'Europa in soli 6 anni riuscì a realizzare un progetto ben più avveniristico e tecnologicamente avanzato del Gottardo: il tunnel sotto la Manica, 50,5 km ma 38 sotto il mare. Un pegno rivoluzionario di unità tra un'isola e un continente, troppo spesso in competizione se non in rotta tra loro. Che presto potrebbe sparire nelle urne di Brexit.

La nuova Unione in perdita di smalto e di spirito di corpo è quella che discute della Torino-Lione e tunnel relativo da quello stesso '94, ha finalmente deciso di costruirlo nel 2011 ma solo di recente ha concretamente avviato gli scavi. Il traforo sarà operativo intorno al 2025-30, lungo 57 km come il Gottardo, però costerà 24 miliardi salvo imprevisti.

Sono dati che parlano da soli ma raccontano solo una parte di tutta la storia. Negli ultimi 20 anni l'Europa ha sbriciolato molti monopoli nazionali, liberalizzato le telecomunicazioni, le poste, il

trasporto aereo. L'apertura del mercato delle ferrovie ha arrancato con estrema fatica lasciando intatte molte barriere: fino a che non cadranno, la rete ferroviaria integrata resterà una finzione transeuropea, anche qualora ne fossero sanati tutti i buchi strutturali.

A fine aprile dopo 7 mesi di trattative, ricorda David Sassoli, negoziatore della riforma per l'europarlamento, finalmente si è raggiunto l'accordo per estendere la liberalizzazione del traffico anche all'alta velocità, come dire che dal 2020 i Frecciarossa potranno fare concorrenza ai Thalys (e viceversa) in casa loro, cioè anche sulle tratte nazionali.

Un passo fondamentale per introdurre la concorrenza sul mercato del futuro. In verità sulle tratte internazionali l'apertura sulla carta c'era già dal 2010 ma i tentativi delle Fs di sfruttarla, per servire per esempio la Parigi-Bruxelles, sono stati regolarmente bloccati aggirando la normativa, con il protezionismo tecnologico, cioè il rifiuto di mettere a disposizione il software necessario a col-

legare i treni con la rete nazionale francese.

Tra 5, massimo 8 anni la nuova frontiera tecnologica passerà per il treno automatico, senza pilota come l'auto. Tuttora l'Unione ha ben 26 diversi sistemi di segnalamento: se non saranno standardizzati e al più presto, l'Europa si taglierà fuori dalla prossima rivoluzione dei trasporti e relativi vantaggi competitivi. Per creare un sistema europeo ci vorrebbe, sembra, 7 miliardi di euro, il grosso dei quali potrebbe arrivare da capitali privati, magari con un contributo del piano Juncker.

La Svizzera si è messa al passo dell'integrazione del mercato europeo. La Cina appare sempre più vicina e attiva su quello stesso mercato che intende utilizzare al massimo per rafforzare la sua penetrazione commerciale. Sarebbe ora che anche l'Europa si svegliasse dal suo lungo sonno e decidesse di sfruttare fino in fondo le sue strutture e le sue grandi potenzialità. Evitando di regalarle agli altri.

802.0402/0207 8/16/16 111

LA CINA E L'EUROPA

Il progetto Eurasia di Pechino, ormai completato, dimezzerà i tempi del trasporto merci tra Germania e Cina, con un investimento di 60 miliardi

OBIETTIVO: 260 TRENI MERCI AL GIORNO SULL'ASSE GENOVA-ROTTERDAM

Gottardo, aperto il tunnel dei record I leader Ue: simbolo dell'unità europea

Lino Terlizzi, Bodo Romano, Alessandro Arona • pagine 4 e 5

Le grandi reti europee
IL RILANCIO DELLE INFRASTRUTTURE

Un D-Day ferroviario
Cerimonia con i leader e primo viaggio
su una linea che avvicina Nord e Sud Europa

Il premier italiano
«È un'opera fondamentale, l'espressione
cantiere del secolo è giustificata»

I leader Ue: il tunnel del Gottardo simbolo europeo di unità e apertura

Renzi, Merkel e Hollande inaugurano la galleria ferroviaria più lunga del mondo

Lino Terlizzi
RYNÄCHT

Il futuro delle ferrovie, l'orgoglio elvetico per un'opera gigantesca, le relazioni tra i popoli e tra gli Stati in Europa. C'è tutto questo nella giornata dell'inaugurazione del nuovo tunnel ferroviario del San Gottardo, il più lungo al mondo con i suoi 57 chilometri. Doveva essere, il taglio del nastro di ieri, una dimostrazione concreta del piano svizzero sul trasporto, e lo è stata. Ma il D-Day ferroviario elvetico è diventato anche una sorta di conferenza alpina sulle prospettive del vecchio continente.

Ai due portali della galleria - che sarà operativa da dicembre e permetterà netti miglioramenti nei collegamenti Nord-Sud Europa, in particolare per l'asse Rotterdam-Genova - a metà mattina le autorità elvetiche salutano gli invitati. Il presidente della Confederazione Johann Schneider-Ammann parla al portale nord, a Rynächt nel Canton Uri, la ministra dei Trasporti Doris Leuthard al portale sud. La Polleggio in Canton Ticino. Gli spettacoli ai due portali danno anche un

respiro artistico all'evento. Poi le autorità e una parte degli invitati salgono sui treni che percorrono la galleria. Mezz'ora circa di viaggio, ma in futuro ci vorrà meno, perché i treni inaugurali non vanno alla velocità massima.

Tra i capi di Governo e di Stato sono presenti la cancelliera tedesca Angela Merkel, il premier italiano Matteo Renzi, il presidente francese François Hollande, tutti sul treno che viaggia da Nord a Sud, verso Polleggio. Sul treno, Renzi alla televisione svizzera dice: «In un tempo nel quale qualcuno vuole costruire muri, la Svizzera dà un segnale molto bello, costruendo un canale di incontro. Il tunnel è bellissimo, è un'opera fondamentale, per la quale l'espressione cantiere del secolo è giustificata. Insieme ai lavori in corso in Italia e nel resto d'Europa, è un collegamento di straordinaria importanza e impatto».

