Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 20/12/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Dai Porti:

Genova:

"...Palazzo S. Giorgio , Pettorino rinuncia al board: al suo posto Napoli..." (The Medi Telegraph, La Repubblica GE)

"...Marittimo morto a Genova, presidio davanti alla sede dell'Autorità Portuale..." (The Medi Telegraph, La Repubblica GE, Ansa)

Livorno:

"...Treni fino al porto e ora il presidente..."
(Il Tirreno, Il Secolo XIX, Corriere Marittimo, Ansa, The Medi Telegraph, La Nazione LI, Il Sole 24 Ore , Ferpress, L'Informatore Navale, Informazioni Marittime, Il Nautilus, Corriere Fiorentino, La Repubblica FI)

"...Digitalizzare le operazioni portuali con il 5G..."

(L'Informatore Navale, , Ferpress, Il Tirreno)

Ancona:

"...Giampieri: "per l'Uscita ad Ovest ora scelte urgenti"..."

(Il Nautilus, Corriere Marittimo)

Napoli:

"...Assoagenti, "Napoli deve essere meno cara"..."(Informazioni Marittime)

Messina:

"...Esito deficitario delle prove di carico Bloccata la copertura in cemento ..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...ripreso il dragaggio, finirà tra un mese..." (Ansa, Quotidiano di Sicilia)

Altre notizie di porti italiani

Focus

- **Dall'UE ok a Ferrobonus e Marebonus** The Medi Telegraph, L'Informatore Navale, Italia Oggi)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Le Pagine di Risposte e Turismo

Palazzo San Giorgio, Pettorino rinuncia al board: al suo posto Napoli

Genova - Il capo struttura tecnica e demanio della Capitaneria di porto di Genova, Domenico Napoli, farà parte del board dell'Autorità di sistema Genova-Savona.

Genova - L'ammiraglio **Giovanni Pettorino** ha rinunciato ad assumere l'incarico come membro del board di Palazzo San Giorgio, in qualità di rappresentante della Capitaneria. Al suo posto ci sarà il capo struttura tecnica e demanio della Capitaneria di porto di Genova, **Domenico Napoli.**

Authority, Pettorino lancia Napoli per il board

A questo punto, dopo che anche la Capitaneria ha scelto il suo rappresentante nel board dell'authority il comandante Guido Napoli) manca soltanto l'indicazione del sindaco di Genova Marco Doria. Poi gli enti avranno completato il loro lavoro consentendo così la formazione del board della nuova autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, che unisce gli scali di Genova e di Savona. Non appena Doria avrà comunicato il nome del rappresentante del comune di Genova si potrà riunire il nuovo organo di governo del porto (che sostituisce il comitato portuale) che dovrà esaminare la proposta del presidente Paolo Signorini a cui tocca l'indicazione del segretario generale. Soltanto a questo punto, con il voto favorevole sul nome proposto dal presidente, il board sarà completato e potrà operare nella pienezza delle sue funzioni, tenuto anche conto del fatto che è già stato nominato il nuovo collegio dei revisori dei conti.

Dopo che il comune di Savona ha scelto l'ex presidente dell'authority Rino Canavese e la Regione Liguria il docente universitario Francesco Parola, anche la Capitaneria di porto ha designato ieri il suo rappresentante nel comitato di gestione, puntando sul comandante Domenico Napoli, capo struttura tecnica e demanio della Capitaneria di porto di Genova. Non sarà quindi il comandante della Capitaneria, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, per oltre un anno commissario di Palazzo San Giorgio, a sedere nel comitato, ma un suo uomo di fiducia e di competenza diretta sulle tematiche trattate dal comitato come Napoli. Si tratta però anche di un segnale mandato da Pettorino, per ricordare che gli ammiragli si alternano con maggiore frequenza in porto rispetto ai presidenti e anche per non risultare una figura ingombrante o comunque in grado di fare ombra a chi siede nel board.

In movimento anche l'autorità di sistema del Mar Ligure Orientale. Dopo la nomina di Carla Roncallo a presidente dell'autorità portuale di sistema del Mar Ligure Orientale (La Spezia-Marina di Carrara), notificata nei giorni scorsi, il prossimo passaggio per la nuova authority sarà, come peraltro spiegato nella sua intervista a *Repubblica* dalla neopresidente Roncallo, costituire gli organi di gestione e di controllo per il completamento della governance. Carla Roncallo già prima di Natale chiederà alle regioni Toscana e Liguria e ai due comuni interessati di nominare i componenti del comitato di gestione. Dal ministero arriverà invece la nomina del collegio dei revisori.

(massimo minella)

IL PORTO
Un'immagine del porto di Genova, prima realtà italiana sul fronte dei container

DELRIO
Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio: si sta completando in queste settimane la mappa dei presidenti delle quindici autorità portuali di sistema. In Liguria scelti Paolo Signorini per Genova-Savona e Carla Roncallo per La Spezia-Marina di Carrara

Marittimo morto a Genova, presidio davanti alla sede dell'Autorità portuale

Genova - I sindacati effettueranno un presidio per protestare contro la morte sabato scorso del nostromo filippino della "EurocargoMalta".

Genova - **I sindacati effettueranno un presidio sotto la sede dell'Autorità di sistema portuale oggi alle 14.30 a Genova per protestare contro la morte sabato scorso del nostromo filippino della "EurocargoMalta"** durante una fase di rinforzo degli ormeggi nel porto del capoluogo ligure. Alle 16.30 si terrà l'incontro chiesto da Filt Cgil Fit Cisl Uil trasporti a Palazzo San Giorgio mentre la Fiom ha indetto per le Riparazioni navali uno sciopero di un'ora alla fine di ogni turno per la giornata di oggi.

Porti, la grande serrata

> Dopo la morte del marittimo, blocco di 24 ore a Genova e Savona e oggi stop in tutti gli scali Lungo vertice a Palazzo San Giorgio sul tema della sicurezza e contro la "deregulation"

MASSIMO MINELLA

ORA si fermano tutti i porti italiani per chiedere maggiore sicurezza. Dopo la protesta che ieri, per un'intera giornata, ha bloccato gli scali di Genova e di Savona, oggi saranno tutti i porti della Penisola a restare fermi. Sarà soltanto per un'ora, ma avrà un forte significato simbolico, per ricordare il marittimo filippino morto sabato durante le operazioni di ormeggio al terminal San Giorgio del traghetto Eurocargo Malta della compagnia Grimaldi di Navigazione. Sarà l'inchiesta a stabilire con esattezza la dinamica dell'incidente e la responsabilità dello stesso, ma è fuori discussione che l'appello dei rappresentanti dei lavoratori è quello di innalzare ulteriormente l'asticella della sicurezza in un lavoro, quale quello portuale, altamente pericoloso e che richiede una professionalità adeguata. Per questo, la richiesta di sicurezza si associa automaticamente a quella di uno sbarramento netto alla deregolamentazione del lavoro, a chi è pronto a barattare il contenimento dei costi con l'inserimento di figure non adeguatamente professionali nell'organizzazione del lavoro. Non è certo il caso del marittimo filippino, in servizio da lungo tempo e che forse, proprio per un eccesso di confidenza in un'operazione svolta un'infinità di volte, questa volta ha accelerato i tempi della stessa, con un esito nefasto.

SEGUE A PAGINA II

"Più sicurezza sui moli" Dopo la morte del marittimo filippino si fermano tutti i porti

La tragedia a bordo del traghetto ha bloccato il lavoro in Liguria ma oggi i sindacati hanno deciso uno stop di un'ora negli scali italiani

«DALLA PRIMA DI CRONACA

MASSIMO MINELLA

MA nei porti italiani sono all'ordine del giorno (e in molti casi purtroppo sono già realtà) i tentativi di "deregulation" di chi vuole sostituire i portuali nelle attività di carico e scarico delle merci, di chi punta a non utilizzare i servizi tecnico-nautici, ormeggio, pilotaggio, rimorchio. Una "autoproduzione" quanto mai pericolosa proprio per la sicurezza e alla quale opporsi con grande fermezza.

«Domani (oggi per chi legge n.d.r.) ci saranno un'ora di stop a fine turno di tutti i lavoratori portuali, un'ora di ritardo nella partenza di tutte le navi da parte dei lavoratori marittimi e una giornata di mobilitazione dei settori interessati a gennaio» spiegano Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti annunciando le iniziative di protesta unitarie a livello nazionale «a seguito del gravissimo incidente sul lavoro avvenuto a Genova, il terzo in meno di un mese nei porti». Dai rappresentanti dei lavoratori parte anche un appello alle istituzioni ad affrontare in tempi rapidi la complessità della materia legata all'organizzazione del lavoro con un riferimento particolare proprio al tema della sicurezza.

«Il comparto marittimo e portuale — spiegano ancora le tre organizzazioni sindacali nazionali — duramente colpito dalle ultime disgrazie, ritiene la latitanza delle istituzioni un

motivo di emergenza, un evento eccezionale che ci porta a richiedere nuovamente un improcrastinabile incontro con i ministeri competenti per riprendere i temi legati alla sicurezza nel settore marittimo e portuale».

È in questo scenario che ieri si è tenuto l'incontro a Palazzo San Giorgio fra il presidente dell'autorità di sistema Paolo Emilio Signorini, il comandante della Capitaneria, l'ammiraglio Giovanni Pettorino e i rappresentanti di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti del settore portuale e marittimo. Una sorta di battesimo quanto mai delicato per il neopresidente che ha incontrato i sindacalisti entrando subito nel merito del tema della sicurezza del lavoro in porto e a bordo delle navi. Al termine, in una nota congiunta, i soggetti riuniti al tavolo di Palazzo San Giorgio hanno convenutodi «sollecitare i ministeri del Welfare e delle Infrastrutture e Trasporti affinché si riprenda e si concluda l'iter legislativo volto all'aggiornamento dei decreti legislativi 271 e 272 del 1999 in materia di sicurezza in ambito marittimo e portuale, ritenendo che tale intervento legislativo possa dare nuovi e utili apporti per il miglioramento sostanziale della sicurezza». Ma non è solo la cornice normativa nazionale a tenere banco, quanto anche l'esigenza di un approfondimento più specifico legato ai confini della nuova authrotiy che riunisce i porti di Genova e di Savona.

Authority, Capitaneria e sindacati condividono infatti l'esigenza di «un sollecito esame, nella sede dell'autorità, delle problematiche legate alla sicurezza del lavoro nei comparti portuali di Genova e Savona, con le diverse componenti socio economiche interessate alle attività ed al lavoro nei porti (Comitato di igiene e sicurezza, Rls di sito), anche finalizzato, in particolare, ad affrontare e per quanto possibile avviare a soluzione i principali aspetti della sicurezza connessa con il lavoro nel porto, tra i quali il tema della sicurezza dei bacini di carenaggio, delle merci pericolose, delle prestazioni lavorative da parte di personale non autorizzato, delle emergenze derivanti da avverse condizioni meteo-marine».

Una sorta di avvio di confronto, insomma, a cui deve necessariamente seguire in tempi brevi una riflessione più ampia sul tema della sicurezza, non certo negoziabile in alcuno scalo, tanto più in quello che ambisce a essere "il porto d'Italia".

"Un'ora di stop a fine turno di tutti i lavoratori e una di ritardo nella partenza delle navi"

I VOLTI

SIGNORINI
Il neopresidente dell'autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale

PETTORINO
Il comandante della Capitaneria di Porto, per oltre un anno commissario dell'authority

ASCHERI
Il sindacalista della segreteria genovese di Filt-Cgil ha partecipato con le altre sigle al vertice

La Repubblica GE

La tragedia provocata da una leggerezza sulla manovra

Le prime indagini della Capitaneria trasmesse al pm ipotizzano un eccesso di confidenza rivelatosi fatale

GIUSEPPE FILETTO

Uno sbaglio, un imperdonabile errore umano. Una confidenza con il suo lavoro — quella di Valentin Demonteverde, di 61 anni — maturata in gran parte della sua vita consumata sulle navi, in manovre talvolta compiute da solo e, per fare più in fretta, eludendo persino i sistemi di sicurezza. Una leggerezza, quando si ha padronanza del proprio lavoro, però fatale. Ci sarebbe questo ed altro all'origine dell'incidente che sabato scorso, al terminal San Giorgio, è costato la vita al marittimo filippino sull'Eurocargo Malta della compagnia Grimaldi di Navigazione. È quanto emerge dalle prime indagini della Capitaneria di Porto, le cui relazioni sono state trasmesse al pm di turno Emilio Gatti, anche se il fascicolo nelle prossime ore per competenza sarà affidato al suo collega Stefano Puppo, del gruppo "incidenti sul lavoro". In ogni modo, da sabato notte gli uomini della Sezione Tecnica della Guardia Costiera e gli ispettori dell'Ufficio Prevenzione e Sicurezza sul Lavoro della Asl Tre, per ricostruire l'esatta dinamica dell'incidente, sentono più testimoni. Da quelli a terra a quelli a bordo. E tutti racconterebbero la medesima versione, seppure in quel momento nessuno di loro si trovasse all'Upper deck (ponte superiore): hanno visto il corpo dello sfortunato marittimo avvinghiato alla fune, arrotolato e strozzato dall'argano. Secondo quanto ricostruito, il nostromo avrebbe prima tolto la fune di rinforzo legata alla bitta, la stessa che in mattinata era stata posizionata a causa del forte vento e poter ormeggiare meglio il traghetto a Ponte Etiopia. Poi avrebbe azionato da solo il meccanismo, tenendolo premuta la leva con qualcosa (una sbarra o un laccio), anche perché in condizioni normali appena la si rilascia, si blocca la puleggia. A quel punto, con ogni probabilità, il cavo avrebbe agganciato il piede del marittimo, trascinandolo fino al verricello, strozzandolo. Il meccanismo è stato fermato dall'intervento di un ufficiale che è salito al piano superiore. Ma quando ormai non c'era più nulla da fare.

Demonteverde era stato comandato dal primo ufficiale, ma avrebbe dovuto attendere il suo collaboratore prima di azionare la manovra a poppa. Comunque, la Procura della Repubblica ha indagato di omicidio colposo il comandante, il primo ufficiale di coperta e i due secondi ufficiali di poppa. Anche se la magistratura dice che l'iscrizione è un atto dovuto e fa capire che al momento non vi sarebbero responsabilità dell'armatore: la nave è di ultima generazione ed è dotata di sistemi di sicurezza all'avanguardia.

E però i portuali dicono che quella disgrazia poteva essere evitata; che tanti incidenti sono la conseguenza della riduzione di personale. E l'hanno ripetuto ieri mattina, quando hanno saputo che al terminal Spinelli dell'Idroscalo di Ponente un altro loro collega ha rischiato la vita. Anche se poi tutto si è risolto con un ricovero ospedaliero.

È accaduto poco prima delle 8,30, quando il marittimo al lavoro sulla nave San Amerigo battente bandiera liberiana, è stato centrato da una "rizza" (una barra di ferro utilizzata per agganciare i container tra loro) rimbalzata su una ringhiera. L'uomo è stato colpito alla nuca, nella zona sottostante il caschetto, ma per fortuna è rimasto sempre vigile e cosciente. Ha accusato una sensazione di nausea, perciò è stato soccorso dal personale del "118" e trasferito all'ospedale Villa Scassi di Sampierdarena.

Anche in questo caso sono intervenuti gli uomini della Capitaneria di Porto e della Asl Tre.

> Da sabato notte si lavora per ricostruire l'esatta dinamica del tragico incidente, sentono testimoni a terra a bordo

Porti: incidenti,i sindacati proclamano un'ora sciopero domani

(ANSA) - GENOVA, 19 DIC - "Domani un'ora di stop a fine turno di tutti i lavoratori portuali, un'ora di ritardo nella partenza di tutte le navi da parte dei lavoratori marittimi ed una giornata di mobilitazione dei settori interessati a gennaio".

Sono le iniziative di protesta unitarie a livello nazionale di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti "a seguito del gravissimo incidente sul lavoro avvenuto a Genova, il terzo in meno di un mese nei porti".

"Il comparto marittimo e portuale - spiegano le tre organizzazioni sindacali - duramente colpito dalle ultime disgrazie, ritiene la latitanza delle Istituzioni un motivo di emergenza, un evento eccezionale che ci porta a richiedere nuovamente un improcrastinabile incontro con i Ministeri competenti per riprendere i temi legati alla sicurezza nel settore marittimo e portuale".

Treni fino al porto E ora il presidente

Quasi fatta per Stefano Corsini, indicato dal ministro Delrio Da ieri linea diretta tra convogli merci e darsena di Livorno

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

Habemus presidentem, o quasi. A meno di sorprese in extremis, al timone dell'Authority che raggruppa i porti di Livorno e Piombino andrà l'ingegner **Stefano Corsini**, 58 anni, finora al lavoro a Palazzo Chigi come dirigente del Dipartimento programmazione politica economica del Cipe. Quel "quasi" è lì per precisare che, a dire il vero, dal camino del conclave fra ministro e governatore non è ancora uscita una fumata proprio bianchissima: però il nome c'è e all'Intesa manca solo la controfirma nero su bianco.

È stato il ministro delle infrastrutture **Graziano Delrio** a confessare ai cronisti di aver proposto questo nome al governatore **Enrico Rossi**, che inizialmente aveva provato a fare "melina". Del resto, ieri mattina erano entrambi all'inaugurazione della direttissima ferroviaria fra la Darsena Toscana e la linea Fs tirrenica: tre chilometri di binari (più la stazione di Livorno Darsena Ovest telecomandata da quella del Calambrone) che consentiranno di far partire praticamente dalla banchina grandi treni portacointainer lunghi fino a 700 metri, senza cioè altre movimentazioni fino alla tappa finale. Quanto basta per fare di Livorno un porto senza uguali in Italia e forse in tutto il Mediterraneo, come dice il ministro e come ripetono sia l'amministratore delegato di Rfi **Maurizio Gentile** sia, soprattutto, il commissario dell'Authority livornese **Giuliano Gallanti** (che di fatto con questo taglio del nastro prende congedo dal porto che ha guidato negli ultimi sei anni, varando il piano regolatore e ora l'infrastrutturazione ferroviaria).