Tutte le autorità elvetiche ed europee si ritrovano al portale sud, per i discorsi per il materiale taglio del nastro. Renzi lascia l'evento per impegni, sotto il tendone di Polleggio interviene il ministro italiano dei Trasporti, Graziano Delrio. An-

che lui parla del segnale di apertura della Svizzera e del ruolo strategico del nuovo tunnel, sottolinea l'impegno del Governo italiano per il trasporto ferroviario. «Oggi - dice il ministro italiano - i porti di Genova e della Liguria si possono considerare anche un po' svizzeri». Prima di Delrio era intervenuto il presidente elvetico Schneider-Ammann, che aveva scandito: «Non abbiamo fatto il tunnel solo per la Svizzera, ma per tutta l'Europa. Questo cantiere è terminato, ma molti altri cantieri, politici, economici, sociali restano aperti per l'Europa e la Svizzera». La Confederazione ha investito 11 miliardi di euro per il tunnel, circa metà della quota destinata all'intero piano delle trasversali ferroviarie alpine. Senza citare direttamente il contenzioso con l'Ue (di cui la Confederazione non fa parte ma con cui ha accordi bilaterali) dopo il voto popolare elvetico del 2014 contro la libera circolazione, il presidente svizzero ha detto che le relazioni tra Berna e Bruxelles hanno bisogno «di chiarimenti su più punti».

La cancelliera tedesca Merkel parla di opera svizzera superlativa,

di Nord e Sud Europa sempre più in contatto, del San Gottardo come simbolo di apertura. E affronta il nodo delle frontiere in Europa. «Dobbiamo proteggere le nostre frontiere esterne», dice, ma quelle erette tra i nostri Paesi suscitano rammarico. Il nuovo cuore dei trasporti è costruito, aggiunge, e in Germania c'è ancora lavoro da fare. «Attorno a questo cuore abbiamo ancora aorte da costruire».

Il presidente francese Hollande a sua volta non lesina lodi alla Svizzera, usando anche l'ironia e l'autoironia. «La Svizzera ha messo insieme ambizione e innovazione, è in Svizzera che il sogno europeo trova una sua realtà, la Francia si inchina oggi davanti alla Svizzera», dice. E anche il presidente francese sottolinea il fatto che il San Gottardo simboleggia un'Europa che investe, che punta a suo parere nella sostanza alla libera circolazione delle persone e delle merci. Ci sono altri interventi di capi di governo europei. Poi autorità e invitati lasciano i portali del D-Day elvetico. Ora si apre la sfida dell'adeguamento completo dei collegamenti in Italia, in Germania, in altri Paesi.

REPORTAGE DI PAGES

UN TUNNEL STRATEGICO PER L'EUROPA

1882

L'apertura della prima galleria

Oltre un secolo di attività
L'apertura della prima galleria di valico del San Gottardo, via di collegamento strategica tra Nord e Sud Europa, risale a 134 anni fa (1882). Durante la cerimonia di ieri, passerella anche per la vecchia diligenza che era in servizio per i passeggeri durante il secolo scorso



Rievocazione. La carrozza storica

57,1

Chilometri di lunghezza

Record del mondo
Con oltre 57 chilometri di lunghezza scavati sotto la montagna, il tunnel ferroviario del San Gottardo è il più lungo del mondo, davanti al tunnel giapponese Seikan lungo 53,9 km. L'enorme vantaggio rispetto alla vecchia linea è che il nuovo tracciato non presenta pendenze

11

miliardi di euro

Il costo dell'opera
Realizzare il tunnel di base ha comportato un costo di 11 miliardi di euro. I primi progetti per una galleria di base risalgono al 1947, ma è negli anni 90 che prendono il via i lavori veri e propri. La linea entrerà in esercizio il prossimo 11 dicembre

20%

Quota sui lavori totali

Il tunnel parla anche italiano
L'impresa Pizzarotti è l'azienda italiana che ha svolto un ruolo decisivo nella galleria di base del Gottardo. Un motivo di orgoglio per il Paese. Pizzarotti ha partecipato a tre lotti pari a un 20% dei lavori complessivi, il cui importo lavori è quantificabile in circa due miliardi di euro



Lotto centrale. Il tunnel di Sedrun

4,2

miliardi di euro

Costo dell'adeguamento in Italia
Per sfruttare appieno le potenzialità del nuovo tunnel, l'Italia deve adeguare le linee ferroviarie fino al confine svizzero, per le quali si prevede il raddoppio di quelle esistenti. Il costo è ingente e, secondo il monitoraggio Oti (l'Osservatorio delle Confindustrie del Nordovest), si andrà oltre il 2030

3.000

Corse di prova entro dicembre



L'impegno politico

Il ministero delle Infrastrutture sblocca i fondi per trasferire le merci dalla strada alla ferrovia

I flussi delle merci sull'asse del Gottardo

Entro il 2020 i trasporti su rotaia saliranno a 20 milioni di tonnellate l'anno

Riscuote potenziali

Si stima in oltre 200 milioni di euro l'indotto aggiuntivo per le imprese del Nordovest

LE PROSSIME TAPPE

Ora si apre la sfida dell'adeguamento completo dei collegamenti in Italia, in Germania e negli altri Paesi

LE PAROLE DEI LEADER

Un antidoto a muri e separazioni

La cancelliera tedesca Angela Merkel, il presidente francese François Hollande e il premier italiano Matteo Renzi, hanno salutato come «un simbolo di unità e di apertura» l'inaugurazione della galleria del San Gottardo. Alla tv svizzera Renzi ha detto che l'Italia è «grata» per quest'opera di collegamento che ha anche un valore simbolico, in tempi in cui altri vogliono costruire muri. Un tema ripreso da Merkel e Hollande. «Oggi si parla di confini e dobbiamo proteggere quelli esterni» ha sottolineato la cancelliera, ma il miglior modo per farlo è «la difesa degli scambi interni e del mercato comune». Hollande invece nel suo intervento ha parlato direttamente della Gran Bretagna, dove è imminente il voto sulla Brexit, ricordando che vent'anni fa è stato fatto il tunnel sotto la Manica: «Nessuno pensava fosse possibile, invece è stato realizzato. Siamo stati uniti più che mai e spero che i britannici se ne ricorderanno».