Quel "quasi" non è una fanta-dietrologia. Lo insegnano proprio le esperienze concrete dell'ingegner Corsini e dell'iter di nomina relativo all'istituzione portuale livornese. La scena della nomina in presa diretta davanti ai cronisti prima ancora di aver raggiunto l'intesa era avvenuta anche agli inizi di novembre: il ministro Delrio, al taglio del nastro dell'aeroporto veneziano di Tessera, aveva anticipato l'intenzione di puntare su Corsini. Peccato che il governatore **Luca Zaia** l'abbia presa come uno sgarbo e abbia respinto al mittente la candidatura. A chi gli paventa una eventualità simile, Rossi replica con una battuta: «Io mi chiamo Enrico, mica Luca...».

In realtà, almeno a dar retta alle malelingue, a Venezia l'ingegnere sarebbe stato mandato soprattutto a affondare in laguna il faraonico progetto di porto off-shore da costruire al largo, così caro al presidente uscente **Paolo Costa**.

A Livorno è chiamato a fare l'esatto opposto: non a azzoppare bensì, al contrario, a far decollare il progetto dell'espansione a mare del porto di Livorno riuscendo, da un lato, a spostare il polo container in una zona in cui si possano avere fondali più profondi degli attuali 13 metri e, dall'altro, liberare oltre mille metri di banchina e più di 400mila metri quadri di piazzali per dare risposta alla fame di spazi di altre tipologie di traffico che vedono Livorno a livelli da primato (autostrade del mare, prodotti forestali, project cargo, auto nuove...).

Dal territorio si era alzato un lungo mugugno per i ritardi nella nomina del presidente, nonostante Livorno e Piombino siano stati gli unici porti in Italia a anticipare la riforma aggregandosi anziché contestare gli accorpamenti. Adesso le forze locali tornano alla carica per chiedere che nella nomina del segretario generale si pensi a qualcuno che ben conosce il territorio: in pole position c'è l'attuale commissario dell'Authority di Piombino **Luciano Guerrieri** (che a Livorno è stato assessore provinciale). Ma è una nomina che spetta al nuovo presidente Corsini, nel frattempo, dopo esser stato rispedito al mittente da Zaia fa i debiti scongiuri. Ma Rossi è di tutt'altra idea: ne parla come di «un tecnico di valore».

Manca solo l'ufficialità, ma l'ingegnere che era a capo del dipartimento del Cipe **avrà il timone dell'Authority provinciale**

Segretario generale è favorito Guerrieri di Piombino **Intanto i vagoni partiranno carichi dalle banchine**

Il Secolo XIX

AUTORITÀ PORTUALI, PRIMA NOMINA DEL GOVERNO GENTILONI

Livorno, la presidenza a Corsini

Genova-Savona, per il board salgono le quotazioni di Vianello. Pettorino rinuncia

MATTEO DELL'ANTICO
SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Stefano Corsini è il primo presidente di porto del governo Gentiloni.

Una lunga carriera tra Presidenza del Consiglio e Cipe, l'altro dirigente pubblico guiderà l'Authority di Livorno, come annunciato ieri dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio. Manca ancora l'intesa con il governatore toscano Enrico Rossi, ma diversi indizi provano che non ci sarà, da parte della Regione, alcun ostacolo. Il primo è che l'annuncio è arrivato in Toscana, all'inaugurazione del nuovo terminal di Livorno Darsena, in casa di Rossi. Il secondo è che il numero due della nuova Authority potrebbe essere Luciano Guerrieri, attuale presidente di Piombino (il porto che con la riforma verrebbe accorpato allo scalo labronico), figura gradita al presidente Rossi. Corsini era in corsa anche per la guida del porto di Venezia, ma gli enti locali non sembravano poi così disposti a digerire un nome romano. Per il destino dei vertici degli altri scali bisognerà invece aspettare ancora, anche se forse già domani potrebbe arrivare qualche altra sorpresa, visto che le isole - Sicilia e Sardegna - sono ancora sguarnite.

A Genova invece tiene ancora banco la battaglia sul nome mancante del *board*. Regione e Comune di Savona hanno accelerato indicando Parola e Canavese, mentre il sindaco di Genova Marco Doria temporeggia. Una fetta della comunità portuale punta su Mauro Vianello, numero uno della Santa Barbara - i guardia fuochi del porto - nome gradito anche al Pd: ha meno di 64 anni ed è in pensione. Ma dal Comune non arriva l'indicazione del terzo componente del comitato di gestione dovesse tardare a dopo Natale, si potrebbe aprire un problema di "governabilità" per il presidente Paolo Signorini. A Savona ci sono scadenze imminenti per licenze e concessioni. Alcune sono anche pesanti e riguardano il lavoro in banchina. I tempi tecnici in caso di ritardo della nomina, obbligherebbero Signorini ad agire d'urgenza per decreto, magari con una deroga concessa da Roma che garantisca la legittimità della pezza messa di corsa. Per la Capitaneria di Genova si siederà invece al tavolo del board il comandante Domenico Napoli. Giovanni Pettorino, attuale comandante del porto ed ex commissario a Genova, ha scelto di non partecipare direttamente al comitato.

Intanto alla Spezia, nei giorni scorsi, il commissario Carla Roncallo è stata nominata presidente dell'Authority che include anche lo scalo di Marina di Carrara. Gli operatori portuali riuniti nell'associazione La Spezia Port Service, hanno evidenziato quelle che sono le priorità da affrontare per lo sviluppo del comparto marittimo: creazione di un tavolo comune con gli operatori di Carrara, messa a fattor comune di aspettative e specializzazioni di traffico e realizzazione di una riflessione su temi specifici come le crociere. Per gli operatori liguri deve poi essere sollecitato, attraverso colloqui con i colleghi di Marina di Carrara, un piano di integrazione e specializzazione delle due realtà portuali. Tutto questo ipotizzando un'integrazione trasversale che riguardi anche le associazioni imprenditoriali del settore porto-marittimo ma soprattutto includendo nel programma anche un rapporto di collaborazione fra le Camere di Commercio e fra le due Capitanerie. «Adesso è il momento di rimboccarsi le maniche - dice Bruno Pisano, vice presidente nazionale di Anasped - e recuperare il tempo perduto in questi mesi». «La nostra community - prosegue l'operatore Andrea Fontana, presidente degli agenti marittimi spezzini - non ha intenzione di abbassare la guardia. Saremo alleati preziosi e corretti ma non faremo sconti, nell'interesse del porto».

www.ilsecoloxix.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Delrio, "La mia proposta è Stefano Corsini"

LIVORNO- "*E' decisivo portare i binari in banchina*," dice il ministro Graziano Delrio intervenuto a Livorno per l'inaugurazione del terminal ferroviario Darsena Ovest, il collegameno ferroviario tra il porto e la linea Tirrenica nord, "*Livorno si prepara ad essere uno dei porti più attrezzati da questo punto di vista. Con questo progetto abbiamo fatto un passo avanti, l'Italia si prepara ad essere il molo d'Europa".*

Ma l'attenzione di tutti i presenti è concentrata su chi sarà il nuovo presidente dei due porti, Livorno e Piombino. Delrio non appena arriva scioglie ogni dubbio e dice "*Ho già inoltrato al presidente Rossi la richiesta di concerto sul nome per la presidenza del porto.*" Quindi aggiunge "***la mia proposta è su il dottor Corsini,*** *ha lavorato con me per l'Autorità portuale, conosce molto bene i dossier sulla Darsena, adesso vedremo*".

Da giovedì il nome dell'ingegnere marittimo del Cipe, Stefano Corsini, aleggiava sul porto come candidato proposto dal ministro, oggi la conferma è arrivata. A dare completezza alla nomina nella stazione del terminal ferroviario, affollato di personalità (ci sono tutti i manager, i politici, i tecnici, del porto, di R.F.I e della Regione) si sussurra che il **segretario generale potrebbe essere Luciano Guerrieri**, il numero uno del porto di Piombino Nei mesi passati il nome di Guerrieri veniva indicato come tra i candidati più probabili, oggi dopo avevr visto svanire tra le mani lo scettro del comando del porto si potrebbe trovare a sedere nella poltrona strategica della segreteria generale. Luciano Guerrieri, uomo vicino al presidente Rossi è stato anche colui che ha reso maggiormente sensibile il governatore della Toscana alla questione del porto di Livorno e colui grazie al quale è stato possibile concludere tanta parte dell'accordo con la Regione. Incontriamo Guerrieri a margine dell'iniziativa e chiediamo a lui conferma di questo, ma dall'ex presidente del porto di Piombino non arriva nessuna conferma dice solo che la nomina del segretario la farà il presidente quando si sarà insediato.

Il ministro **Delrio** durante la cerimonia inaugurale si sofferma a spiegare il progetto in via di attuazione nel porto di Livorno: "*Con il nuovo terminal merci, completiamo l'ultimo miglio che consentirà a tutta la logistica, e quindi alle imprese che ne fruiscono, di essere efficace, mettendo in dialogo diretto il Sistema Mare con la rete ferroviaria.*

È una parte della cura del ferro che abbiamo somministrato al sistema infrastrutturale e dei trasporti merci prevista anche nella Riforma della portualità. Una cura quotidiana, fatta di obiettivi chiari, per potenziare la capacità di risposta a beneficio della crescita del Paese. L'intermodalità ferro-mare tra porti e corridoi europei è una delle chiavi per garantire efficienza e innovazione al sistema produttivo del Paese. Si continuerà a lavorare su questa strada con determinazione per sviluppare appieno le potenzialità delle interconnessioni che oggi si offrono a Livorno".

Porti: Delrio, nostra indicazione per Livorno è Corsini

Per la carica di presidente Autorità portuale

(ANSA) - LIVORNO, 19 DIC - Stefano Corsini è il candidato indicato dal governo per ricoprire l'incarico di nuovo presidente dell'autorità portuale di Livorno e Piombino. Lo ha annunciato il ministro delle Infrastrutture Graziano Del Rio oggi a Livorno a margine della cerimonia di inaugurazione del collegamento ferroviario diretto tra porto e linea tirrenica.

"Il nostro nome - ha detto il ministro ai giornalisti - è quello dell'ingegner Corsini sul quale ritengo che troveremo anche la convergenza della Regione. La lettera al presidente Rossi l'abbiamo spedita ieri e oggi la riceverà formalmente".

Livorno, Delrio indica Corsini per l'Authority

Livorno - Lo ha annunciato il ministro delle Infrastrutture a margine della cerimonia di inaugurazione del collegamento ferroviario diretto tra porto e linea tirrenica.

Livorno - **Stefano Corsini è il candidato indicato dal governo per ricoprire l'incarico di nuovo presidente dell'autorità portuale di Livorno e Piombino.** Lo ha annunciato il ministro delle Infrastrutture Graziano Del Rio oggi a Livorno a margine della cerimonia di inaugurazione del collegamento ferroviario diretto tra porto e linea tirrenica. **«Il nostro nome - ha detto il ministro ai giornalisti - è quello dell'ingegner Corsini sul quale ritengo che troveremo anche la convergenza della Regione.** La lettera al presidente Rossi l'abbiamo spedita ieri e oggi la riceverà formalmente».

«Mai detto sarà Becce»

Il presidente Rossi: «Di Becce ho parlato solo come di un possibile ottimo candidato»

Delrio vara la candidatura di Corsini E Rossi cede: «Darò il mio assenso»

Il ministro esce allo scoperto. Guerrieri in lizza per il totosegretario

TEMA ufficiale dell'inaugurazione di ieri in Darsena Toscana, il raccordo ferroviario. Tema ufficioso, ma ancora più atteso dall'intera città, portuale e non, il toto-presidente dell'Autorità portuale di sistema. Fino all'ultimo, si era temuto di andare ancora una volta in bianco. Invece il ministro Delrio, pressato dai cronisti prima ancora di entrare nel gazebo dell'inaugurazione, ha dovuto cedere. «Ho inviato al presidente Rossi- ha dichiarato- la proposta di nominare l'ingegnere Stefano Corsini, un qualificato esperto di problematiche portuali del Cipe». Pochi minuti prima, all'analogo pressing della stampa, Enrico Rossi aveva risposto facendo melina. «Entro la settimana- aveva svicolato- vi prometto che ci sarà il nuovo presidente». Solo dopo che Delrio ha parlato di Corsini, anche Rossi è uscito dal vago. «Ho conosciuto due giorni fa l'ingegner Corsini che mi ha fatto un'ottima impressione- ha ammesso- quindi quando mi arriverà la richiesta del ministro darò il mio assenso». E al cronista più insistente che gli chiedeva conto di una dichiarazione a favore di Luca Becce fatta in occasione di un incontro al Ps per presentare un suo libro, Rossi ha risposto con un mezzo sorriso: «on ho mai fatto quel nome come presidente designato, solo come ottimo candidato». Poi, parafrasando una ormai celebre battuta del ministro Delrio, sempre sorridendo: «Su questa storia della riforma portuale e dei suoi presidenti mi sono veramente rotto i c...i». Di Stefano Corsini si è parlato anche di recente come un candidato in pectore per Venezia, respinto dal presidente della Regione Veneto e quindi carambolato di rimbalzo su Livorno, con iniziale scorno di Rossi che puntava su Becce. Pare che Luca Lotti, il fedelissimo di Renzi oggi ministro allo sport, abbia puntato i piedi e così è andata. Di riffa o di raffa, ci tocca.

FINITO il toto-presidente, che piaccia o no questo che è stato definito da molti un "commissariamento" del porto da parte del ministero, si è aperto a tambur battente il toto-segretario. Su cui nessuno ha voluto esprimersi in chiave ufficiale, anche se sotto il gazebo dell'inaugurazione, tra un caffè bollente e l'altro per combattere la mattinata gelida, si sono intrecciate le ipotesi. La più attendibile? Rossi si sarebbe piegato a Corsini avendo in cambio la garanzia che il territorio sarà rappresentato con il segretario generale, un ruolo tutt'altro che marginale sia nell'Autorità portuale- e infatti l'ha ricoperto Massimo Provinciali, che oggi sarà prorogato dal comitato portuale per altri 3 mesi in attesa del successore- sia nella ormai vicina Autorità di sistema portuale. "Andrà meno peggio di come avrebbe potuto" è il sibillino commento di Rossi, che più in là non si è spinto.

LE MANOVRE

L'ingegnere del Cipe sarebbe fortemente voluto dal ministro Luca Lotti

E CHI SARÀ allora il nuovo segretario provinciale "rappresentante del territorio"? Non disponibile Becce, i bene informati giuravano ieri che arriverà Luciano Guerrieri, ovvero uno dei candidati alla presidenza finiti poi nel tritacarne dello scontro politico tra le varie anime del Pd. Ma rimane la suspence, perchè formalmente sarà il nuovo presidente a scegliere il segretario. Domandina ingenua: non è che lo abbiano già "convinto" che Guerrieri andrebbe benissimo?

A.F.

BRINDISI il momento del brindisi: prima erano state piuttosto gelide le strette di mano fra Nogarin, Rossi e il commissario Gallanti

nomine

Corsini verso la presidenza del porto

Stefano Corsini è il candidato indicato dal governo per ricoprire l' incarico di nuovo presidente dell' autorità portuale di Livorno e Piombino.
Lo ha annunciato, ieri a Livorno, il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. «Il nostro nome - ha detto il ministro a margine dell' inaugurazione del raccordo ferroviario - è quello dell' ingegner Corsini, sul quale ritengo che troveremo anche la convergenza della Regione Toscana».

Porti: Livorno, inaugurato nuovo terminal ferroviario merci

Collegamento diretto tra scalo portuale e linea tirrenica

(ANSA) - LIVORNO, 19 DIC - Diventa operativo con l'inaugurazione di oggi, il nuovo terminal di Livorno Darsena, che consente il collegamento ferroviario diretto tra il porto e la linea tirrenica, costato complessivamente circa 40 milioni di euro, di cui 7 previsti dal contratto di programma 2012-2016, parte investimenti, sottoscritto da Rfi e ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la quota restante a carico della Regione Toscana. L'opera permetterà il passaggio delle merci dai container direttamente sulla rete ferroviaria nazionale con l'eliminazione del passaggio dallo scalo merci di Livorno Calambrone per tutti i treni provenienti o diretti alla Darsena Toscana, riducendo notevolmente i tempi di passaggio dei carri da e per l'area portuale. Inoltre, spiega una nota della Regione, "con la realizzazione di un moderno impianto ferroviario in Darsena Toscana, attrezzato con tre binari come prevede lo standard europeo, elettrificati e gestiti in telecomando da un Posto Centrale, la nuova opera ferroviaria a servizio del porto livornese si presenta già adeguata agli standard tecnologici e di infrastruttura del Core Corridor TEN-T Scandinavia - Mediterraneo".

Livorno: inaugurato collegamento ferroviario diretto per trasporto merci tra porto e linea Tirrenica

(FERPRESS) – Livorno, 19 DIC – Un altro decisivo passo per fare del porto di Livorno uno dei più importanti scali ferroviari merci della Penisola. È stato inaugurato stamani il nuovo terminal di Livorno Darsena, che consente il collegamento ferroviario diretto tra il porto e la linea Tirrenica, a Nord. Ne danno notizia in una nota congiunta Regione Toscana, RFI e l'Autorità Portuale di Livorno.

Alla cerimonia erano presenti il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, l'amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile; oltre al commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, al sindaco di Livorno, Filippo Nogarin e al presidente della Provincia, Alessandro Franchi.

Con un investimento economico complessivo di circa 40 milioni di euro, di cui 7 previsti dal Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, sottoscritto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), e la quota restante a carico della Regione, tra fondi propri e fondi europei FESR 2007-2013, l'opera porterà a Livorno evidenti benefici, permettendo il passaggio delle merci dai container direttamente sulla rete ferroviaria nazionale con l'eliminazione del passaggio dallo scalo merci di Livorno Calambrone per tutti i treni provenienti o diretti alla Darsena Toscana. Ciò avverrà sfruttando il collegamento diretto con la linea Tirrenica che permetterà di portare i treni nelle immediate vicinanze della Darsena, riducendo notevolmente i tempi di passaggio dei carri da e per l'area portuale.

Inoltre, con la realizzazione di un moderno impianto ferroviario in Darsena Toscana (Livorno Darsena), attrezzato con tre binari a modulo da 750 metri, così come prevede lo standard europeo, elettrificati e gestiti in telecomando da un Posto Centrale, la nuova opera ferroviaria a servizio del Porto di Livorno si presenta già adeguata agli standard tecnologici e di infrastruttura del *Core Corridor* TEN-T Scandinavia – Mediterraneo.

"Oggi a Livorno si tocca con mano il significato delle 'opere utili' – ha affermato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio – Opere che comportano più efficienza, più competitività, più sostenibilità. A Livorno Darsena, con il nuovo terminal merci, completiamo l'ultimo miglio che consentirà a tutta la logistica, e quindi alle imprese che ne fruiscono, di essere efficace, mettendo in dialogo diretto il Sistema Mare con la rete ferroviaria. È una parte della cura del ferro che abbiamo somministrato al sistema infrastrutturale e dei trasporti merci prevista anche nella Riforma della portualità. Una cura quotidiana, fatta di obiettivi chiari, per potenziare la capacità di risposta a beneficio della crescita del Paese. L'intermodalità ferro-mare tra porti e corridoi europei è una delle chiavi per garantire efficienza e innovazione al sistema produttivo del Paese. Si continuerà a lavorare su questa strada con determinazione per sviluppare appieno le potenzialità delle interconnessioni che oggi si offrono a Livorno".

"Questa nuova opera – ha detto il presidente della Regione, Enrico Rossi – rappresenta un tassello decisivo della piena modernizzazione dello scalo livornese. Il collegamento ferroviario diretto farà assumere al porto di Livorno un ruolo centrale nel Mediterraneo. Da oggi la Toscana e l'Italia saranno ancor più integrate alle grandi reti europee via mare e su ferro. Questo costituisce un salto qualitativo per l'intera fascia costiera tirrenica, italiana e toscana. Una scelta che, ne siamo certi, porterà progresso e occupazione e che segna un avanzamento decisivo per il completamento dell'infrastrutturazione della costa. Da oggi le due Toscane e le due Europe saranno più integrate. Questa è la cifra di una visione strategica che la nostra regione persegue ormai da anni e che sarà mio impegno portare a compimento".

"Le opere che oggi consegniamo a Livorno e all'intero sistema logistico del Paese – ha evidenziato l'Ad e Dg di RFI, Maurizio Gentile – consentono di rendere lo scalo portuale toscano un importante *hub* per il traffico merci su ferrovia da e per i poli logistici italiani ed europei. Tutto ciò grazie all'elettrificazione dei circa 3 km di collegamento tra Livorno Calambrone e Livorno Darsena, al raddoppio ferroviario tra Calambrone e la zona del Porto Nuovo e agli importanti interventi di adeguamento del ponte ferroviario girevole sul canale dei Navicelli per il passaggio delle barche da diporto. Realizziamo così la cura del ferro voluta dal MIT."

Per il porto della città dei Quattro Mori si tratta effettivamente di una svolta, come ha sottolineato il commissario dell'APL, Giuliano Gallanti: "Grazie all'instradamento diretto delle merci sulla rete ferroviaria nazionale – ha dichiarato – Livorno ha tutte le carte in regola per diventare il primo vero scalo portuale ferroviario italiano. Nel Mediterraneo non ce n'è un altro simile. Non si dimentichi che sull'efficacia banchina-ferrovia Anversa ha costruito la propria fortuna".

E forse è stato proprio avendo davanti agli occhi il modello di Anversa che nel 2011, i vertici di RFI, il numero uno dello scalo labronico, Giuliano Gallanti, e il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, hanno sottoscritto un accordo considerato strategico per il porto livornese. Oggi, a distanza di cinque anni dall'accordo, e di due dalla consegna da parte dell'APL nelle mani di RFI di 31.900 metri quadrati di aree portuali situate presso la Sponda Ovest della Darsena Toscana, ci troviamo di fronte all'opera compiuta.

Rossi: La Regione Toscana investe sul porto, è l'unica in Italia

LIVORNO- Si è conclusa con un brindisi l'inaugurazione del nuovo Terminal ferroviario Darsena Toscana Ovest nel porto di Livorno. "*E' questo il più importante terminal ferroviario in Italia che arriva direttamente sulle banchine del porto. Anzi l'unico in Italia*", lo hanno detto e sottolineato i quattro soggetti che hanno realizzato il progetto: il ministro Graziano Delrio, il presidente regionale Enrico Rossi, il commissario dell'Autorità portuale Giuliano Gallanti, e l'amministratore delegato e direttore generale di Rete ferroviaria italiana, Maurizio Gentile, riuniti per l'occasione dell'inaugurazione.

Il presidente della Regione Enrico Rossi nelle dichiazioni rilasciate a margine del convegno ha sottolineato l'importanza del progetto: "*Nella logistica quello che conta è la velocità, questo collegamento banchina-rete ferroviaria sarà velocissimo. E' un investimento molto importante, il porto di Livorno diventa più competitivo e ci sarà quindi più lavoro". Sulla natura del finanziamento Rossi sottolinea, "Sono stati messi 13 milioni di fondi strutturali che quindi vengono dall'Europa, non è stato facile convincerli che non erano aiuti di Stato, ma alla fine ce l'abbiamo fatta, si sono sbloccati. Inoltre* 20 milioni li abbiamo messi noi come Regione Toscana e 7 milioni gli ha messi il ministero" Il governatore della Toscana quindi sottolinea come solo la Regione Toscana investa sul porto, situazione unica in Italia secondo Rossi. "*Anche in situazioni di ristrettezze economiche ci invistiamo, è l'unica regione in Italia che interviene per i porti" Ma i lavori devono continuare. Nel 2017 partiranno i lavori per lo scavalco ferroviario, abbiamo preso anche in carico anche lo scolmatore".*

Affrontando il progetto della **Darsena Europa,** il cui bando ha subito nei giornoi scorsi una battuta d'arresto, la cui scadenza, per la presentazione delle manifestazioni di interesse, è slittata dal 15 dicembre scorso al 30 maggio 2017, a motivazione della quale è stata fatta la richiesta da parte della Regione di maggiori rilievi tecnici, Rossi ha sottolineato: "*I rilievi tecnici sono normale amministrazione, più si migliora il bando meno problemi ci saranno per il futuro, andremo avanti e realizzeremo la Darsena Europa, anche in questo progetto la Regione ha messo 250 milioni di euro".* Un particolare ringraziamento di Rossi è andato al presidente dell'Authority livornese: "***Ringrazio Gallanti che è stato un ottimo presidente dell'Autorità portuale, uomo di grande conoscenza, competenza del settore e anche umanità***". Riguardo alla **nomina del presidente dell'Autorità di Sistema** il governatore della Toscana non si è sbilanciato: "*Adesso vedo il ministro e non penso che saremo distanti e potremo superare questa situazione di stallo*".

Durante la cerimonia inaugurale, intervenendo dal palco il presidente Rossi ha comunque colto l'occasione per rimarcare l'importanza dell'intervento logistico: "*Il collegamento ferroviario diretto farà assumere al porto di Livorno un ruolo centrale nel Mediterraneo. Da oggi la Toscana e l'Italia saranno ancor più integrate alle grandi reti europee via mare e su ferro. Questo costituisce un salto qualitativo per l'intera fascia costiera tirrenica, italiana e toscana. Una scelta che, ne siamo certi, porterà progresso e occupazione e che segna un avanzamento decisivo per il completamento dell'infrastrutturazione della costa. Da oggi le due Toscane e le due Europe saranno più integrate. Questa è la cifra di una visione strategica che la nostra regione persegue ormai da anni e che sarà mio impegno portare a compimento*".

Corriere Marittimo

Nuovo collegamento ferroviario: Tutti gli investimenti economici

LIVORNO Per il nuovo terminal di Livorno Darsena, che consente il collegamento ferroviario diretto tra il porto e la linea Tirrenica Nord inaugurato a Livorno **gli investimenti economici:** complessivi sono stati 40 milioni di euro, di cui 7 previsti dal Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, sottoscritto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), e la quota restante a carico della Regione, tra fondi propri e fondi europei FESR 2007-2013, l'opera porterà a Livorno evidenti benefici, permettendo il passaggio delle merci dai container direttamente sulla rete ferroviaria nazionale con l'eliminazione del passaggio dallo scalo merci di Livorno Calambrone per tutti i treni provenienti o diretti alla Darsena Toscana. Ciò avverrà sfruttando il collegamento diretto con la linea Tirrenica che permetterà di portare i treni nelle immediate vicinanze della Darsena, riducendo notevolmente i tempi di passaggio dei carri da e per l'area portuale. Inoltre, con la realizzazione di un moderno impianto ferroviario in Darsena Toscana (Livorno Darsena), attrezzato con tre binari a modulo da 750 metri, così come prevede lo standard europeo, elettrificati e gestiti in telecomando da un Posto Centrale, la nuova opera ferroviaria a servizio del Porto di Livorno si presenta già adeguata agli standard tecnologici e di infrastruttura del *Core Corridor* TEN-T Scandinavia - Mediterraneo.

Livorno, trasporto merci: inaugurato collegamento ferroviario diretto tra porto e linea Tirrenica

Livorno, 19 dicembre 2016 – Un altro decisivo passo per fare del porto di Livorno uno dei più importanti scali ferroviari merci della Penisola. È stato inaugurato stamani il nuovo terminal di Livorno Darsena, che consente il collegamento ferroviario diretto tra il porto e la linea Tirrenica, a Nord.

Alla cerimonia erano presenti il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Graziano Delrio**, il presidente della Regione Toscana, **Enrico Rossi**, l'amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana, **Maurizio Gentile**; oltre al commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, **Giuliano Gallanti**, al sindaco di Livorno, **Filippo Nogarin** e al presidente della Provincia, **Alessandro Franchi**.

Con un investimento economico complessivo di circa 40 milioni di euro, di cui 7 previsti dal Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, sottoscritto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), e la quota restante a carico della Regione, tra fondi propri e fondi europei FESR 2007-2013, l'opera porterà a Livorno evidenti benefici, permettendo il passaggio delle merci dai container direttamente sulla rete ferroviaria nazionale con l'eliminazione del passaggio dallo scalo merci di Livorno Calambrone per tutti i treni provenienti o diretti alla Darsena Toscana. Ciò avverrà sfruttando il collegamento diretto con la linea Tirrenica che permetterà di portare i treni nelle immediate vicinanze della Darsena, riducendo notevolmente i tempi di passaggio dei carri da e per l'area portuale.

Inoltre, con la realizzazione di un moderno impianto ferroviario in Darsena Toscana (Livorno Darsena), attrezzato con tre binari a modulo da 750 metri, così come prevede lo standard europeo, elettrificati e gestiti in telecomando da un Posto Centrale, la nuova opera ferroviaria a servizio del Porto di Livorno si presenta già adeguata agli standard tecnologici e di infrastruttura del *Core Corridor* TEN-T Scandinavia – Mediterraneo.

"Oggi a Livorno si tocca con mano il significato delle 'opere utili' – ha affermato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Graziano Delrio** – Opere che comportano più efficienza, più competitività, più sostenibilità. A Livorno Darsena, con il nuovo terminal merci, completiamo l'ultimo miglio che consentirà a tutta la logistica, e quindi alle imprese che ne fruiscono, di essere efficace, mettendo in dialogo diretto il Sistema Mare con la rete ferroviaria. È una parte della cura del ferro che abbiamo somministrato al sistema infrastrutturale e dei trasporti merci prevista anche nella Riforma della portualità. Una cura quotidiana, fatta di obiettivi chiari, per potenziare la capacità di risposta a beneficio della crescita del Paese. L'intermodalità ferro-mare tra porti e corridoi europei è una delle chiavi per garantire efficienza e innovazione al sistema produttivo del Paese. Si continuerà a lavorare su questa strada con determinazione per sviluppare appieno le potenzialità delle interconnessioni che oggi si offrono a Livorno".

"Questa nuova opera – ha detto il presidente della Regione, **Enrico Rossi** – rappresenta un tassello decisivo della piena modernizzazione dello scalo livornese. Il collegamento ferroviario diretto farà assumere al porto di Livorno un ruolo centrale nel Mediterraneo. Da oggi la Toscana e l'Italia saranno ancor più integrate alle grandi reti europee via mare e su ferro. Questo costituisce un salto qualitativo per l'intera fascia costiera tirrenica, italiana e toscana. Una scelta che, ne siamo certi, porterà progresso e occupazione e che segna un avanzamento decisivo per il completamento dell'infrastrutturazione della costa. Da oggi le due Toscane e le due Europe saranno più integrate. Questa è la cifra di una visione strategica che la nostra regione persegue ormai da anni e che sarà mio impegno portare a compimento".

"Le opere che oggi consegniamo a Livorno e all'intero sistema logistico del Paese – ha evidenziato l'Ad e Dg di RFI, **Maurizio Gentile** – consentono di rendere lo scalo portuale toscano un importante *hub* per il traffico merci su ferrovia da e per i poli logistici italiani ed europei. Tutto ciò grazie all'elettrificazione dei circa 3 km di collegamento tra Livorno Calambrone e Livorno Darsena, al raddoppio ferroviario tra Calambrone e la zona del Porto Nuovo e agli importanti interventi di adeguamento del ponte ferroviario girevole sul canale dei Navicelli per il passaggio delle barche da diporto. Realizziamo così la cura del ferro voluta dal MIT."

Per il porto della città dei Quattro Mori si tratta effettivamente di una svolta, come ha sottolineato il commissario dell'APL, **Giuliano Gallanti**: "Grazie all'instradamento diretto delle merci sulla rete ferroviaria nazionale – ha dichiarato – Livorno ha tutte le carte in regola per diventare il primo vero scalo portuale ferroviario italiano. Nel Mediterraneo non ce n'è un altro simile. Non si dimentichi che sull'efficacia banchina-ferrovia Anversa ha costruito la propria fortuna".

E forse è stato proprio avendo davanti agli occhi il modello di Anversa che nel 2011, i vertici di RFI, il numero uno dello scalo labronico, Giuliano Gallanti, e il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, hanno sottoscritto un accordo considerato strategico per il porto livornese. Oggi, a distanza di cinque anni dall'accordo, e di due dalla consegna da parte dell'APL nelle mani di RFI di 31.900 metri quadrati di aree portuali situate presso la Sponda Ovest della Darsena Toscana, ci troviamo di fronte all'opera compiuta.

Inaugurato a Livorno terminal ferroviario merci

E' operativo il nuovo terminal di Livorno Darsena, che consente il collegamento ferroviario diretto tra il **porto** e la linea tirrenica, costato complessivamente circa 40 milioni di euro, di cui 7 previsti dal contratto di programma 2012-2016, parte investimenti, sottoscritto da Rfi e ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la quota restante a carico della Regione Toscana.

L'opera, inaugurata ieri alla presenza del ministro Delrio, permetterà il passaggio delle merci dai container direttamente sulla rete ferroviaria nazionale con l'eliminazione del passaggio dallo scalo merci di Livorno Calambrone per tutti i treni provenienti o diretti alla Darsena Toscana, riducendo notevolmente i tempi di passaggio dei carri da e per l'area portuale.