La rete dei corridoi Tnt-T che avvolge l'Europa

I GRANDI ASSI NORD-SUD ED EST-OVEST PER IL TRASPORTO FERROVIARIO



LA FERROVIA DI PIANURA ATTRAVERSO LA ALPI



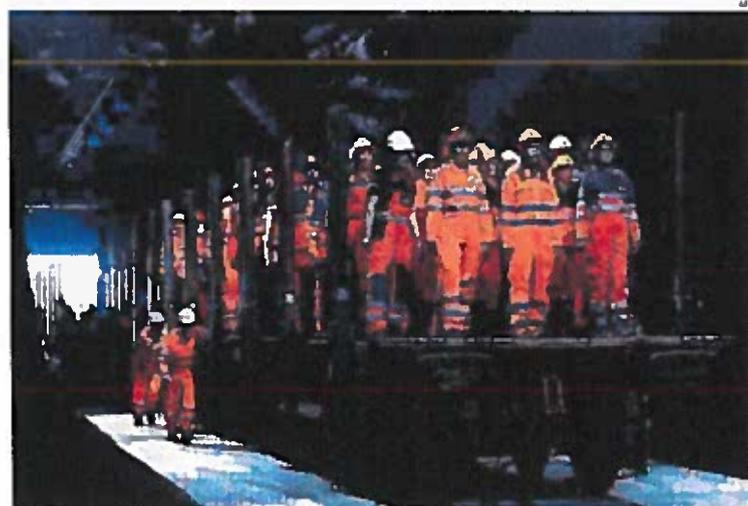
Una giornata storica



L'opera. Il primo treno esce dal portale nord del nuovo tunnel ferroviario: il più lungo (57 chilometri) al mondo nonché il più profondo. Ci sono voluti una ventina d'anni per costruirlo, con una spesa complessiva di circa 12 miliardi di euro.



Il viaggio inaugurale. Il premier Matteo Renzi assieme al presidente francese François Hollande, alla cancelliera tedesca Angela Merkel e al presidente della Confederazione elvetica Johann Schneider-Ammann



Lo spettacolo. La performance di un gruppo di artisti durante la cerimonia inaugurale del tunnel. I leader europei hanno sottolineato anche l'importanza dell'opera come simbolo di unità europea

Specialia stampa ed foto: agenzia del quotidiano - via: abbonabile

IL PREMIER ALL'INAUGURAZIONE DEL TUNNEL DEL GOTTARDO

Renzi: «Ora proseguire su Genova»

Il premier: «Il porto riferimento del Mediterraneo»

Grazie alla Svizzera per il lavoro fatto con il tunnel del San Gottardo, «da parte nostra impegno per proseguire fino a Milano da un lato e fino Genova dall'altro, e costruire un nuovo corridoio di mobilità». Lo ha detto il premier Matteo Renzi durante l'inaugurazione del tunnel avvenuta ieri. «Il nostro Governo - ha continuato Renzi - ha scelto di investire molto sul terzo valico, vale a dire sul collegamento con Genova, non solo con Milano. Credo che sia un fatto fondamentale. Oggi Genova può diventare un punto di riferimento per i porti e per il Mediterraneo, ed è interessante che accada quando si raddoppia il canale di Suez, con il corridoio Genova-Rotterdam che permette all'Europa di essere sempre più competitiva». Partiranno a dicembre 2017 invece i nuovi collegamenti ferroviari internazionali tra Milano e Francoforte, passando per la Svizzera. E questo uno dei punti del memorandum of understanding siglato a Lugano dall'a.d. di FS Renato Mazzoni, l'a.d. di DB Rudiger Grube. Assieme ai nuovi collegamenti, si legge in una nota del gruppo ferroviario italiano, l'intesa prevede in più la coincidenza tra i diversi Paesi e un miglioramento complessivo della puntualità.

Il Tunnel
Da Milano a Zurigo in tre ore di treno con il completamento del-



Matteo Renzi e il presidente svizzero Schneider-Ammann

la galleria del San Gottardo, nel 2020, la distanza tra Italia e Svizzera cambierà sensibilmente. Ma tempo si ridurranno già dalla sua entrata in funzione a dicembre del 2016. Il San Gottardo è l'opera più importante del Corridoio Reno-Alpi, tra Rotterdam e Genova, e attraversa un'area economica forte che rappresenta il 16% del Pil dell'Unione Europea. Per quanto riguarda l'Italia, si legge in una scheda pubblicata sul sito del ministero dei Trasporti, il tunnel farà dei porti a Sud del tunnel, Genova e Porto Liguro i porti di connessione tra l'area Nord Mediterraneo e l'economia del Nuovo Mondo che si affaccia sui trasporti attraverso il Mediterraneo. Verranno quindi facilitati, nella direzione Rotterdam-Genova, le connessioni tra questi mercati