Porto di Livorno: inaugurato nuovo terminal ferroviario merci

LIVORNO - Un altro decisivo passo per fare del porto di Livorno uno dei più importanti scali ferroviari merci della Penisola. È stato inaugurato stamani il nuovo terminal di Livorno Darsena, che consente il collegamento ferroviario diretto tra il porto e la linea Tirrenica, a Nord.
Alla cerimonia erano presenti il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, l'amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile; oltre al commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, al sindaco di Livorno, Filippo Nogarin e al presidente della Provincia, Alessandro Franchi.
Con un investimento economico complessivo di circa 40 milioni di euro, di cui 7 previsti dal Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, sottoscritto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), e la quota restante a carico della Regione, tra fondi propri e fondi europei FESR 2007-2013, l'opera porterà a Livorno evidenti benefici, permettendo il passaggio delle merci dai container direttamente sulla rete ferroviaria nazionale con l'eliminazione del passaggio dallo scalo merci di Livorno Calambrone per tutti i treni provenienti o diretti alla Darsena Toscana. Ciò avverrà sfruttando il collegamento diretto con la linea Tirrenica che permetterà di portare i treni nelle immediate vicinanze della Darsena, riducendo notevolmente i tempi di passaggio dei carri da e per l'area portuale.
Inoltre, con la realizzazione di un moderno impianto ferroviario in Darsena Toscana (Livorno Darsena), attrezzato con tre binari a modulo da 750 metri, così come prevede lo standard europeo, elettrificati e gestiti in telecomando da un Posto Centrale, la nuova opera ferroviaria a servizio del Porto di Livorno si presenta già adeguata agli standard tecnologici e di infrastruttura del Core Corridor TEN-T Scandinavia – Mediterraneo.
"Oggi a Livorno si tocca con mano il significato delle 'opere utili' – ha affermato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio – Opere che comportano più efficienza, più competitività, più sostenibilità. A Livorno Darsena, con il nuovo terminal merci, completiamo l'ultimo miglio che consentirà a tutta la logistica, e quindi alle imprese che ne fruiscono, di essere efficace, mettendo in dialogo diretto il Sistema Mare con la rete ferroviaria. È una parte della cura del ferro che abbiamo somministrato al sistema infrastrutturale e dei trasporti merci prevista anche nella Riforma della portualità. Una cura quotidiana, fatta di obiettivi chiari, per potenziare la capacità di risposta a beneficio della crescita del Paese. L'intermodalità ferro-mare tra porti e corridoi europei è una delle chiavi per garantire efficienza e innovazione al sistema produttivo del Paese. Si continuerà a lavorare su questa strada con determinazione per sviluppare appieno le potenzialità delle interconnessioni che oggi si offrono a Livorno".
"Questa nuova opera – ha detto il presidente della Regione, Enrico Rossi – rappresenta un tassello decisivo della piena modernizzazione dello scalo livornese. Il collegamento ferroviario diretto farà assumere al porto di Livorno un ruolo centrale nel Mediterraneo. Da oggi la Toscana e l'Italia saranno ancor più integrate alle grandi reti europee via mare e su ferro. Questo costituisce un salto qualitativo per l'intera fascia costiera tirrenica, italiana e toscana. Una scelta che, ne siamo certi, porterà progresso e occupazione e che segna un avanzamento decisivo per il completamento dell'infrastrutturazione della costa. Da oggi le due Toscane e le due Europe saranno più integrate. Questa è la cifra di una visione strategica che la nostra regione persegue ormai da anni e che sarà mio impegno portare a compimento".
"Le opere che oggi consegniamo a Livorno e all'intero sistema logistico del Paese – ha evidenziato l'Ad e Dg di RFI, Maurizio Gentile – consentono di rendere lo scalo portuale toscano un importante hub per il traffico merci su ferrovia da e per i poli logistici italiani ed europei. Tutto ciò grazie all'elettrificazione dei circa 3 km di collegamento tra Livorno Calambrone e Livorno Darsena, al raddoppio ferroviario tra Calambrone e la zona del Porto Nuovo e agli importanti interventi di adeguamento del ponte ferroviario girevole sul canale dei Navicelli per il passaggio delle barche da diporto. Realizziamo così la cura del ferro voluta dal MIT."
Per il porto della città dei Quattro Mori si tratta effettivamente di una svolta, come ha sottolineato il commissario dell'APL, Giuliano Gallanti: "Grazie all'instradamento diretto delle merci sulla rete ferroviaria nazionale – ha dichiarato – Livorno ha tutte le carte in regola per diventare il primo vero scalo portuale ferroviario italiano.

Nel Mediterraneo non ce n'è un altro simile. Non si dimentichi che sull'efficacia banchina-ferrovia Anversa ha costruito la propria fortuna".
E forse è stato proprio avendo davanti agli occhi il modello di Anversa che nel 2011, i vertici di RFI, il numero uno dello scalo labronico, Giuliano Gallanti, e il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, hanno sottoscritto un accordo considerato strategico per il porto livornese. Oggi, a distanza di cinque anni dall'accordo, e di due dalla consegna da parte dell'APL nelle mani di RFI di 31.900 metri quadrati di aree portuali situate presso la Sponda Ovest della Darsena Toscana, ci troviamo di fronte all'opera compiuta.

Il Sole 24 Ore

L'attivazione del nuovo terminal intermodale favorirà l'aumento dei traffici via treno

Livorno investe nella logistica

Scatta il collegamento diretto tra il sistema mare e la rete ferroviaria

Marco Morino
LIVORNO

Un passo decisivo per trasformare il porto di Livorno in uno dei più importanti scali ferroviari merci della Penisola. È stato inaugurato ieri, alla presenza delle autorità, il nuovo terminal di Livorno Darsena. L'opera, costata circa 40 milioni, apre la via al collegamento ferroviario diretto tra il porto e la linea Fs Tirrenica. Alla cerimonia sono intervenuti, tra gli altri, il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, l'amministratore delegato di Rfi (gruppo Fs), Maurizio Gentile, il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin. L'attivazione del nuovo terminal intermodale migliora la logistica dei container nel porto labronico, favorendo l'incremento del traffico merci via treno. «È un'opera unica nel Mediterraneo - la definisce il ministro Delrio - ed è un biglietto da visita per l'Italia che deve trasformarsi nel molo dell'Europa».

Inoltre, la nuova stazione di Livorno Darsena e il nuovo binario di collegamento con la linea ferroviaria Genova-La Spezia-Roma consentono l'arrivo e la partenza di treni merci lunghi fino a 750 metri. Per intenderci: i treni in transito nel nuovo tunnel ferroviario di base del Gottardo.

Ecco, in sintesi, il ragionamento di Delrio: «A Livorno Darsena, con il nuovo terminal merci, completiamo l'ultimo miglio che consentirà a tutta la logistica, e quindi alle imprese che ne fruiscono, di essere efficace, mettendo in dialogo diretto il sistema mare con la rete ferroviaria. È una parte della cura del ferro - ribadisce Delrio - che abbiamo somministrato al sistema infrastrutturale e dei trasporti merci prevista anche nella Riforma della portualità. L'intermodalità ferro-mare tra porti e corridoi europei è una delle chiavi per garantire efficienza e innovazione al sistema produttivo del Paese».

Più in dettaglio. Con un investimento economico complessivo di circa 40 milioni di euro, di cui sette previsti dal Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, sottoscritto da Rfi e ministero delle Infrastrutture, e la quota restante a carico della Regione, tra fondi propri e fondi europei Fesr 2007-2013, l'opera porterà a Livorno evidenti benefici, permettendo il passaggio delle merci dai container direttamente sulla rete ferroviaria nazionale con l'eliminazione del passaggio dallo scalo merci di Livorno Calambrone per tutti i treni provenienti o diretti alla Darsena Toscana. Ciò avverrà sfruttando il collegamento diretto con la linea Tirrenica che permetterà di portare i treni nelle immediate vicinanze della Darsena, riducendo notevolmente i tempi di passaggio dei carri da e per l'area portuale.

«La Regione - aggiunge il presidente della Toscana, Enrico Rossi - investe sul porto di Livorno e abbiamo la volontà di andare avanti. Nel 2017 con lo scavalco ferroviario che collegherà il porto livornese all'interporto e sul quale abbiamo investito nove milioni di euro sui 14 totali e poi con la darsena Europa, per la quale la Regione ha stanziato 250 milioni di euro, impegnando il suo bilancio per i prossimi 30 anni».

«Il collegamento ferroviario diretto tra porto e linea Tirrenica - continua Rossi - l'abbiamo finanziato nel 2011 con un fondo regionale straordinario. È stato quindi redatto il Piano regolatore portuale, condizione indispensabile per accedere ai finanziamenti nazionali. L'intervento è stato realizzato in tempi adeguati e mi complimento con [illegible] (il commissario dell'Autorità portuale di Livorno, *ndr*) per il lavoro svolto e con Rete ferroviaria italiana che l'ha costruita».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

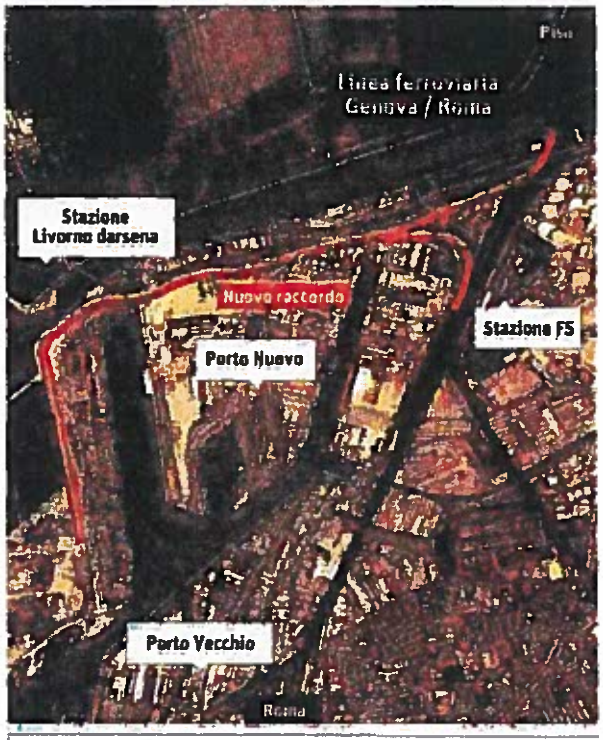
Delrio: è un'opera unica nel Mediterraneo ed è un biglietto da visita per l'Italia che deve trasformarsi nel molo dell'Europa

Corsini verso la presidenza del porto

Stefano Corsini è il candidato indicato dal governo per ricoprire l'incarico di nuovo presidente dell'autorità portuale di Livorno e Piombino. Lo ha annunciato, ieri a Livorno, il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. «Il nostro nome - ha detto il ministro a margine dell'inaugurazione del raccordo ferroviario - è quello dell'ingegner Corsini, sul quale ritengo che troveremo anche la convergenza della Regione Toscana».

Il collegamento porto-ferrovia

Il tracciato del nuovo raccordo ferroviario



Fonte: Gruppo ferrovie dello Stato

Porto di Livorno. Il fascio di binari che conduce al mare

Fronte costa

Livorno, la stazione nel porto Lite Nogarin-governatore

Inaugurato il collegamento con la Darsena Toscana

L'Ad di Rfi Maurizio Gentile, il ministro Graziano Delrio e il governatore Enrico Rossi

DAL NOSTRO INVIATO

LIVORNO «La porta italiana per l'Europa». Il ponte girevole che collega (unico in tutto il continente) la Darsena Toscana alla rete ferroviaria è il primo puzzle di un quadro che potrebbe far diventare Livorno davvero la porta per le merci dal Mediterraneo verso il nord dell'Europa. I 40 milioni di investimenti sono il «primo assaggio»: poi, nel 2017, partiranno i lavori del bypass per collegare anche l'interporto con la ferrovia direttamente al porto e si concluderà la gara per Darsena Europa, un vero polo internazionale merci. E così — unico caso, di nuovo, nel Mediterraneo — Livorno diventa un porto con «stazione merci» interna, tagliando i tempi di trasporto da 4 ad 8 ore.

Il ponte è un tassello così fondamentale che per l'inaugurazione si smuovono in tanti: il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, il presidente della Toscana Enrico Rossi, l'Ad di Rfi Maurizio Gentile, il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin e il presidente della Provincia, Alessandro Franchi. Con loro il commissario dell'Autorità Portuale, che verrà sostituito — lo annuncia in diretta Delrio — da Stefano Corsini, ora alto dirigente di Palazzo Chigi e del Cipe, ingegnere idraulico: la persona adatta, pensano Rossi e Delrio, per gestire i lavori di Darsena Europa (l'appalto passa dall'Autorità). Rossi rivendica il ruolo che ha avuto nello spingere questa opera, convincendo Bruxelles ad accettare che arrivassero fondi anche dalla Regione. Nogarin però prende la parola e gli ricorda che quest'opera «è attesa da 15 anni», che il Comune è disponibile a spingere assieme ma «basta all'isolamento», denunciato più volte, perché Livorno ha un'amministrazione grillina, invisa al Pd toscano. «Il mio invito è semplice: cominciamo a ragionare in termini di sistema. Gli esempi in giro sono molteplici: dalla Spagna, alla Germania, all'Olanda» con tanto, se non di presidenza dell'Autorità portuale affidata al Comune, almeno «con un intento simile». E mette sul tavolo il piano regolatore portuale, il Piano strutturale «dove c'è già stata collaborazione: moltiplichiamo gli interventi virtuosi. E sblocchiamo i bacini di carenaggi», ancora bloccati dal 2015 dopo un incidente mortale.

Uno scontro che Rossi risolve aprendo una porta ma mettendo anche i paletti: «Noi siamo per sbloccare i bacini di carenaggio, c'era un progetto che ci era stato presentato da Gallanti e che ha tutto il nostro sostegno» dice sui bacini, ricordando però che «è ancora sotto sequestro». E sul rapporto con la Città, «quello di oggi è un successo di cui il primo cittadino può godere grazie a finanziamenti reperiti nel 2011. La Regione continuerà a investire sulla costa, sul porto e sulla città di Livorno ma se anche il Comune volesse metterci a disposizione dei soldi noi saremmo contenti».

Marzio Fatucchi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

> Il sindaco M5S Opera attesa da 15 anni, ora serve collaborazione da parte della Regione

I progetti

● Dopo il **ponte** per la Darsena Toscana, per completare il **sistema** ferro-portuale, serve il **by pass** verso l'Interporto e quello del tratto ferroviario a **Pisa**. Ma soprattutto «Darsena Europa», progetto da **850 milioni**

PORTO » LA NUOVA INFRASTRUTTURA

La direttissima ferroviaria che farà volare la Darsena

«Così Livorno migliora la competitività: è un "unicum" nel Mediterraneo»

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

Non è altro che una "bretellina" di binari che dalla Darsena Toscana s'infilano là dov'erano già, cioè fra il ponte del Calambrone e l'ingresso del terminal "Sintermar 2", a un passo dall'obelisco. Poi corrono in parallelo allo Scolmatore ai piedi, lato sud, del viadotto della superstrada, quindi costeggiano pile e pile di contenitori e, prima di arrivare ai maxi-depositi della raffineria, vira verso sinistra sotto il cavalcavia della superstrada Fi-Pi-Li e si innesta sulla linea ferroviaria tirrenica. Senza toccare la stazione del Calambrone.

Parliamo di un chilometro e mezzo di rotaie risistemate e elettrificate, altrettante create ex novo. Eppure è quel benedetto "ultimo miglio" che strangola la competitività del sistema Italia.

È una infrastruttura che fa di Livorno un "unicum" fra i porti del nostro Paese e per gran parte del Mediterraneo, com'è stato ripetuto durante l'inaugurazione (dal ministro **Graziano Delrio**, dal governatore **Enrico Rossi**, dal commissario dell'Authority **Giuliano Gallanti**, dall'amministratore di Rfi **Maurizio Gentili**).

Proprio una cosa da nulla non è se l'infrastruttura è costata 40 milioni di euro: 20 messi dalla Regione Toscana con fondi propri più 13 milioni che la giunta regionale ha intercettato dai fondi europei, i restanti 7 dal contratto di programma fra ministero delle infrastrutture e Rfi (gruppo Fs).

A cosa serve? A far passare i contenitori direttamente dalla banchina al treno senza troppi passaggi che significano aggravio di costi e spesso anche di tempi. Il container va giù dalla nave con la gru, poi il transtainer lo porta a bordo del convoglio nell'unico tratto non elettrificato, un fascio di tre binarida 750 metri secondo gli standard europei più evoluti.

Si risolve così il problema dell'intoppo alla stazione del Calambrone e del mancato ammodernamento della linea: mezzo migliaio di euro era il costo di un treno dalla Darsena Toscana al Calambrone, tre chilometri percorsi in 40 minuti a una velocità che non arrivava agli otto chilometri orari, poco più di una persona a passo svelto. Senza contare che servivano anche ore e ore – almeno otto – per arrivare a comporre il treno.

Resta però la strozzatura sugli orari: la possibilità di usare un tale impianto solo per un quarto delle ore di una giornata è di fatto un freno che rischia di creare problemi di gestione. Colpa di un problema tecnico? No, semplicemente del fatto che è stato deciso che il verdissimo ponte ferroviario sul Canale dei Navicelli possa restare chiuso – dunque, utilizzabile dai treni-portacontainer – solo per qualche ora al giorno perché così negli altri orari le barchette, più o meno grandi, e gli yacht in entrata e in uscita dallo Scolmatore abbiano vita tranquilla e possano passare senza problemi, com'è stato finora.

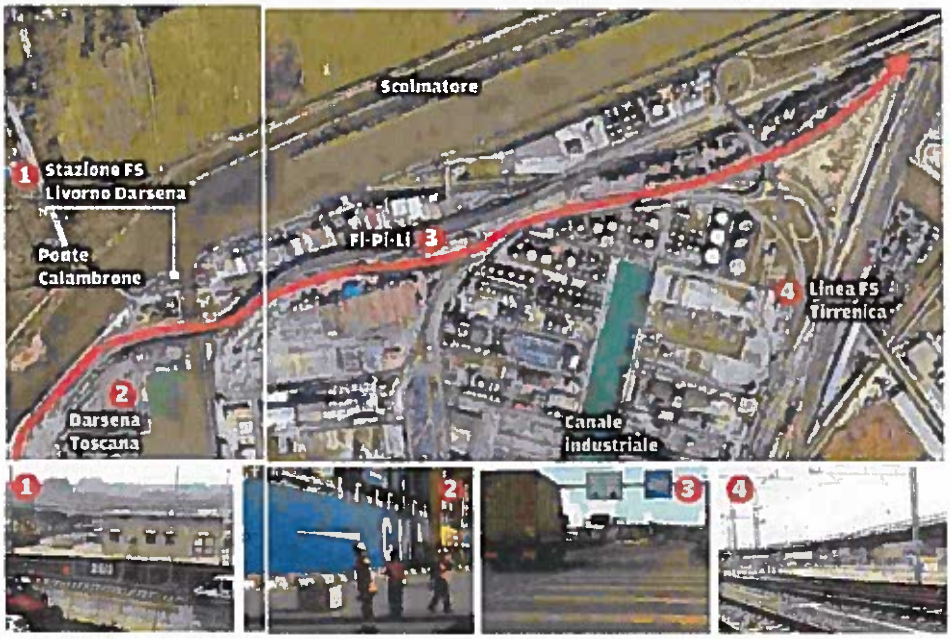
Il modello del porto di Avnversa è stato richiamato dal commissario dell'Authority **Giuliano Gallanti**: è a meno di cento chilometri da Rotterdam eppure riesce a reggere la competizione proprio grazie all'efficienza dei collegamenti ferroviari. È stato quello il modello che nel 2011 aveva spinto i vertici di Rfi, il numero uno dell'Authority e il governatore Rossi a firmare una intesa che tre anni più tardi metteva nelle mani della società del gruppo Fs 31.900 metri quadri di aree portuali in zona Sponda Ovest della Darsena Toscana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'IDEA DEL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE DELLA COSTA

Mazzeo (Pd): una Authority logistica unica fra banchine e aeroporto

Il nuovo terminal ferroviario del porto di Livorno è «un'opera importante, che mette Livorno e la costa toscana in una posizione di assoluto rilievo nel campo dell'intermodalità e rafforza sensibilmente la competitivit dello scalo labronico». Parole di Antonio Mazzeo, presidente della Commissione Costa del consiglio regionale.
Ma Mazzeo segnala che «ci sono le condizioni per agire anche sul piano della governance». Tradotto: nella prossima riunione della commissione per lo sviluppo della Costa, l'esponente Pd avan- zerà «la proposta di un'Autorità unica del sistema logistico dell'Alto Tirreno, che comprenda le amministrazioni di Livorno, Piombino, Pisa e Collesalvetti, l'Autorità portuale unica e Toscana Aeroporti col supporto di Logistica Toscana».
Il presidente della commissione ha intenzione di «convocare un apposito tavolo di lavoro», puntando a «coordinare e ottimizzare l'attività di un settore che deve puntare ad essere sempre più strategico e centrale nell'economia della Toscana». Poi ha citato Delrio, «il passo che manca alla Toscana quello di fare pi sistema e noi vogliamo provare, su questa strada, a dare il nostro contributo».