e i mercati del Nord e del centro Europa. Lo stesso 1° giugno al porto di Genova Prà vengono inaugurate le prime 5 maxi gru da parte della Psa Singapore, che consentiranno di scaricare massimo da 22 mila containers (teus) per 2 milioni di containers l'anno. Quindi una infrastruttura portuale che parlerà con quella ferroviaria. Il nuovo collegamento ferroviario, rapido ed efficiente, consentirà ai treni di attraversare le Alpi con pendenze minime e curve ad ampio raggio. I tempi di percorrenza in treno tra la Svizzera e l'Italia si ridurranno già dall'11 dicembre 2016, data dell'entrata in funzione, con maggiori tratte e più servizi, per arrivare (nel 2020 con il completamento della Galleria del Monte Ceneri) a una durata di 5 ore di viaggio tra Milano e Zurigo. L'Italia ha un interesse prioritario nello sviluppo delle infrastrutture ferroviarie comprese nel corridoio Reno-Alpi, e ai corridoi europei in generale, per il contributo strategico che offrono alla competitività ed alla crescita economica ed occupazionale. Sul corridoio Reno-Alpi le merci provenienti da Paesi Bassi, Belgio e Germania saranno trasportate verso il Sud ed anche dall'Italia ci saranno carichi diretti a Nord delle Alpi, con benefici per l'economia italiana. Nel 2015, l'import da Svizzera-Germania-Olanda-Belgio è stato il 26% del totale, e l'export il 22,7%, le percentuali maggiori.

Trafo record. Inaugurazione con il premier, Merkel e Hollande

Gottardo, il tunnel che unisce l'Europa Mancini a pag. 11

San Gottardo, via al tunnel Italia più vicina all'Europa

► Renzi: «Opera fondamentale». Forte impulso ► Del Rio: «Con il nuovo collegamento il porto di Genova farà concorrenza a Rotterdam»

LA SVOLTA

ROMA Un costo di 11 miliardi, diciassette anni di lavori. Più di 57 chilometri scavati nella roccia fino a 2 mila metri di profondità. Un'opera colossale che renderà, tra pochi mesi, cioè l'11 dicembre, l'Italia più vicina al Nord Europa. La galleria ferroviaria del San Gottardo, la più lunga del mondo, inaugurata ieri da Matteo Renzi, Angela Merkel e François Hollande, non è solo una sfida tecnologica vinta, ma anche un segnale politico contro i muri anti-migranti. Un'infrastruttura - lo hanno ripetuto in perfetta sintonia Renzi, Merkel ed Hollande - non solo simbolica della volontà d'integrazione e unità, in una fase particolarmente turbolenta per il Vecchio Continente.

IL VALORE

Ma il super tunnel è soprattutto una grande opportunità per il sistema Italia, per il porto di Genova in particolare, che, grazie al nuovo collegamento con l'Europa del Nord farà concorrenza a Rotterdam e agli altri hub scandinavi. Del resto, come ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture Graziano Del Rio, il corridoio attraversa un'area economica che vale il 16% del Pil europeo. Da oggi le merci cinesi, tanto per fare un esempio, potranno dirigersi direttamente in Liguria, risparmiando 4-5 giorni di navigazione rispetto agli scali nordici, per poi «Invadere»

il Vecchio Continente. Non è un caso che, sempre ieri, siano entrate in funzione le prime 5 maxi gru nel porto ligure, in grado di scaricare 2 milioni di containers l'anno. Insomma, l'Italia, si candida a diventare lo scalo privilegiato delle merci del Sol Levante. E non solo.

«È un'opera fondamentale - ha sottolineato il presidente Renzi - per la quale l'espressione cantiere del secolo è assolutamente giustificata. Da parte nostra c'è l'impegno per proseguire fino a Milano da un lato e fino a Genova dall'altro e costituire così un nuovo corridoio della mobilità». «Il nostro governo - ha aggiunto - ha scelto di investire molto sul Terzo valico, vale a dire sul collegamento con Genova, non solo dunque su Milano-Zurigo, e credo sia un fatto fondamentale».

Oggi Genova può diventare - ha spiegato il premier - un punto di riferimento per i porti nel Mediterraneo ed è interessante che questo accada proprio nell'anno in cui si raddoppia il Canale di Suez.

Sulla stessa linea anche Del Rio: «stiamo investendo molto per la rete italiana e le connessioni con i quattro Corridoi europei, perché l'Italia può essere il porto a Sud dell'Europa. Vogliamo arrivare per il 2021 a raddoppiare i valori del 2015 della merce che viaggia su ferro in Italia e stiamo rafforzando i sistemi portuali».

I DATI TECNICI

Per realizzare la galleria sono state utilizzate 4 talpe meccaniche

che con un diametro di 9,5 metri, lunghe 450 metri. In tutto sono stati scavati 152 chilometri per i 2 binari unici e i cunicoli di areazione. Rimosse un totale di 28,2 milioni di tonnellate di terra, al 90% riutilizzato per il caestruzzo usato come rivestimento del tunnel. Una volta a regime il tunnel permetterà il passaggio di 260 treni merci e di 65 treni passeggeri al giorno, con tempi di percorrenza che si accorceranno notevolmente rispetto a quelli attuali, a beneficio di tutta la filiera logistica. Da Milano sarà possibile raggiungere Zurigo in sole 3 ore. Il nuovo tunnel sbloccherà, come detto, il trasporto merci lungo l'asse Nord-Sud. Ma il sistema si completerà soltanto con il Terzo Valico in Liguria e il tunnel di Monte Ceneri in Svizzera. Su entrambi questi fronti c'è l'impegno dei rispettivi governi a rispettare i tempi previsti.

Molto sofisticate le misure adottate per la sicurezza. Il sistema di sorveglianza per la galleria del Gottardo è dotato, lungo i 57 km di lunghezza e i 2 km di profondità del tunnel, di 3.200 km di fili elettrici e 2.600 km di cavi per la trasmissione di dati. Si tratta di un sistema automatizzato tra i più sofisticati mai sviluppati, in grado di monitorare e gestire anche il rischio incendi. L'impianto è stato realizzato dal colosso Siemens e permette in caso di pericolo l'intervento dei soccorsi entro 15 minuti e l'abbandono totale del tunnel entro 90 minuti.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il traforo ferroviario del San Gottardo



-  **Avvio lavori**
1999
-  **Ultimo foro**
15-10-2010
-  **Inaugurazione**
IERI
-  **Operatività**
11-12-2016
-  **Traffico**
315
Treni al giorno

Le tappe

Oltre 11 anni di lavori senza interruzioni

1 Per realizzare il super tunnel del Gottardo ci sono voluti oltre 11 anni di lavori, una grande opera che ha coinvolto operai e tecnici di 15 diversi Paesi.

Una super infrastruttura lunga 57 chilometri

2 La maxi galleria ferroviaria del Gottardo è la più lunga del mondo e sicuramente la più avanzata sotto il profilo tecnologico e delle misure di sicurezza adottate.

Apertura definitiva entro quest'anno

3 La galleria aprirà definitivamente, dopo una fase di collaudo, l'11 dicembre. Collegnerà l'Italia al Nord Europa, favorendo i commerci Nord-Sud.

INAUGURAZIONE ALLA PRESENZA DEL PREMIER ITALIANO DI HOLLANDE E DELLA MERKEL: UN SIMBOLO CONTRO I MURI

A PARTIRE DALL'11 DICEMBRE TRANSITERANNO OGNI GIORNO 260 TRENI MERCI E 65 TRENI PASSEGGERI



Baroni and Merkel with the construction contractor Schweizer Alpen-Drainage

«Fusioni, dopo gli armatori tocca ai terminalisti. Ma non ai big»

Genova - Intervista esclusiva a Tang Chong Meng, amministratore delegato del gruppo Psa.



Genova - Tang Chong Meng è l'amministratore delegato del gruppo Psa, uno dei maggiori terminalisti del mondo. Da lui dipendono 29 terminal in 19 Paesi. I protagonisti dell'industria globale passano dalla Liguria più per le ferie che per business, ma giovedì, oltre a essere il giorno di apertura del tunnel del San Gottardo, la più lunga galleria del mondo, a Genova, poco più a Sud e sullo stesso progettato corridoio logistico europeo, entravano ufficialmente in funzione le nuove quattro gru del terminal Psa: un piano che a regime (con altre quattro gru in arrivo nell'autunno) farà di Voltri-Pra' l'unico terminal di destinazione in Italia in grado di accogliere tre portacontainer di ultima generazione - fino a 20 mila teu di capacità - nello stesso momento, consolidando la posizione di Psa come maggiore terminal del Paese, dopo lo scalo di trasbordo di Gioia Tauro.

Grande festa a Genova, ma senza il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. Lei ha ricordato che dal Gottardo a qui manca ancora un pezzo importante di ferrovia.

«Certamente. È necessario ricordarlo perché per noi è fondamentale lavorare con i governi, e in questo caso con il governo italiano. Abbiamo fatto un grande lavoro con Mr. Luigi (Merlo, ex presidente dell'Autorità portuale di Genova, ndr) che oggi è advisor del ministro Delrio, per la modifica del cono aereo. Ora dobbiamo lavorare bene per i collegamenti ferroviari del terminal e del porto di Genova, e fare in modo che la parte mancante del corridoio tra qui e Rotterdam, cioè quella italiana, venga completata al più presto e in armonia con le richieste dell'industria. L'ascolto e l'attenzione reciproca con il governo su questi temi è fondamentale».

- segue

Quali sono gli altri investimenti di Psa sull'Italia?

«Abbiamo il terminal Vecon di Venezia, che però in questo momento ha tutte le caratteristiche per poter rispondere alle esigenze delle compagnie che toccano quel porto».

Non state pensando all'ingresso nella gestione di altre strutture?

«No, la nostra struttura così com'è in questo momento è completa, anche a livello di rete europea: a Nord abbiamo il terminal di Anversa, nel Mediterraneo Orientale un terminal in Turchia, in quello centrale Venezia e Genova, a Occidente, sull'Atlantico, il terminal in Portogallo. Ma per gli investimenti, in questo momento la nostra opportunità è proprio Genova, dove il nostro terminal muove il 60% del traffico container dell'intero porto e dove lavorano 700 persone, più 400 di indotto. Sappiamo che il porto non può essere solo industria, abbiamo un impatto sociale sulla città: per questo stiamo investendo non solo 250 milioni per le gru, ma anche per la progressiva elettrificazione delle gru a cavalletto in banchina, le Rtg, il 90% delle quali saranno elettrificate, per tagliare emissioni e rumore».

È andato a vedere come procedono i lavori del terminal Maersk a Vado Ligure?

«No, non ci sono andato. Ma penso come tutti voi: ne ho letto e sentito parlare... però guardi, sinceramente le posso dire che la concorrenza non ci spaventa, ci siamo abituati. Maersk per noi oggi è soprattutto un ottimo cliente... e lo dico seriamente! Ha visto i container che facevano da sfondo allo spettacolo che abbiamo organizzato per questa cerimonia delle gru? Erano tutti quelli dei nostri clienti: Cosco, Hapag Lloyd... e quello al centro era proprio della Maersk...».

Oggi il mondo delle compagnie di linea è soggetto a una nuova stagione di fusioni e acquisizioni. Cambierà qualcosa anche per i terminalisti?

«Sì. Le ultime notizie riguardano proprio il matrimonio tra Hapag Lloyd e Uasc. Non so, tra i primi cinque terminalisti non penso che ci saranno grandi cambiamenti, ma è possibile che gruppi più piccoli possano progettare accordi o fusioni. Un riflesso di quello che succede nel mondo delle compagnie».

In futuro, in Italia o nel Mediterraneo, pensate di far entrare compagnie di navigazione nel vostro azionariato?