Rossi: nessuna Regione investe così tanto su un porto

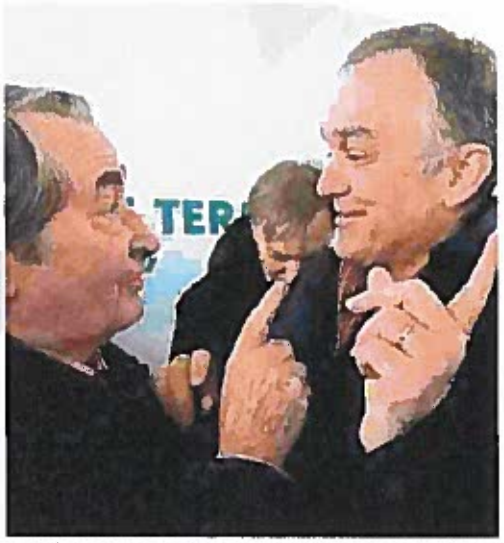
L'amministratore di Rfi (Fs): dall'adeguamento delle gallerie appenniniche benefici anche per Livorno

LIVORNO

La direttissima (in soprae vata) della superstrada Fi-Pi-Li verso la Darsena Toscana l'hanno inaugurata esattamente 13 anni fa e ne sono passati più di sette da quando è strozzata da una voragine kafkiana che nessuno ha mai tappato. Adesso c'è da sperare che l'altra direttissima per la Darsena, quella ferroviaria, abbia un destino migliore: non foss'altro perché basta un'occhiata in mare e ovunque si vedono navi, basta un'occhiata negli angoli dell'estrema periferia e ovunque spuntano container.

Chissà se il ministro **Graziano Delrio** e il governatore **Enrico Rossi** sono dpi scaramantici: fatto sta che, sotto una tramontana che ghiaccerebbe anche l'entusiasmo di un dj, in una inaugurazione in cui non c'è un nastro da tagliare, il primo spende un paragone per indicare anche un miraggio di vivibilità che interessa chi sta fuori dalla cinta portuale. È l'esempio di Trieste: il livello di utilizzo della ferrovia per far arrivare le merci sulle banchine e per spedirle via è tale da «evitare 600mila passaggi di camion turchi sulle strade del territorio».

È quella che chiamano la "cura del ferro". Il ministro la rivendica come fattore di competitività per rilanciare l'economia ma anche come strumento per ottenere nuovi standard di qualità della vita («si pensi al fatto che la Svizzera riesce a far viaggiare via treno il 70% delle merci»). E noi? Delrio indica l'obiettivo di arrivare al 50% nel giro di cinque anni. Con una sottolineatura dedicata a Livorno: «Con questa nuova infrastruttura si candida a diventare una delle punte di diamante della nuova intermodalità mare-ferro», cioè che punta forte su trasporti ferroviari e marittimi.



Gallanti a tu per tu con Rossi. In alto il ministro Delrio (Repetti Pentafoto)

Il presidente della Regione va a ripescare i conti: ricorda i 40 milioni di euro, metà tirati fuori dalle casse della Regione (e, a parte i sette messi da ministero e Rfi, altri 13 sono arrivati da Bruxelles, dove Rossi è andato per tre volte «a dar battaglia sugli aiuti di Stati perché i tedeschi prima sistemano le cose loro e poi fanno i severi con noi altri»). Cifre e soldi che gli danno il destro per ribadire che «non esiste nessun'altra Regione disposta a investire così tanto su un porto» (e qui il riferimento è ovviamente alla Darsena Europa che verrà...).

E l'amministratore delegato di Rfi (gruppo Fs) **Maurizio Gentili** a richiamare l'attenzione sul fatto che sarà importante anche per il porto di Livorno l'adeguamento prossimo venturo delle gallerie fra Prato e Bologna rispetto alle esigenze dei nuovi standard di trasporto merci. E, detto per inciso, l'argomentazione si potrebbe estendere agli interventi sulla galleria del Brennero e sull'asse collegato.

IL MINISTRO DELRIO

Bisogna fare come Trieste: l'efficienza delle ferrovie nello smistare i traffici portuali ha tolto dalle strade 600mila camion all'anno

Da parte di **Alessandro Franchi**, presidente della Provincia, invece la sottolineatura dedicata allo "scavalco" ferroviario che farà dell'interporto un vero retroporto.

Le parole di [redacted] equivalgono a un tirar di riga che, nel giorno in cui salta fuori il nome del presidente designato, consegna ai posteri la visione con cui ha governato per cinque anni il porto. Non un tipo qualunque: dopo gli anni al timone dello scalo di Genova, dopo gli anni ai vertici di Espo (l'organizzazione europea delle istituzioni portuali), a Livorno ce l'ha fatta a portare a casa il nuovo Prg portuale, oltre ai bandi per Darsena Europa, privatizzazione della Porto 2000 e bacini (pur con tutti gli intoppi e i rinvii). Più, appunto, la scelta di "ferroviarizzare" il porto: potrebbe essere l'asso nella manica per evitare di finire nel calderone dei progetti da sforbiciare nella "spending review" dell'équipe dell'ingegner **Enrico Cascetta**..

Ma Gallanti si toglie anche un sassolino dalla scarpa quando, con puntiglio genovese, fa cadere un inciso per dire che il sindaco **Filippo Nogarin** ha preso una cantonata poco prima, visto che nel nome di un nuovo rapporto fra porto e città il primo cittadino M5s aveva fatto riferimento al Nord Europa («dove i sindaci guidano le Autorità portuali»). Applauso isolato dal pubblico, Nogarin se la prende («ma cosa applaudi...»). È una dinamica standard nella relazione fra il Comune e [redacted] soggetto istituzionale affacciatosi sulla scena solo vent'anni fa: anche un pidiessino come **Gianfranco Lamberti** aveva messo i suoi funzionari a studiare qualcosa del genere.

In realtà, il sindaco pentastellato mette l'accento soprattutto su due cose. L'una: questa infrastruttura «la attendevamo da 15 anni e ora finalmente l'abbiamo perché è davvero importante». L'altra: bisogna far di tutto per sbloccare la gara dei bacini di carenaggio, l'infortunio mortale non deve diventare un alibi. *(m.z.)*

«Con questo raccordo si mette in rete le due Europe, interna e costiera»

Aperto il collegamento tra Fs e Terminal Tdt della Darsena Toscana

SI PARTE Inaugurato il terminal Livorno Toscana: l'ultimo miglio di ferrovia che entra in porto e consente alla logistica di essere più efficace

- LIVORNO -

NON È SOLTANTO un importante e attesissimo raccordo ferroviario tra la rete nazionale Fs e il terminal TDT della Darsena Toscana, in grado di velocizzare il transito dei containers con un risparmio da 8 a 4 ore di tempo. E' un record assoluto nazionale: perchè come hanno ribadito il governatore Enrico Rossi e il numero uno di Rete Ferrovie Murizio Gentile, Livorno diventa il primo dei porti italiani ad avere questo by-pass diretto con la rete. «Significa che abbiamo completato l'ultimo miglio che consentirà a tutta la logistica- ha detto il ministro Graziano Delrio intervenendo alla cerimonia di inaugurazione- e quindi alle imprese che ne usufruiscono, di essere più efficace, mettendo in rapporto diretto il sistema mare con la rete Fs: con una parte di quella cura del ferro che abbiamo ideato per il sistema infrastrutturale merci previsto anche nella riforma della portualità». Anche Enrico Rossi ha parlato di grande passo avanti per la modernizzazione dello scalo livornese, con una integrazione più diretta con le grandi reti europee via mare e via ferrovia. "Da oggi le due Toscane, interna e costiera, e le due Europe- ha detto Rossi- saranno più integrate". Ed ha ricordato con orgoglio come la sua Toscana sia stata ad oggi l'unica regione italiana ad aver fatto grandi investimenti sui porti, sottolineando non solo il contributo economico per la rete ferroviaria, ma anche i 250 milioni di euro messi a bilancio per la Piattaforma Europa.

IL GOVERNATORE

«Grandi investimenti fatti compresi i 250 milioni per la Piattaforma Europa»

«UN'OPERA- ha voluto chiarire Rossi dopo i recenti allarmi per la delibera della giunta regionale che chiede integrazioni- nella quale crediamo profondamente e che rimane una priorità della Regione». A mettere il cappello sul raccordo ferroviario, sulla sua importanza e sulle prospettive di sviluppo dell'intero sistema- Rossi aveva anche ricordato il prossimo avvio dello "scavalco" per collegare direttamente il porto al retroporto Vespucci- anche il presidente della Provincia Alessandro Franchi e in particolare il commissario governativo, già presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini Gallanti. «Una ferrovia che entra direttamente in porto- ha ricordato Gallanti- è stata e continua ad essere il Must di Anversa, che è tra gli scali più efficienti d'Europa. E da quando sono diventato presidente dell'AP di Livorno- ha detto ancora- ho puntato a questo sbocco, che non esito a definire un risultato eccezionale. Anche perchè sono consapevole- ha concluso- che oggi la concorrenza tra porti si fa specialmente a terra, rendendo più veloce l'entrata e l'uscita delle merci». Qualche pizzicata polemica c'è stata con il sindaco Filippo Nogarin, sia pure ammantata da reciproco rispetto istituzionale (ne scriviamo a parte qui sotto). Il raccordo baypassa finalmente il vecchio snodo del Calabrone con circa 3 km di nuova linea elettrificata, con l'elettrificazione tutta nuova del ponte girevole sulla radice della Darsena Toscana, e con due binari di sosta e di interscambio nel terminal TDT che consentiranno di fare trenu-blocco fino a 750 metri, lo standard stabilito dalle leggi europee. Qualcosa è ancora da completare, ma il sistema già funziona.

A.F.

Concorrenza a terra

«DA QUANDO sono diventato presidente dell'AP di Livorno- ha detto Gallanti - ho puntato a questo sbocco, un risultato eccezionale. Oggi la concorrenza tra porti si fa specialmente a terra, rendendo più veloce l'entrata e l'uscita delle merci»

LE FRIZIONI IL SINDACO SI FA ATTENDERE E POI POLEMIZZA TIRA FRECCIATINE A QUASI TUTTI

Nogarin : «Un'opera in ritardo di 15 anni»

E' ARRIVATO in ritardo, ancora più in ritardo del ministro- che s'è fatto attendere quasi un'ora- ma ha ripagato i presenti con una raffica di distinguo polemici che, pur nel rispetto delle forme istituzionali, sono andati all'osso, tanto da aprire un siparietto di repliche altrettanto pepate. Filippo Nogarin, sindaco di Livorno, ha esordito sottolineando che il collegamento Fs in fase di inaugurazione «è arrivato con 15 anni di ritardo" rispetto ai programmi; ed ha chiesto garanzie al presidente Rossi "perchè anche l'atteso scavalco per l'interporto non abbia tempi altrettanto lunghi». Poi, mentre Rossi e Gallanti friggevano per rispondergli- e gli hanno poi risposto- è andato avanti come un carrarmato. «Faccio due appelli urgenti- ha detto- il primo dei quali riguarda i bacini di carenaggio, chiusi da troppo tempo, con la perdita di centinaia di posti di lavoro, in una situazione che continua ad essere avvolta nella nebbia. Il secondo appello- ha continuato- è per cambiare il rapporto tra porto e città che da tempo seguono percorsi paralleli. Mi prendo anch'io la mia parte di responsabilità- ha ammesso- ma occorre davvero ragionare in un'ottica di sistema. Come Comune ci siamo impegnati in questo senso sul piano regolatore e sul piano strutturale. Anche se la riforma portuale non ci aiuta- all'estero ci sono porti amministrati dai sindaci o con i sindaci- siamo pronti a collaborare. Chiediamo infine chiarezza sulla privatizzazione della Porto 2000. Ma il punto fondamentale è che per l'economia, per il lavoro e per la crescita, o vinciamo insieme o perdiamo tutti».

La Repubblica FI

LA DARSENA

Stazione nel porto Livorno rilancia

LIVORNO fa un salto in avanti. «Questa è un'opera unica nel Mediterraneo e un biglietto da visita per l'Italia che deve trasformarsi nel molo dell'Europa», dice il ministro delle infrastrutture Delrio a proposito del nuovo terminal ferroviario Darsena, inaugurato ieri nel porto di Livorno. Il terminal consente l'arrivo sulla banchina di treni merci lunghi fino a 750 metri.

CIUTI A PAGINA II

Le infrastrutture

Treni in banchina con il terminal il porto di Livorno punta al rilancio

L'INAUGURAZIONE
A Livorno ieri per la nuova opera Enrico Rossi e il ministro Delrio (foto di Laura Lezza)

Delrio, Rossi e Nogarin insieme all'inaugurazione. Il ministro: "La Darsena sarà il molo d'Europa"

Il governatore al sindaco: "Se anche il Comune mettesse dei soldi saremmo contenti"

ILARIA CIUTI

LIVORNO fa un salto in avanti. «Questa è un'opera unica nel Mediterraneo e un biglietto da visita per l'Italia che deve trasformarsi nel molo dell'Europa», dice il ministro delle infrastrutture Delrio a proposito del nuovo terminal ferroviario Darsena, inaugurato ieri nel porto di Livorno. Il terminal consente l'arrivo sulla banchina di treni merci lunghi fino a 750 metri, facilitando il trasporto su ferro dei container che andranno direttamente dalle navi alla linea ferroviaria Tirrenica, senza più dover passare dallo scalo merci di Calambrone. Livorno diventa così «l'unico porto in Italia a avere al suo interno una stazione ferroviaria», come dice il governatore Rossi. Un'innovazione, è convinto il governatore, che porterà la città toscana a «raggiungere un ruolo di primo piano nella portualità nazionale». Presenti all'inaugurazione, anche il sindaco pentastellato di Livorno, Filippo Nogarin, il presidente della Provincia, Alessandro Franchi, il presidente dell'autorità portuale, Giuliano Gallanti, e l'ad di Rfi (Rete ferroviaria italiana) Maurizio Gentile.

Il terminal è costato circa 40 milioni, di cui 7 previsti dal contratto di programma tra Rfi e ministero delle infrastrutture, e il resto stanziato dalla Regione che sottolinea come «l'opera sia già adeguata agli standard tecnologici e di infrastruttura del corridoio europeo Ten T Scandinavia - Mediterraneo». Dunque Livorno diventa un punto di collegamento tra Italia e Europa. «Si tocca con mano cosa vuol dire un'opera utile - dice ancora Delrio - Perché l'intermodalità ferro-mare tra porti e corridoi europei è una delle chiavi per garantire efficienza e innovazione al sistema produttivo del paese». Bene, Livorno dà il via. Senza evitare qualche polemica tra Rossi e Nogarin. Al sindaco che parla di «opera attesa da 15 anni», il governatore ribatte di averceli messi lui i finanziamenti nel 2011, e che la Regione continuerà a investire a sulla costa «ma se anche il Comune volesse metterci a disposizione dei soldi noi saremmo contenti». Nel 2017 la Regione investirà a Livorno 9 dei 14 milioni necessari allo scavalco ferroviario che collegherà il porto all'interporto, e 250 milioni per la costruzione della Darsena Europa dove attraccheranno le grandi navi per gli altrettanto grandi container che si avviano a essere le più usate nel mondo. Delrio annunzia anche il nome, l'ingegner Stefano Corsini, che il governo ha già nominato come nuovo presidente dell'autorità portuale.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

I PUNTI

IL TERMINAL
Consente l'arrivo sulla banchina di treni merci lunghi fino a 750 metri, facilitando il trasporto su ferro dei container che vanno dalle navi ai vagoni

L'OBIETTIVO
"Un'innovazione", dice il governatore Rossi, "che porterà la città toscana a raggiungere un ruolo di primo piano nel sistema dei porti nazionale"

GLI INVESTIMENTI
Nel 2017 la Regione investirà a Livorno 9 dei 14 milioni necessari allo scavalco ferroviario e 250 milioni per la costruzione della Darsena Euro

Le infrastrutture

PER SAPERNE DI PIÙ www.firenze.repubblica.it

Treni in banchina con il terminal il porto di Livorno punta al rilancio

Delrio, Rossi e Nogarin insieme all'inaugurazione. Il ministro: "La Darsena sarà il molo d'Europa"

Il governatore al sindaco: "Se anche il Comune mettesse dei soldi saremmo contenti"

ILARIA CIUTI

LIVORNO fa un salto in avanti. «Questa è un'opera unica nel Mediterraneo e un biglietto da visita per l'Italia che deve trasformarsi nel molo dell'Europa», dice il ministro delle infrastrutture Delrio a proposito del nuovo terminal ferroviario Darsena, inaugurato ieri nel porto di Livorno. Il terminal consente l'arrivo sulla banchina di treni merci lunghi fino a 750 metri, facilitando il trasporto su ferro dei container che andranno direttamente dalle navi alla linea ferroviaria Tirrenica, senza più dover passare dallo scalo merci di Calambrone. Livorno diventa così «l'unico porto in Italia a avere al suo interno una stazione ferroviaria», come dice il governatore Rossi. Un'innovazione, è convinto il governatore, che porterà la città toscana a «raggiungere un ruolo di primo piano nella portualità nazionale». Presenti all'inaugurazione, anche il sindaco pentastellato di Livorno, Filippo Nogarin, il presidente della Provincia, Alessandro Franchi, il presidente dell'autorità portuale Giuliano Gallanti, e l'ad di Rfi (Rete ferroviaria italiana) Maurizio Gentile.

Il terminal è costato circa 40 milioni, di cui 7 previsti dal contratto di programma tra Rfi e ministero delle infrastrutture, e il resto stanziato dalla Regione che sottolinea come «l'opera sia già adeguata agli standard tecnologici e di infrastrutturazione del corridoio europeo Ten-T Scandinavia – Mediterraneo». Dunque Livorno diventa un punto di collegamento tra Italia e Europa. «Si tocca con mano cosa vuol dire un'opera utile – dice ancora Delrio - Perché l'intermodalità ferro-mare tra porti e corridoi europei è una delle chiavi per garantire efficienza e innovazione al sistema produttivo del paese». Bene, Livorno dà il via. Senza evitare qualche polemica tra Rossi e Nogarin. Al sindaco che parla di «opera attesa da 15 anni», il governatore ribatte di averceli messi lui i finanziamenti nel 2011, e che la Regione continuerà a investire a sulla costa «ma se anche il Comune volesse metterci a disposizione dei soldi noi saremmo contenti». Nel 2017 la Regione investirà a Livorno 9 dei 14 milioni necessari allo scavalco ferroviario che collegherà il porto all'interporto, e 250 milioni per la costruzione della Darsena Europa dove attraccheranno le grandi navi per gli altrettanto grandi container che si avviano a essere le più usate nel mondo. Delrio annunzia anche il nome, l'ingegner Stefano Corsini, che il governo ha già nominato come nuovo presidente dell'autorità portuale.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

I PUNTI

IL TERMINAL
Consente l'arrivo sulla banchina di treni merci lungi fino a 750 metri, facilitando il trasporto su ferro dei container che vanno dalle navi ai vagoni

L'OBIETTIVO
"Un'innovazione", dice il governatore Rossi, "che porterà la città toscana a raggiungere un ruolo di primo piano nel sistema dei porti nazionale"

GLI INVESTIMENTI
Nel 2017 la Regione investirà a Livorno 9 dei 14 milioni necessari allo scavalco ferroviario e 250 milioni per la costruzione della Darsena Euro

L'INAUGURAZIONE
A Livorno ieri per la nuova opera Enrico Rossi e il ministro Delrio (foto di Laura Lezza)

DIGITALIZZARE LE OPERAZIONI PORTUALI CON IL 5G

Tra cargo e navi da crociera

Livorno,19 dicembre 2016 – Attraverso il Porto di Livorno, ogni anno, passano oltre 30 milioni di tonnellate di merci, 7.000 navi e 2,5 milioni di turisti, facendo di Livorno uno dei più grandi porti del Mediterraneo e uno snodo essenziale per il commercio e il turismo toscano.

La nuova collaborazione tra Ericsson e CNIT (Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni) mira a sviluppare tutto questo. "Vogliamo far evolvere il porto", afferma Paolo Pagano, direttore dell'Innovation Service Center, progetto tecnologico portato avanti dal CNIT e dall'Autorità Portuale di Livorno. "Livorno offre un'eccezionale prospettiva di ricerca e sviluppo per il mondo dei sistemi di trasporto intelligenti. Un'iniziativa degna di nota è quella guidata da ETSI ed ERTICO, che mira alla comunicazione veicolo-veicolo e veicolo-infrastruttura".

Una Nuova Era di Scoperte

I partner stanno portando avanti un progetto di ricerca innovativo per la creazione di un porto connesso attraverso il digitale. Stanno esplorando come sensori, telecamere e dispositivi possano connettersi ad una infrastruttura di rete, per la creazione di un sistema di comunicazione integrato. Grazie a questo progetto, macchine, dispositivi ed esseri umani saranno in grado di condividere istantaneamente e senza interruzioni tutte le informazioni necessarie.

Tutto questo potrebbe trasformare le operazioni portuali. Ad esempio, al momento dello scarico di un container dalla nave, invece di dover contattare telefonicamente il centro di distribuzione e chiedere di spostarlo in una destinazione specifica, un'infrastruttura intelligente permette al container stesso di comunicare direttamente con la destinazione finale, così come con tutte le macchine e gli esseri umani lungo il percorso.

Nel mese di novembre, presso il porto di Livorno, ci sarà una dimostrazione per testare il controllo a distanza automatizzato degli UGV (veicoli terrestri senza equipaggio) per le operazioni di carico e scarico nell'area del porto. L'aspettativa è che i robot cooperino lavorando in sciami, sfruttando la tecnologia del cloud e del calcolo distribuito. I veicoli senza equipaggio e quelli connessi, insieme ad una grande quantità di sensori scalari, saranno caratterizzati da comunicazioni M2M (Machine-to-Machine) e controlli da remoto.

I porti ospitano diversi reparti, tra cui la guardia costiera, le dogane, la polizia, le autorità dei trasporti e altri organi istituzionali, per cui la possibilità di condividere i dati sulle operazioni comuni a tutti i dipartimenti, promuove un ambiente di lavoro più intelligente, sicuro ed efficiente.

Questa cooperazione nella ricerca e nell'innovazione tecnologica è un segnale che il porto connesso sta diventando una realtà, e un ingrediente chiave perché questo accada è il 5G.

Il 5G garantirà la massima velocità e ampiezza di banda e rappresenta la piattaforma ideale per comunicazioni standardizzate e senza interruzioni: "Il 5G abilita una comunicazione immediata tra tutte le parti in gioco, senza distinguere tra veicoli, esseri umani e sensori impiantati, in quanto tutti condividono la stessa tecnologia di accesso", spiega il Dr. Paolo Pagano.

Un porto connesso attrae un numero maggiore di navi, con benefici per il commercio e lo sviluppo sostenibile delle attività portuali, aprendo la Toscana e il porto di Livorno a nuove opportunità.

Ottimizzare la logistica

Se pensati come una piattaforma integrata in cui l'uomo e la macchina lavorano insieme, i porti marittimi rappresentano "spazi intelligenti" straordinari per il 5G.

L'ottimizzazione della logistica dei trasporti è una parte fondamentale dell'Internet of Things (IoT) – l'Internet delle Cose – grazie alla possibilità di connettere milioni di carichi e di passeggeri. Si potrebbe anche tenere traccia delle merci in modo più accurato, efficiente e sicuro, oltre a migliorare il processo decisionale con analisi in tempo reale.

Ericsson collabora con alcuni dei principali attori dell'industria del trasporto marittimo, inclusi il settore cargo e quello delle navi da crociera, per sviluppare la ricerca sui porti connessi attraverso il 5G. Tra le varie collaborazioni, quella con il Porto di Livorno è da considerare come un importantissimo banco di prova a livello europeo.

Utilizzando le più recenti innovazioni tecnologiche per migliorare la comunicazione in tutte le fasi delle operazioni portuali, Ericsson e i suoi partner mirano a rivoluzionare la logistica dei trasporti con soluzioni integrate, evolute e che consentano un'attività senza soluzione di continuità, fornendo al porto l'occasione per avere un ruolo ancora maggiore nell'esperienza del turismo croceristico, diventando esso stesso un'attrazione per i turisti.

Per maggiori informazioni:

www.ericsson.com/5GTuscany/digitalizing-port-operations-with-5G
ITS Europe press release: The first European live trial for Intelligent Transport Systems

Network of Embedded Systems

INFORMAZIONI DI BACKGROUND

È in corso una profonda trasformazione digitale, guidata da **mobilità, banda larga e cloud**, che porterà alla piena realizzazione di quella che Ericsson chiama **Networked Society – Società Connessa –** dove tutto ciò che potrà beneficiare di una connessione sarà connesso generando benefici per la società, le imprese e l'ambiente, consentendo alle persone di realizzare il loro pieno potenziale e di creare un futuro più sostenibile.

Banda larga, mobilità e cloud stanno rapidamente rimodellando le catene del valore, digitalizzando i modelli di business e creando opportunità impensabili fino a qualche anno fa. Il 5G è il prossimo passo nell'evoluzione della comunicazione mobile e sarà un abilitatore fondamentale della Società Connessa.

Le nuove funzionalità del 5G abbracciano varie dimensioni, tra cui maggiore capacità e larghezza di banda, una grande flessibilità, requisiti energetici più bassi, sicurezza, affidabilità e incredibili velocità di trasmissione dei dati, nonché una minore latenza. Il 5G apporterà notevoli miglioramenti nelle prestazioni per supportare future nuove applicazioni, che avranno un impatto positivo non solo sulle persone ma anche sulle industrie. Si potrà parlare infatti di Internet industriale.

Il 5G va visto come un sistema in grado di supportare:

- **un volume mobile di dati 1000 volte superiore;**
- **un numero di dispositivi collegati da 10 a 100 volte superiore**
- **una velocità di trasmissione dati media per utente da 10 a 100 volte superiore**
- **una durata di vita delle batterie 10 volte superiore per comunicazione da macchina a macchina a basso consumo energetico:** maggiore autonomia in movimento consumando meno energia;
- **una latenza ridotta di cinque volte:** un'interazione più fluida e minori tempi di attesa con applicazioni che richiedono un'elevata larghezza di banda.

La transizione al 5G sarà graduale, con lo sviluppo di un sistema 5G commerciale e completo previsto nel 2020. Ora che la standardizzazione della tecnologia è in corso, si sta formando un **vibrante ecosistema** composto da operatori di telefonia mobile, università, centri di ricerca e altre industrie che stanno esplorando e testando le possibilità che offre il 5G, tramite ricerche congiunte, sviluppi, test sul campo e creazione di innovativi casi di utilizzo. Questo lavoro è fondamentale perché permetterà di comprendere casi d'utilizzo, requisiti e scenari reali di sviluppo del 5G.

Il 5G può essere visto anche come un sistema. Ad inizio 2016 Ericsson ha annunciato l'espansione del proprio programma di ricerca e sviluppo (R&S) intersettoriale sul 5G ad una serie di mercati europei. Il programma, denominato "5G for Europe" riunisce importanti attori delle industrie, il settore pubblico e prestigiose università di tutta Europa per rafforzare la competitività del continente e massimizzare i benefici della Società Connessa.

Questo programma consentirà di creare progetti innovativi che permetteranno anche alle piccole e medie imprese e agli enti di collaborare con una vasta gamma di attori del settore, di confrontarsi con il mondo accademico e di assicurarsi un accesso tempestivo e conveniente alla tecnologia.

Anche in Italia è stato recentemente avviato un programma, "5G for Italy". Si tratta di un ecosistema aperto per la ricerca e la realizzazione di progetti innovativi abilitati dalla tecnologia 5G, con l'obiettivo di accelerare la digitalizzazione del Paese. È la prima iniziativa in Italia che aggrega industrie, istituzioni, università, centri di ricerca, amministrazioni locali e piccole e medie imprese per sviluppare e testare nuovi servizi e progetti pilota che si avvalgono della tecnologia 5G. I principali settori di analisi saranno le Smart City, l'Internet of Things, l'Industria 4.0, il Trasporto e la Smart Agricolture. L'accordo consentirà inoltre di individuare i trend emergenti nel panorama italiano e internazionale e di studiare nuove opportunità tecnologiche e di business che la tecnologia 5G introdurrà nel mercato a partire dal 2020.

In questo scenario tecnologico e collaborativo si inseriscono i progetti che Ericsson sta avviando insieme a diversi partner, principalmente localizzati in Toscana. La connettività 5G sarà un abilitatore di nuove applicazioni per l'Internet of Things, il cloud, i big data, la robotica. Questi test innovativi apriranno la strada a nuovi servizi in molteplici industrie, garantendo all'Italia un importante ruolo nel processo di sviluppo della nuova tecnologia 5G.

Porto di Livorno: digitalizzare le operazioni portuali con il 5G. Collaborazione Ericsson e CNIT

(FERPRESS) – Roma, 19 DIC – Attraverso il Porto di Livorno, ogni anno, passano oltre 30 milioni di tonnellate di merci, 7mila navi e 2,5 milioni di turisti, facendo di Livorno uno dei più grandi porti del Mediterraneo e uno snodo essenziale per il commercio e il turismo toscano.

La nuova collaborazione tra Ericsson e CNIT (Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni) mira a sviluppare tutto questo. "Vogliamo far evolvere il porto", afferma Paolo Pagano, direttore dell'Innovation Service Center, progetto tecnologico portato avanti dal CNIT e dall'Autorità Portuale di Livorno. "Livorno offre un'eccezionale prospettiva di ricerca e sviluppo per il mondo dei sistemi di trasporto intelligenti. Un'iniziativa degna di nota è quella guidata da ETSI ed ERTICO, che mira alla comunicazione veicolo-veicolo e veicolo-infrastruttura".

I partner stanno portando avanti un progetto di ricerca innovativo per la creazione di un porto connesso attraverso il digitale. Stanno esplorando come sensori, telecamere e dispositivi possano connettersi ad una infrastruttura di rete, per la creazione di un sistema di comunicazione integrato. Grazie a questo progetto, macchine, dispositivi ed esseri umani saranno in grado di condividere istantaneamente e senza interruzioni tutte le informazioni necessarie.

Tutto questo potrebbe trasformare le operazioni portuali. Ad esempio, al momento dello scarico di un container dalla nave, invece di dover contattare telefonicamente il centro di distribuzione e chiedere di spostarlo in una destinazione specifica, un'infrastruttura intelligente permette al container stesso di comunicare direttamente con la destinazione finale, così come con tutte le macchine e gli esseri umani lungo il percorso.

Nel mese di novembre, presso il porto di Livorno, ci sarà una dimostrazione per testare il controllo a distanza automatizzato degli UGV (veicoli terrestri senza equipaggio) per le operazioni di carico e scarico nell'area del porto. L'aspettativa è che i robot cooperino lavorando in sciami, sfruttando la tecnologia del cloud e del calcolo distribuito. I veicoli senza equipaggio e quelli connessi, insieme ad una grande quantità di sensori scalari, saranno caratterizzati da comunicazioni M2M (Machine-to-Machine) e controlli da remoto.

I porti ospitano diversi reparti, tra cui la guardia costiera, le dogane, la polizia, le autorità dei trasporti e altri organi istituzionali, per cui la possibilità di condividere i dati sulle operazioni comuni a tutti i dipartimenti, promuove un ambiente di lavoro più intelligente, sicuro ed efficiente.

Questa cooperazione nella ricerca e nell'innovazione tecnologica è un segnale che il porto connesso sta diventando una realtà, e un ingrediente chiave perché questo accada è il 5G.

Il 5G garantirà la massima velocità e ampiezza di banda e rappresenta la piattaforma ideale per comunicazioni standardizzate e senza interruzioni: "Il 5G abilita una comunicazione immediata tra tutte le parti in gioco, senza distinguere tra veicoli, esseri umani e sensori impiantati, in quanto tutti condividono la stessa tecnologia di accesso", spiega il Dr. Paolo Pagano.

Un porto connesso attrae un numero maggiore di navi, con benefici per il commercio e lo sviluppo sostenibile delle attività portuali, aprendo la Toscana e il porto di Livorno a nuove opportunità.

Se pensati come una piattaforma integrata in cui l'uomo e la macchina lavorano insieme, i porti marittimi rappresentano "spazi intelligenti" straordinari per il 5G.

L'ottimizzazione della logistica dei trasporti è una parte fondamentale dell'Internet of Things (IoT) – l'Internet delle Cose – grazie alla possibilità di connettere milioni di carichi e di passeggeri. Si potrebbe anche tenere traccia delle merci in modo più accurato, efficiente e sicuro, oltre a migliorare il processo decisionale con analisi in tempo reale.

Ericsson collabora con alcuni dei principali attori dell'industria del trasporto marittimo, inclusi il settore cargo e quello delle navi da crociera, per sviluppare la ricerca sui porti connessi attraverso il 5G. Tra le varie collaborazioni, quella con il Porto di Livorno è da considerare come un importantissimo banco di prova a livello europeo.

Utilizzando le più recenti innovazioni tecnologiche per migliorare la comunicazione in tutte le fasi delle operazioni portuali, Ericsson e i suoi partner mirano a rivoluzionare la logistica dei trasporti con soluzioni integrate, evolute e che consentano un'attività senza soluzione di continuità, fornendo al porto l'occasione per avere un ruolo ancora maggiore nell'esperienza del turismo croceristico, diventando esso stesso un'attrazione per i turisti.