«È un argomento soggetto a molte variabili, la prima delle quali è dove si trova il terminal. In alcuni porti posso avere un interesse e cercare una compagnia che mi faccia da partner, ci sono in effetti casi in cui abbiamo avviato joint venture di questo tipo. In Italia, a Genova, direi di no. È meglio se manteniamo l'attuale assetto (60% Psa, 40% l'italiana Gip, rappresentata giovedì da Giulio Schenone, ndr) in modo tale da garantire la massima apertura al mercato».

Terzo valico, Psa stuzzica il governo

Genova - Cerimonia di inaugurazione delle quattro maxi gru al terminal di Voltri-Pra'. Il numero uno Meng: «Festa in Svizzera, Italia indietro». Pesatura container al via.



Genova - «Se l'abbiamo fatto apposta? Ma no, è solo un caso. Lui tra mille impegni passava di qui oggi, e quindi per oggi abbiamo voluto organizzare la festa». Lui è **Tan Chong Meng**, amministratore delegato di Psa International, tra i maggiori gruppi terminalistici del mondo e **azionista di maggioranza del Psa Terminal di Voltri-Pra'**, che ieri - giorno dell'inaugurazione della galleria del Gottardo, tassello fondamentale del corridoio ferroviario europeo Genova-Rotterdam, **era sotto la Lanterna per festeggiare l'entrata in operatività delle quattro nuove gru "a collo di cigno" con sbraccio di 53 metri, parte di un piano di investimenti da 250 milioni di euro**, che con le altre quattro gru in arrivo il prossimo autunno renderà il terminal l'unico a poter gestire in Italia (al netto di Gioia Tauro) le operazioni di carico e scarico di tre navi da 20 mila teu contemporaneamente.

Meng non rinuncia a strizzare l'occhio alla platea di portuali, operatori e politici riunita ieri per l'evento: «Ho ricevuto l'altra mattina la lettera del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che si scusava per non poter essere presente qui oggi. Doveva andare alla cerimonia del Gottardo, lungo un importante asse ferroviario. Certo, dalla parte italiana un pezzo di ferrovia manca ancora...». Con il porto di Genova, il Psa Terminal di Voltri-Pra' è in effetti il capolinea dell'asse Genova-Rotterdam, e la questione ferroviaria sta doppiamente a cuore a Gilberto Danesi, amministratore delegato del terminal, non solo per il Terzo valico ricordato da Meng, ma anche per il raddoppio dell'allacciamento ferroviario fra lo stesso terminal e la rete nazionale, una delle incompiute del porto di Genova da tempo più discusse.

- segue

Due inaugurazioni lo stesso giorno, a distanza di 300 chilometri, lungo l'asse che taglia l'Europa. Festa per le nuove gru del maggior terminal import-export italiano, festa in Svizzera per la galleria più lunga del mondo, che rischia però di diventare un grande aspira-merce dalla Pianura Padana verso i porti del Nord Europa, dove ad Anversa Psa ha tra l'altro il suo un mega-terminal.

Per il governo c'era Luigi Merlo, consigliere di Delrio e presidente dell'Autorità portuale di Genova negli anni in cui Danesi ha condotto la lunga trattativa romana per la modifica del "cono aereo" (la traiettoria di atterraggio e decollo dell'aeroporto, allineato al Psa Terminal), operazione che ha permesso proprio l'installazione delle nuove gru: è Merlo quindi che risponde a Meng, ammettendo che «il Terzo valico sarà pronto nel 2020, ma ora dobbiamo lavorare per ottimizzare l'esistente, con l'efficientamento della linea e quello già avviato dei processi informatici». Per le autorità locali ha parlato invece **Paolo Emilio Signorini** e non l'assessore allo Sviluppo economico, **Edoardo Rixi**, pure presente in prima fila. Dato come papabile alla presidenza della nuova Autorità di sistema Genova-Savona, per molti dei presenti il segretario regionale avrebbe parlato già da numero uno del porto *in pectore*. *Rixi alza le spalle e dice di non saperne niente, dalla Regione fanno sapere che è una coincidenza, dovuta all'assenza all'ultimo del presidente Giovanni Toti.*

Pesatura container

Da metà mese gli spedizionieri genovesi inizieranno il test presso tre piattaforme per certificare il peso dei container prima del loro arrivo in porto, a Ronco, Ovada e Tortona, per rispondere alla normativa internazionale in vigore da luglio. Spediporto ha costituito il consorzio Vgm, di cui fanno parte Spedi-service, Csp e Cerisola & Brillante.

Informazioni Marittime

La governance dei porti Ue è pubblica, per ora



I porti europei sono gestiti a maggioranza pubblica ma si muovono verso la privatizzazione. Sono l'anello di congiunzione tra enti locali e governo, hanno una gestione dedicata principalmente al demanio e sono il luogo di sperimentazione per lo sviluppo di nuove forme di produzione energetica. È la fotografia che l'European Sea Ports Organization (Espo) **ha realizzato** nel *Trends in Eu ports governance 2016*, presentato giovedì scorso a Dublino nel corso della conferenza annuale dell'associazione.

La pubblicazione, periodica, si basa sui risultati di un sondaggio eseguito negli ultimi mesi dalla stessa Espo focalizzato sulla governance e l'organizzazione dei porti dell'Unione europea. Sono state coinvolte 86 autorità portuali provenienti da 19 Stati membri, più i porti di Norvegia e Islanda. Insieme, rappresentano più di 200 porti, la maggioranza ma non una fetta particolarmente significativa del traffico, pari il 57 per cento del volume complessivo movimentato nel Vecchio continente. *Trends in Eu ports governance 2016* Espo ha individuato e raccolto dieci tendenze tipiche delle autorità portuali europee:

- Rimangono di proprietà pubblica ma si stanno muovendo verso una maggiore gestione privata simile tra loro
- Hanno una miscela di obiettivi economici e non economici
- L'ottimizzazione dell'uso del demanio è un elemento chiave
- Si sviluppano di pari passo con la comunità locale
- Sono proattivi network delle reti transeuropee di trasporto
- Stimolano l'innovazione
- Sono partner importanti dei distretti industriali
- Sono i principali attori del settore energetico e sostenitori della transizione energetica
- La gestione dell'energia è una delle loro principali preoccupazioni
- Spingono verso una maggiore trasparenza amministrativa

Questa edizione del "Trends in Eu ports governance 2016" ha visto il sostegno del **progetto Portopia**, co-finanziato dalla Commissione Europea.

Terzo valico, Psa stuzzica il governo

Il numero uno Meng: «Festa in Svizzera, Italia indietro». Pesatura container al via

GENOVA. «Se l'abbiamo fatto apposta? Ma no, è solo un caso.

Lui tra mille impegni passava di qui oggi, e quindi per oggi abbiamo voluto organizzare la festa». Lui è Tan Chong Meng, amministratore delegato di Psa International, tra i maggiori gruppi terminalistici del mondo e azionista di maggioranza del Psa Terminal di Voltri-Pra', che ieri - giorno dell'inaugurazione della galleria del Gottardo, tassello fondamentale del corridoio ferroviario europeo Genova - Rotterdam, era sotto la Lanterna per festeggiare l'entrata in operatività delle quattro nuove gru "a collo di cigno" con sbraccio di 53 metri, parte di un piano di investimenti da 250 milioni di euro, che con le altre quattro gru in arrivo il prossimo autunno renderà il terminal l'unico a poter gestire in Italia (al netto di Gioia Tauro) le operazioni di carico e scarico di tre navi da 20 mila teu contemporaneamente.

Meng non rinuncia a strizzare l'occhio alla platea di portuali, operatori e politici riunita ieri per l'evento: «Ho ricevuto l'altra mattina la lettera del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che si scusava per non poter essere presente qui oggi.

Doveva andare alla cerimonia del Gottardo, lungo un importante asse ferroviario. Certo, dalla parte italiana un pezzo di ferrovia manca ancora...».

Con il porto di Genova, il Psa Terminal di Voltri-Pra' è in effetti il capolinea dell'asse Genova - Rotterdam, e la questione ferroviaria sta doppiamente a cuore a Gilberto Danesi, amministratore delegato del terminal, non solo per il Terzo valico ricordato da Meng, ma anche per il raddoppio dell'allacciamento ferroviario fra lo stesso terminal e la rete nazionale, una delle incompiute del porto di Genova da tempo più discusse.

Due inaugurazioni lo stesso giorno, a distanza di 300 chilometri, lungo l'asse che taglia l'Europa. Festa per le nuove gru del maggior terminal importexport italiano, festa in Svizzera per la galleria più lunga del mondo, che rischia però di diventare un grande aspira-merce dalla Pianura Padana verso i porti del Nord Europa, dove ad Anversa Psa ha fra l'altro il suo un mega-terminal.

Per il governo c'era Luigi Merlo, consigliere di Delrio e presidente dell'Autonità portuale di Genova negli anni in cui Danesi ha condotto la lunga trattativa romana per la modifica del "cono aereo" (la traiettoria di atterraggio e decollo dell'aeroporto, allineato al Psa Terminal), operazione che ha permesso proprio l'installazione delle nuove gru: è Merlo quindi che risponde a Meng, ammettendo che «il Terzo valico sarà pronto nel 2020, ma ora dobbiamo lavorare per ottimizzare l'esistente, con l'

- segue

efficientamento della linea e quello già avviato dei processi informatici».

Per le autorità locali ha parlato invece Paolo Emilio Signorini e non l'assessore allo Sviluppo economico, Edoardo Rixi, pure presente in prima fila. Dato come papabile alla presidenza della nuova **Autorità** di sistema Genova -Savona, per molti dei presenti il segretario regionale avrebbe parlato già da numero uno del porto in pectore. Rixi alza le spalle e dice di non saperne niente, dalla Regione fanno sapere che è una coincidenza, dovuta all'assenza all'ultimo del presidente Giovanni Toti.

Da metà mese gli spedizionieri genovesi inizieranno il test presso tre piattaforme per certificare il peso dei container prima del loro arrivo in porto, a Ronco, Ovada e Tortona, per rispondere alla normativa internazionale in vigore da luglio.

Spediporto ha costituito il consorzio Vgm, di cui fanno parte Spediservice, Csp e Cerisola & Brillante.

Gottardo: Delrio, con tunnel Europa sta unita

Siamo pronti e in orario con lavori



(ANSA) - POLLEGIO (SVIZZERA), 1 GIU - "Così l'Europa sta unita. Questo sarà un grande spazio di opportunità se si saprà stare insieme. Una grande opportunità per l'Italia": così il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, arrivato all'inaugurazione del tunnel svizzero del San Gottardo.

"E' un esempio concreto di interoperatività - ha detto Delrio -, del rafforzamento dei collegamenti fra diversi Paesi e del lavoro insieme". Le opportunità economiche per l'Italia "sono molteplici" soprattutto per i porti italiani. "Per il Governo Renzi - ha detto Delrio - il potenziamento su rotaia del trasporto merci, rispetto a quello su strada è un obiettivo centrale. Stiamo investendo molto per le connessioni con i 4 Corridoi europei, perché l'Italia può essere il porto a Sud dell'Europa. Vogliamo arrivare per il 2021 a raddoppiare i valori del 2015 della merce che viaggia su ferro".