Giampieri: "Per l'Uscita ad Ovest ora scelte urgenti"

ANCONA – Il Presidente Rodolfo Giampieri, appresa la decisione del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio in merito al progetto dell'Uscita a Ovest, ha dichiarato: "Il Ministro Delrio ha saputo assumersi ancora una volta la responsabilità di scelte definitive da tempo attese per sbloccare una situazione di impasse ed incertezza per il porto ed il territorio.
Si apre ora la possibilità di individuare, una soluzione che sia pragmatica e sostenibile da un punto di vista ambientale ed economico. Una esigenza che rimane con tutta la sua urgenza e necessità per sostenere la competitività di un nodo cardine del sistema Italia della portualità e fulcro delle Autostrade del Mare della Macro Regione Adriatico Ionica.
Sono convinto che, con un leale lavoro di squadra di tutte le Istituzioni responsabili e competenti, sarà possibile raggiungere questo obiettivo in tempi definiti".

Corriere Marittimo

Ancona-Giampieri approva la bocciatura di "Uscita a ovest"

ANCONA-Il vecchio progetto dell'Uscita a Ovest dal porto di Ancona, per il collegamento fra porto e grande viabilità, era stato bocciato alcuni giorni fa dal ministero delle Infrastrutture. Il presidente del porto di Ancona, Rodolfo Giampieri, appresa la decisione del ministro Delrio in una nota diffusa fa sapere:

"Il ministro Delrio ha saputo assumersi ancora una volta la responsabilità di scelte definitive da tempo attese per sbloccare una situazione di impasse ed incertezza per il porto ed il territorio. Si apre ora la possibilità di individuare, una soluzione che sia pragmatica e sostenibile da un punto di vista ambientale ed economico. Una esigenza che rimane con tutta la sua urgenza e necessità per sostenere la competitività di un nodo cardine del sistema Italia della portualità e fulcro delle Autostrade del Mare della Macro Regione Adriatico Ionica. Sono convinto che, con un leale lavoro di squadra di tutte le Istituzioni responsabili e competenti, sarà possibile raggiungere questo obiettivo in tempi definiti".

Assoagenti, "Napoli deve essere meno cara"

«Immaginiamo che domani il dragaggio sia stato fatto. Sarà soddisfatto solo l'aspetto tecnico mentre la competitività sarà di là da venire. Intendo i costi, la produttività, la garanzia di sosta in rada, le rese, lo stoccaggio, i servizi tecnico-nautici, l'ammodernamento degli impianti obsoleti. Riusciremo a essere competitivi?». Se lo chiede Stefano Sorrentini, presidente Assoagenti Campania **da luglio scorso**, nel corso del brindisi di fine anno degli operatori del porto di Napoli tenutosi alla stazione marittima. Un evento che, rispetto agli altri anni, è stato più corposo con la premiazione, da parte di Assoagenti, di diversi giornalisti campani per il loro contributo all'informazione specializzata

Un anno tutto sommato all'insegna del cauto ottimismo. «Il Baltic Dry Index - spiega Sorrentini - è salito di oltre il cento per cento, anche se durante l'anno ha toccato il minimo storico. La flotta italiana è sempre giovane: secondi in Ue e quarti nel mondo. Infine, una cantieristica al vertice».

«A Napoli – continua Sorrentini - il traffico container è in incremento. Poi c'è stata la riforma che nel giro di quindici mesi è stata approvata dopo un processo di scrittura partito nel 2002: diamo atto perlomeno al governo precedente di esser stato celere. Spirito (presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, ndr), ci ha incontrati tutti nel giro di ventiquattr'ore dall'insediamento. Vedo idee chiare su efficienza, incentivi, piani industriali, questo grazie anche alla squadra di tecnici preparati messa in campo dal governo».

Ora però c'è da rimboccarsi le maniche dopo anni di letargo. «Il successo di un porto – conclude Sorrentini – è nella sinergia pubblico-privato, diciamo che il primo elemento è stato risolto, ora tocca a noi, non abbiamo più alibi. Faccio un esempio pratico: immaginiamo che domani il dragaggio sia stato fatto. Sarà soddisfatto solo l'aspetto tecnico mentre la competitività sarà di là da venire. Intendo i costi, la produttività, la garanzia di sosta in rada, le rese, lo stoccaggio, i servizi tecnico-nautici, l'ammodernamento degli impianti obsoleti. Riusciremo a essere competitivi?».

Gazzetta del Sud

Banchina XX Luglio, inatteso stallo nei lavori

Esito deficitario delle prove di carico Bloccata la copertura in cemento

È necessario attendere un ulteriore assestamento del materiale

È proprio vero: quando si comincia un' opera pubblica non si riesce mai a mantenere la data fissata di chiusura. La banchina XX Luglio attesa da decenni e cominciata ormai da parecchi anni non potrà essere ultimata entro fine anno, e sicuramente neppure entro fine gennaio a causa di un problema sorto proprio in questi ultimi giorni. Le prove di carico infatti avrebbero evidenziato la presenza di criticità che hanno sconsigliato all' Autorità portuale e quindi alla ditta di procedere con la posa del cemento per rendere operativo il molo. Per evitare di correre rischi, specie in fase di collaudo, si è deciso di attendere un ulteriore assestamento del materiale che è stato posiziona to e poi si faranno le valutazioni. Il presidente De Simone ha assicurato che la situazione dovrebbe sbloccarsi presto, ma ormai inutile fissare delle date. È certo comunque che i lavori sono bloccati almeno per un mese. Del resto dopo tanta attesa è indispensabile poter fruire di banchine idonee alla loro funzione anche perché la loro realizzazione è costata oltre 10 milioni di euro e dovranno servire per consentire, grazie al maggiore pescaggio, l' ormeggio delle navi traghetto che così potranno essere raggiunte direttamente dalla via Acqueviole.

In sintesi, si provvederà al prolungamento del molo XX Luglio ed alla creazione di un altro accosto lato sud nel molo.

La "nuova" banchina una volta completata consentirà al tri accosti di poppa o di prora per le navi traghetto e per qualche nave da carico, qualora l' unico molo destinato al traffico commerciale fosse occupato. I mezzi pesanti, dopo aver acquistato il ticket d' imbarco potranno incolonnarsi e raggiungere direttamente gli imbarchi senza interferire più con la strada comunale, il cui intasamento, specie nei mesi estivi, produce ingorghi in tutta la città. Un' opera complessa che sta risentendo anche delle complicazioni procedurali derivanti dal fatto che le aree di Milazzo ricadono in zona Sin, soggetta a particolari prescrizioni di tipo ambientale che ha costretto l' Autorità portuale a ottenere le varie autorizzazioni ministeriali e realizzare anche una variante.3(g.p.

)

Porti: a Palermo ripreso il dragaggio, finirà tra un mese

Al termine dei lavori i fondali raggiungeranno 12,5 metri

(ANSA) - PALERMO, 19 DIC - Ripresi i dragaggi nel bacino commerciale antistante la banchina Puntone a Palermo.

Nell'ambito dei lavori di realizzazione della cassa di colmata, sono ripresi i dragaggi nel bacino. Si concluderanno entro un mese. Al termine dell'intervento i fondali raggiungeranno i 12 metri e 50, permettendo l'attracco di navi con un pescaggio superiore rispetto a quello consentito attualmente.

PILLOLE

Porto, ripresi i drenaggi nel bacino commerciale

PALERMO - Ripresi i dragaggi al porto nel bacino commerciale antistante la banchina Puntone.

Lo ha reso noto l' Autorità portuale. "Nell' ambito dei lavori di realizzazione della cassa di colmata - si legge in una nota -, sono ripresi i dragaggi. Si concluderanno entro un mese. Al termine dell' intervento i fondali raggiungeranno i 12 metri e 50, permettendo l' attracco di navi con un pescaggio superiore rispetto a quello consentito attualmente".

Bonificata la discarica di piazzale Calatafimi

PALERMO - È stata bonificata la discarica di detriti di piazzale Carpino in zona corso Calatafimi. "Avevo più volte sollecitato l' intervento - dice il presidente della IV Circoscrizione, Silvio Moncada - in quanto la piazza è sede di un plesso scolastico, del mercatino rionale settimanale e del mercato del contadino".

Incendio a Villaciambra, evacuata palazzina

PALERMO - Un incendio è divampato in una palazzina in contrada Ceraulo a Villa ciambra. Le fiamme sono state innescate del camino mal coibentato. Nel rogo è andato distrutto il tetto in legno e la copertura in poliestere della palazzina di due piani. La costruzione è stata evacuata. I sanitari del 118 sono intervenuti per medicare alcuni residenti rimasti intossicati dal fumo.

Intimidazioni: testa agnello davanti pizzeria

ISOLA DELLE FEMMINE (PA) Il titolare di Rosso Pizza i viale dei Saraceni ha denunciato ai Carabinieri di avere trovato una testa di agnello surgelata dentro un sacchetto nel piazzale davanti all' esercizio commerciale. Il ristoratore ha detto di non avere subito richieste estorsive.

TRAGHETTI

Settecento assunzioni a bordo e a terra

Gli armatori reclutano a Livorno, Piombino e nei porti minori

3

di Stefano Taglione

Settecento posti di lavoro, una parte dei quali disponibili già da Pasqua (che nel 2017 cade il 17 aprile). Le compagnie di navigazione che toccano i porti toscani si stanno preparando per le assunzioni stagionali. Che sono tantissime: almeno 410 per il gruppo Onorato Armatori (Moby, Tirrenia e Toremar), 275 per Corsica Ferries e 15 per la più piccola Blu Navy, la società elbana che da aprile a ottobre entra in linea con un traghetto che fa la spola fra l'Elba e Piombino. Le professionalità ricercate sono molteplici: ufficiali, personale di bordo, addetti alle biglietterie e allo smistamento dei mezzi sui piazzali di imbarco e cuochi. Ma anche camerieri, receptionist e personale di camera. Le offerte – come detto – sono ben 700. Naturalmente l'armatore, forte dell'esperienza del passato, può richiamare al lavoro i dipendenti della scorsa stagione, ammesso che non lo abbiano deluso. Ma vediamo nel dettaglio tutte le occasioni che si apriranno fra pochi mesi, con le prime ricerche che scattano a gennaio.

La biglietteria di Corsica Ferries a Livorno e dx un traghetto a Piombino

Onorato Armatori. Il gruppo Onorato Armatori – che raggruppa Moby, Tirrenia e Toremar – nel periodo Pasqua-maggio fino a ottobre prevede di assumere oltre 350 persone a bordo delle navi che toccano i porti toscani, oltre a 60 risorse da impiegare nell'area amministrativa. Ecco i porti interessati: Livorno, Piombino, Portoferraio, Capraia, Porto Santo Stefano e Giglio Porto. Per candidarsi bisogna inviare il proprio curriculum all'indirizzo mail cv@moby.it. Gli ingressi saranno progressivi e entreranno nel clou in estate, fra luglio e agosto, quando i passeggeri a bordo saranno al massimo.

Corsica Ferries. Occasioni anche a bordo delle navi gialle. Corsica Ferries, da Pasqua a ottobre, assumerà 250 giovani che utilizzerà come personale di camera e di cucina sui propri traghetti, che in Toscana toccano i porti di Livorno, Piombino e Portoferraio. Cuochi, receptionist, camerieri: la compagnia con sede a Vado Ligure inizierà le selezioni già a gennaio, appoggiandosi a una società esterna di Trento. Per candidarsi per queste posizioni basta inviare una mail all'indirizzo: segreteria@primetm.com, naturalmente con il curriculum. «Per imbarcarsi – spiega il comandante di armamento di Corsica Ferries, **Matteo Giannelli** – bisogna essere in possesso del libretto di navigazione. Gli ingressi saranno cadenzati, fino a raggiungere il numero massimo fra luglio e agosto. Ci occuperemo noi di formare i futuri dipendenti stagionali». La compagnia, inoltre, assumerà altre 13-14 persone fra personale di biglietteria e di piazzale a Livorno e 11 fra Piombino e l'Elba da fine maggio all'inizio di ottobre.

Blu Navy. La più piccola delle compagnie che collegano Piombino alla principale isola dell'Arcipelago toscano, invece, ha in programma di assumere 15 persone fra biglietterie e piazzali, sia all'Elba che a Piombino. Il personale della nave – che si chiama Acciarello – è però già stato selezionato. «A bordo abbiamo anche degli elbani – spiega il direttore generale della società che ha sede a Portoferraio, **Gianluca Morace** – e siccome tutti hanno ben figurato, torneranno anche per la prossima stagione. Per candidarsi basta inviare una mail a info@blunavytraghetti.com». Il personale che passerà le selezioni sarà operativo già dal primo di aprile, visto che la nave entrerà sulla linea Piombino-Elba pochi giorni più tardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

4

FIRENZE E PROVINCIA

Il Mercato Centrale cerca 61 persone

Addetti al bar e camerieri. Addetti alla cassa e alle pulizie. Impiegati. Si prepara una nuova apertura del **Mercato Centrale** in **provincia di Firenze**. Al momento nome e collocazione del nuovo mercato sono top secret, intanto però fioccano le opportunità di lavoro. E' l'Ente bilaterale del turismo toscano (Ebtt) che annuncia la preselezione di 61 candidati a partire dal mese di gennaio 2017. Vediamo di entrare nel dettaglio. L'Ebtt cerca 22 figure da inserire nella birreria, bar e caffetteria. Dovranno preparare cocktail e long drink, curando molto la presentazione; è compreso il servizio caffè, bevande e piccola ristorazione; oltre al controllo dei servizi di apertura e chiusura del bar verificando la pulizia dei locali. E' prevista anche una relazione diretta sul lavoro da tenere con il responsabile del bar, lo staff, il cassiere e i clienti. Altre 24 posizioni aperte riguardano le figure di cameriere. Si occuperanno di apparecchiare i tavoli, dovranno accogliere i clienti e raccogliere le ordinazioni. Poi ci sono le opportunità di lavoro relative ai 6 addetti alla cassa. La loro attività consiste nella gestione e coordinamento dei palmari del proprio turno oltre alle operazioni di cassa: apertura e chiusura, giro di contante, pagamenti con bancomat/carte di credito, rilascio degli scontrini ai clienti. Il locale avrà bisogno anche di 6 addetti alle pulizie. Si dovranno relazionare con il responsabile dei lavori, ma anche con il direttore della logistica, i clienti e gli addetti alla manutenzione. Ci sono posizioni aperte anche per 2 figure di impiegati all'ufficio contabilità, amministrazione e risorse umane. Sono gli addetti alla contabilità ordinaria e relativi registri, si occupano delle entrate e dei pagamenti, predispongono gli adempimenti fiscali, gestiscono i rapporti di lavoro (comunicazione, assunzioni, variazioni, ecc), oltre all'invio dei bonifici. Ultima posizione aperta: quella di 1 addetto all'ufficio acquisti. Si occupa dell'archivio fornitori, coordina gli arrivi dei materiali, gestisce i report degli acquisti e gli ordini attraverso la ricezione, il controllo e la conferma.

Per candidarsi inviare una mail a ebttselezionemc@gmail.com indicando il codice offerta e la mansione interessata allegando il curriculum vitae aggiornato e firmato. Le candidature dovranno pervenire entro e non oltre il 4 gennaio. Info: www.ebtt.it. *(sa.ba.)*

Il Mercato Centrale, cuore del food fiorentino

IN EVIDENZA/1

Lagardère Food Services, gruppo internazionale operante nel settore del Food & Beverage e del Travel Retail ricerca per il proprio punto vendita alla stazione di Livorno risorse da inserire nel ruolo di baristi/banconieri. Richiesta disponibilità immediata al lavoro su turni e part-time. Contratto a termine. Sede di lavoro: Stazione ferroviaria di Livorno. Candidature: www.lagardere.it alla sezione "Lavora con noi"

5

NORAUTO, CAMPI BISENZIO

La maxi-officina auto porta 13 assunzioni

Norauto, con più di 500 centri nel mondo ed un fatturato di 1,1 miliardi di euro, è la prima catena di grande distribuzione francese specializzata nella manutenzione e personalizzazione dell'automobile. Adesso apre una filiale a **Campi Bisenzio (Firenze)** e cerca 13 persone. Nel dettaglio: saranno assunti 5 addetti alla vendita e alla cassa da assumere con contratto a tempo determinato (più 1 iscritto alle categorie protette); 1 addetto amministrativo di punto vendita che si occupi degli aspetti amministrativi; 1 capo officina meccanico auto multimarca con almeno 2/3 anni di esperienza pregressa nell'ambito delle officine di autoriparazioni; 5 fra meccanici, elettrauto e gommisti (requisiti diploma di perito industriale, di geometra, maturità scientifica oppure Laurea di primo o secondo livello in Ingegneria).