Gottardo: i numeri del tunnel più lungo al mondo

Con i suoi 57,1 km è la galleria ferroviaria dei record



(ANSA) - POLEGGIO (SVIZZERA), 1 GIU - Per la Svizzera rappresenta "l'opera che segna il secolo". Con i suoi 57,1 km è la più lunga galleria ferroviaria al mondo. Ci sono voluti 17 anni per realizzarla. Considerando tutto l'Alp Transit (il corridoio ferroviario attraverso le Alpi, ndr) è costata 21,5 miliardi di euro e ha coinvolto operai, tecnici e imprese di 15 Paesi. Sotto il profilo ingegneristico, l'opera non segna solo il record di lunghezza, ma anche di profondità di una galleria: nel punto più profondo il tunnel tocca i 2.300 metri. Per realizzare la galleria sono state utilizzate 4 talpe meccaniche con un diametro di 9,5 metri, lunghe 450 metri. In tutto sono stati scavati 152 chilometri per i 2 binari unici e i cunicoli di areazione. Rimosse un totale di 28,2 milioni di tonnellate di terra, al 90% riutilizzato per il calcestruzzo usato come rivestimento del tunnel.

Una volta a regime il tunnel permetterà il passaggio di 260 treni merci e di 65 treni passeggeri al giorno, con tempi di percorrenza che si accorceranno notevolmente rispetto a quelli attuali, a beneficio di tutta la filiera logistica. Da Milano sarà possibile raggiungere Zurigo in 3 ore.

Il nuovo tunnel dovrebbe sbloccare in Europa il trasporto merci lungo l'asse nord-sud Genova-Rotterdam. Problemi ancora esistono, sia in Italia (Terzo Valico), sia in Svizzera e Germania (Basilea, Karlsruhe).

Prima che la galleria entri ufficialmente in funzione, a dicembre, le Ferrovie Svizzere hanno deciso di mettere in funzione il Gottardino, un treno speciale che dal 2 agosto al 27 novembre permetterà ai passeggeri di arrivare a una profondità record, nella stazione multifunzionale di Sedrun, che è 800 metri sottoterra.(ANSA).

Gottardo: Delrio, così Europa sta unita

Siamo pronti e nei tempi con lavori, facciamo cura ferro e acqua



(dell'inviata Bianca Maria Manfredi) (ANSA) - POLLEGIO (SVIZZERA), 1 GIU - "Così l'Europa sta unita. Questo sarà un grande spazio di opportunità se si saprà stare insieme. Ed è una grande opportunità per l'Italia": così il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, all'inaugurazione del tunnel svizzero del San Gottardo.

Le opportunità per l'Italia sono, per esempio, il nuovo collegamento Milano-Francoforte dal 2017, su cui ieri hanno firmato un'intesa a Lugano i responsabili delle ferrovie italiane, tedesche e svizzere. "E' un esempio concreto di interoperatività - ha detto Delrio -, del rafforzamento dei collegamenti fra diversi Paesi e del lavoro insieme". Le opportunità economiche per l'Italia, ha spiegato Delrio, sono numerose soprattutto per i porti italiani, visto che ora molte merci arrivano nel Nord Europa anche se questo significa quattro giorni in più di navigazione. Proprio oggi a Genova Prà si inaugurano le prime cinque maxi gru che potranno scaricare i container da maxinavi. Per migliorare i collegamenti ferroviari con la Svizzera sono 16 i cantieri aperti e nel 2020, a conclusione di tutti i lavori, ogni giorno viaggeranno 390 treni contro i 290 di oggi.

Ma, ha ricordato il ministro, in Italia ci saranno opere che verranno completate prima come la Arcisate Stabio, che permette di collegare Varese e con la Svizzera e che sarà in funzione a fine 2017, mentre al valico di Chiasso i lavori per i treni merci saranno finiti fra due anni e quelli per il potenziamento tecnologico fra tre. Infine è importante l'impegno sul Brennero: una volta terminata, nel 2025, sarà la galleria più lunga del mondo, con un transito di 400 treni contro i 290 attuali. "Per il Governo Renzi - ha detto Delrio - il potenziamento del trasporto ferroviario delle merci, rispetto a quello su strada, è un obiettivo centrale: vuol dire sostenibilità ed efficienza. Stiamo investendo molto per la rete italiana e le connessioni con i quattro Corridoi europei, perché l'Italia può essere il porto a Sud dell'Europa. Vogliamo arrivare per il 2021 a raddoppiare i valori del 2015 della merce che viaggia su ferro in Italia e stiamo rafforzando i sistemi portuali. Il nostro Paese ha bisogno di una cura del ferro e buona cura dell'acqua".

La nuova galleria del Gottardo è opera fondamentale del Corridoio europeo TEN-T Reno-Alpi tra Rotterdam e Genova: "significa - ha concluso - minori tempi di viaggio, più qualità, più sicurezza e più treni. Stiamo lavorando sodo ai collegamenti ferroviari e in vista dell'apertura del tunnel Ceneri nel 2020, l'Italia è perfettamente allineata". (ANSA).

Gottardo: Renzi, impegno a proseguire fino a Milano e Genova

Genova può diventare punto riferimento per porti



(ANSA) - MILANO, 1 GIU - "Grazie alla Svizzera per il lavoro fatto" con il tunnel del San Gottardo, "da parte nostra impegno per proseguire fino a Milano da un lato e fino Genova dall'altro, e costruire un nuovo corridoio di mobilità". Lo ha detto il premier Matteo Renzi intervistato da una tv Svizzera durante l'inaugurazione del tunnel.

"Il nostro Governo - ha continuato Renzi - ha scelto di investire molto sul terzo valico, vale a dire sul collegamento con Genova, non solo con Milano. Credo che sia un fatto fondamentale. Oggi Genova può diventare un punto di riferimento per i porti e per il Mediterraneo, ed è interessante che accada quando si raddoppia il canale di Suez, con il corridoio Genova-Rotterdam che permette all'Europa di essere sempre più competitiva".(ANSA).