Sul sito dell'azienda www.norauto.it per ciascuna delle cinque posizioni aperte sono specificati i requisiti richiesti e le condizioni offerte. Generalmente, viene garantito un contratto di lavoro a tempo determinato con trattatamento salariale da contratto collettivo di lavoro. Si richiede la disponibilità a lavorare su turni dal lunedì alla domenica, con 2 giorni di riposo. I tempi di apertura della nuova filiale - la prima in Toscana - sono brevi, per cui conviene affrettarsi. Le candidature vanno inviate tramite il sito: www.norauto.it alla sezione "Lavora con noi". *(sa.ba.)*

Un'officina Norauto

6

PRIMARK, CAMPI BISENZIO

Dodici posizioni aperte nel colosso della moda

Altre opportunità di lavoro al punto vendita **Primark** in apertura al centro commerciale **I Gigli di Campi Bisenzio** (Firenze). Il numero di figure richieste non viene indicato, ma si presume siano almeno 12 le posizioni aperte: 10 responsabili di reparto (5 junior e 5 senior) e 2 assistenti del direttore di negozio. Tutti con contratto a tempo indeterminato. Vediamo di entrare nel dettaglio. I responsabili di reparto dovranno gestire la squadra dei commessi mantenendo alta la qualità del lavoro, anche con la richiesta di ritmi incalzanti, e dovranno essere disponibili a trasferimenti temporanei in altre sedi. E' importante l'esperienza acquisita nel settore: almeno 5 anni in area retail e grande distribuzione per i responsabili junior di reparto, almeno 10 anni di esperienza per responsabili senior. Viene richiesta anche la conoscenza scritta e parlata di buon livello della lingua inglese. Per quanto riguarda la figura dell'assistente del direttore di negozio, si richiede una capacità di gestione e supervisione del personale di livello manageriale. Requisiti. Almeno 5 anni di esperienza come direttore di negozio in realtà medio grandi nel settore tessile o della grande distribuzione, con responsabilità di gestione di altri manager. Anche in questo caso è richiesta la conoscenza scritta e parlata di buon livello della lingua inglese. Per candidarsi: https://www.primark.com/it/CARRIERE/firenze%20firenze.

Un negozio Primark

7

NATURASÌ, EMPOLI

Un impiego per quattro alla bottega del bio

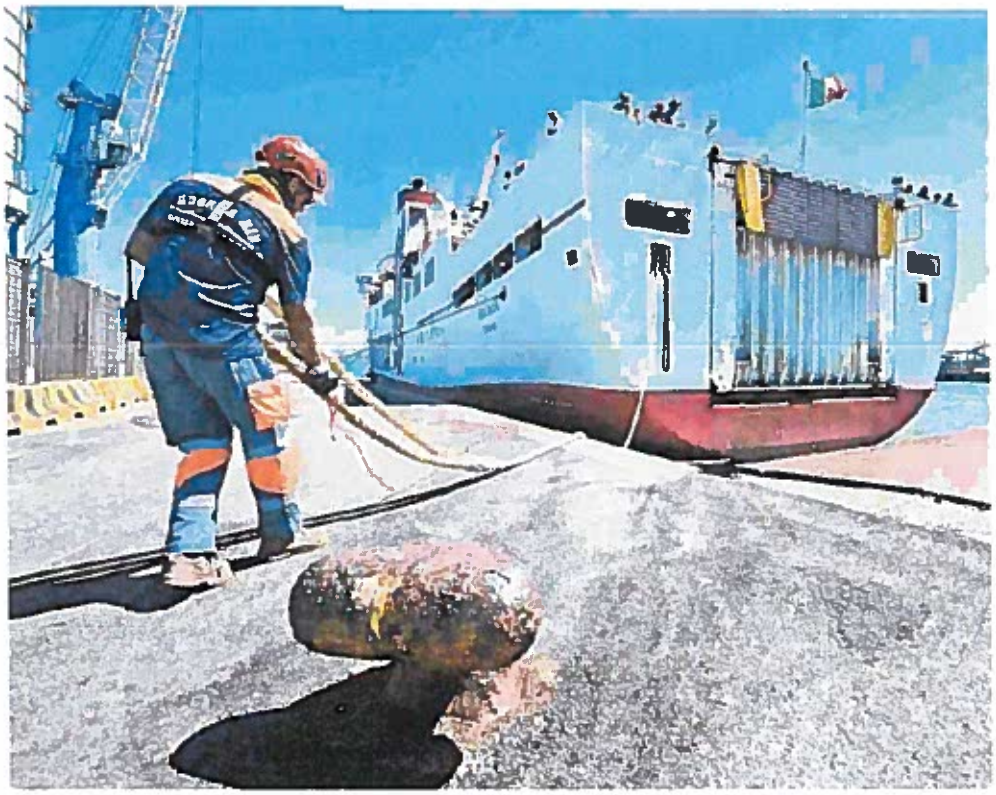
«Il buon valore del cibo. Il rispetto della Terra. Noi non cerchiamo solo nuove figure professionali, ma persone che condividano la stessa predisposizione per il mondo del biologico». A Empoli nei prossimi mesi apre il nuovo supermercato bio a marchio Naturasì. L'azienda fondata a Verona nel 1992 sbarca in via Livornese 137 trasformando e ampliando un negozio storico del biologico. C'è bisogno di nuovo personale e sono 4 le posizioni aperte, ma il presidente Fabio Brescacin non si accontenta delle classiche figure professionali che si trovano negli altri supermercati. Il presupposto fondamentale dell'operato del Gruppo EcorNaturaSì - nato nel 2009 dalla fusione di Ecor, il maggior distributore all'ingrosso di prodotti biologici e biodinamici nel comparto specializzato, e NaturaSì, il brand dei supermercati bio - è che il miglior prodotto possibile per la salute delle persone è anche il migliore per la vita della natura che ci circonda. E il presidente Brescacin lo ribadisce: «E' il sentimento che ci lega, le persone che vogliono lavorare con noi devono avere dei valori che vanno d'accordo la nostra filosofia d'azienda». Vediamo allora quali sono nel dettaglio i profili richiesti da Naturasì per la prossima apertura di Empoli. Abbiamo detto che sono 4 le posizioni richieste: 1 addetto banco gastronomia, 1 addetto reparto ortofrutta, 2 cassiere erboriste. Approfondiamole una ad una. L'addetto al banco gastronomia. E' quello che mette in mostra pane, salumi e formaggi. Dovrà gestire in autonomia tutto il reparto gastronomia e il servizio degli ordini, sfridi, rotazione dei prodotti. Ma c'è una nota positiva in più che lo contraddistingue: la conoscenza del mondo del biologico e delle regole base della sana alimentazione. Con una corsia preferenziale per chi ha maturato una esperienza precedente nel settore. Vediamo poi il profilo dell'addetto al reparto ortofrutta. Rimane il valore del buon cibo, si insiste sul rispetto della Terra. E' quello che l'addetto ortofrutta deve saper comunicare aiutando i clienti nella scelta di frutta e verdura. Ultime 2 figure richieste, quelle dell'erborista cassiera. Naturasì chiede la laurea in scienze erboristiche e l'esperienza di lavoro in un'erboristeria. Le mansioni comprendono la gestione completa del reparto erboristeria, cosmesi e delle casse.

Per candidarsi: http://www.naturasi.it, sezione 'lavora con noi'. *(sa.ba.)*

Un negozio Naturasì, la catena del bio apre anche ad Empoli

IN EVIDENZA/2

La catena di arredamento Arredissima cerca su tutto il territorio regionale promoter per il settore arredamento. Le figure ricercate sono dotate di un'ottima predisposizione ai rapporti interpersonali. Il lavoro viene svolto prevalentemente all'interno dei centri commerciali, fiere ed eventi locali presso i nostri stand. Luoghi di lavoro: Firenze, Calenzano, Arezzo. Candidature: www.arredissima.com "lavora con noi"



8

CONCORSI PUBBLICI

Bandi a Firenze e Massa Marittima

La prova scritta di un concorso pubblico

■ **FIRENZE: BANDO ALL'UNIVERSITÀ.** L'ateneo di Firenze pubblica sulla Gazzetta Ufficiale n. 93 il bando relativo a un posto di categoria D nell' area tecnica, anch'esso a tempo indeterminato, per le esigenze della Firenze University Press e il Dipartimento di Lingue dell ateneo: domande entro il 25 dicembre. Chi è interessato a saperne di più non deve far altro che consultare su internet il sito www.unifi.it).

Scadenza: 25 dicembre

■ **CAPRAIA E LIMITE: A CACCIA DI UN DIPLOMATO.** Il Comune di Capraia e Limite (Firenze) mette in pista una selezione pubblica, per esami, per un esperto/istruttore amministrativo: si tratta di un contratto a tempo indeterminato (part-time 27 ore settimanali). I requisiti? Patente B e diploma di scuola media superiore. Il bando è rintracciabile tanto sulla Gazzetta Ufficiale n. 93 quanto sul sito web istituzionale www.comune.capraia-e-limite.fi.it. Per saperne di più, contattate il tel. 0571 9781.

Scadenza: 28 dicembre

■ **TECNOLOGO PER L'ISTITUTO DEL CNR.** L'Istituto di Nanoscienze Cnr ha in agenda l'assunzione con contratto a tempo determinato, di un tecnologo di terzo livello presso la sede di Pisa.

Scadenza: 22 dicembre

■ **MASSA MARITTIMA: BANDO PER ISTRUTTORI AMMINISTRATIVI.** L'Unione di Comuni montana Colline Metallifere mette in cartellone una selezione con la quale vuol reclutare a tempo determinato istruttori amministrativi: uno con contratto di undici mesi al Comune di Massa Marittima; uno per altrettanti mesi al Comune di Montieri, due per otto mesi da destinare all'Unione di Comuni Colline Metallifere. Quali sono i requisiti per chi vuol farsi avanti? Diploma di scuola secondaria di secondo grado; possesso della patente di guida categoria B o superiore. Il testo integrale dell' avviso e relativi allegati li potete trovare su www.unioncomunicollinemetallifere. it link amministrazione trasparente. Per saperne di più si può contattare a Massa Marittima (centralino tel. 0566 906111).

Scadenza: 29 dicembre

■ **SCUOLA NORMALE: ADDETTO GESTIONALE.** Dalla Scuola Normale Superiore di Pisa arriva la segnalazione relativamente a una selezione per un posto di categoria D area amministrativa-gestionale a tempo indeterminato con riserva prioritaria in favore dei volontari delle Forze Armate. Il bando lo potete rintracciare sulla Gazzetta Ufficiale n. 99. Su internet è invece reperibile all'indirizzo ww.sns.it.

Scadenza: 30 dicembre

Salerno Port Village: completato "Marina d'Arechi", porto dei record nel Mezzogiorno

(FERPRESS) – Salerno, 19 DIC – Il più grande (con i suoi 340.000 metri quadri specchi acquei messi a disposizione dei diportisti), il più moderno per qualità dei servizi e per gli standard di sicurezza, ma specialmente il più "blue" del Mediterraneo per la cura assoluta dell'ambiente nell'utilizzo di materiali naturali, a partire dalla diga sovra-flutto, tutta in roccia tipica della costiera salernitana, ai pontili rigorosamente in legno riciclato, all'arredamento eco-sostenibile e ai sistemi di riciclo dei rifiuti.

Con questi primati, il porto di Marina d'Arechi, sul litorale di levante della Città di Salerno, entra a vele spiegate nel mercato della nautica internazionale. Sono state infatti completate in questi giorni tutte le opere a mare del porto contraddistinto da una scelta architettonica di fondo: quella di essere un'isola della nautica collegata alla terra ferma da un ponte.

Con oltre 120 milioni di euro di investimenti privati (80 dei quali concentrati nella realizzazione della struttura a mare), Marina d'Arechi si connota come una delle più importanti strutture turistiche realizzate nel Mezzogiorno. Frutto dell'iniziativa lanciata come idea nel 2000 da uno dei più attivi gruppi imprenditoriali del Mezzogiorno, il Gruppo Gallozzi di Salerno che ne è l'azionista di maggioranza con il 68 per cento (Invitalia detiene il 32 per cento), il nuovo porto turistico è stato realizzato interamente in finanza di progetto, per altro in controtendenza in un periodo di forte crisi per il mercato nautico italiano.

Posata la prima pietra il 9 luglio del 2010, Marina d'Arechi è stato realizzato per la parte infrastrutturale in un tempo record di 21 mesi dedicando un'attenzione quasi esasperata alla legalità, al punto da fare assurgere questa infrastruttura a simbolo di "quel fare impresa che è possibile nel Sud".

Con 1000 posti barca dai 10 ai 100 metri di lunghezza, un centro di rimessaggio invernale che è evoluto in un cantiere di manutenzione e riparazione, anche con il recente acquisto di nuovi mezzi per la movimentazione delle barche, con la torre di controllo, un servizio di concierge, video e telesorveglianza, accessi controllati elettronicamente, guardianaggio h24 il porto ha fatto della sicurezza un vero e proprio "must".

Spesso conosciuto come Salerno Port Village concentra nella sua area protetta servizi a 360 gradi per i turisti nautici, ivi compresa una spiaggia privata. I suoi spazi e servizi per il diporto, lo svago, il divertimento e il relax rendono Marina d'Arechi il luogo adatto a chi voglia vivere una vacanza tutto l'anno.

Forte degli ulteriori 270 posti per barche da 14 a 35 metri della nuova "spina-pontile" e della nuova area per mega yacht e navi da diporto, è in grado ora di attuare una politica commerciale aggressiva sia sul mercato italiano che su quello internazionale, "vendendo" una posizione geografica unica a poche ore di navigazione dalle più affascinati mete mediterranee del turismo nautico (Capri, Ischia, Amalfi, Ravello, Positano e il Cilento).

Come detto, Marina d'Arechi è numero 1 in Mediterraneo per quanto riguarda la difesa dell'ambiente: fra l'altro il porto si fregia della Bandiera Blu 2016/2017, il riconoscimento internazionale assegnato dalla Foundation for Environmental Education (Fee), non solo alle spiagge ma anche agli approdi che praticano una strategia fortemente orientata al rispetto dell'ambiente, al turismo sostenibile, all'attenta gestione dei rifiuti e alla valorizzazione delle aree naturalistiche. Il prestigioso riconoscimento di "Bandiera Blu 2016/2017 – Approdi" segue di pochi giorni un altro esclusivo riconoscimento. A seguito delle attività di verifica annuale effettuate dagli ispettori Registro Italiano Navale, Marina d'Arechi (unico in Mezzogiorno) ha ottenuto il punteggio massimo di cinque timoni su cinque assegnati nell'ambito della valutazione di qualità dei Marina Excellence. Confermato anche il massimo punteggio nella certificazione 24PLUS per la qualità dell'offerta dei servizi dedicati ai Superyacht.

Salerno: Completato "Marina d'Arechi" porto dei record nel Mezzogiorno

Nautica- Con 340.000 metri quadri di specchi acquei, i posti barca con la consegna dell'ultimo pontile salgono a quota mille con uno spazio per le navi da diporto.

Legalità, sicurezza e rispetto dell'ambiente fra i primati dello scalo salernitano

Salerno, 19 dicembre 2016 – Il più grande (con i suoi 340.000 metri quadri specchi acquei messi a disposizione dei diportisti), il più moderno per qualità dei servizi e per gli standard di sicurezza, ma specialmente il più "blue" del Mediterraneo per la cura assoluta dell'ambiente nell'utilizzo di materiali naturali, a partire dalla diga sovra-flutto, tutta in roccia tipica della costiera salernitana, ai pontili rigorosamente in legno riciclato, all'arredamento eco-sostenibile e ai sistemi di riciclo dei rifiuti.

Con questi primati, il porto di Marina d'Arechi, sul litorale di levante della Città di Salerno, entra a vele spiegate nel mercato della nautica internazionale. Sono state infatti completate in questi giorni tutte le opere a mare del porto contraddistinto da una scelta architettonica di fondo: quella di essere un'isola della nautica collegata alla terra ferma da un ponte.

Con oltre 120 milioni di euro di investimenti privati (80 dei quali concentrati nella realizzazione della struttura a mare), Marina d'Arechi si connota come una delle più importanti strutture turistiche realizzate nel Mezzogiorno. Frutto dell'iniziativa lanciata come idea nel 2000 da uno dei più attivi gruppi imprenditoriali del Mezzogiorno, il Gruppo Gallozzi di Salerno che ne è l'azionista di maggioranza con il 68% (Invitalia detiene il 32%), il nuovo porto turistico è stato realizzato interamente in finanza di progetto, per altro in controtendenza in un periodo di forte crisi per il mercato nautico italiano.

Posata la prima pietra il 9 luglio del 2010, Marina d'Arechi è stato realizzato per la parte infrastrutturale in un tempo record di 21 mesi dedicando un'attenzione quasi esasperata alla legalità, al punto da fare assurgere questa infrastruttura a simbolo di "quel fare impresa che è possibile nel Sud".

Con 1000 posti barca dai 10 ai 100 metri di lunghezza, un centro di rimessaggio invernale che è evoluto in un cantiere di manutenzione e riparazione, anche con il recente acquisto di nuovi mezzi per la movimentazione delle barche, con la torre di controllo, un servizio di concierge, video e telesorveglianza, accessi controllati elettronicamente, guardianaggio h24 il porto ha fatto della sicurezza un vero e proprio "must".

Spesso conosciuto come Salerno Port Village concentra nella sua area protetta servizi a 360 gradi per i turisti nautici, ivi compresa una spiaggia privata. I suoi spazi e servizi per il diporto, lo svago, il divertimento e il relax rendono Marina d'Arechi il luogo adatto a chi voglia vivere una vacanza tutto l'anno.

Forte degli ulteriori 270 posti per barche da 14 a 35 metri della nuova "spina-pontile" e della nuova area per mega yacht e navi da diporto, è in grado ora di attuare una politica commerciale aggressiva sia sul mercato italiano che su quello internazionale, "vendendo" una posizione geografica unica a poche ore di navigazione dalle più affascinati mete mediterranee del turismo nautico (Capri, Ischia, Amalfi, Ravello, Positano e il Cilento).

Come detto, Marina d'Arechi è numero 1 in Mediterraneo per quanto riguarda la difesa dell'ambiente: fra l'altro il porto si fregia della Bandiera Blu 2016/2017, il riconoscimento internazionale assegnato dalla Foundation for Environmental Education (Fee), non solo alle spiagge ma anche agli approdi che praticano una strategia fortemente orientata al rispetto dell'ambiente, al turismo sostenibile, all'attenta gestione dei rifiuti e alla valorizzazione delle aree naturalistiche. Il prestigioso riconoscimento di "Bandiera Blu 2016/2017 – Approdi" segue di pochi giorni un altro esclusivo riconoscimento. A seguito delle attività di verifica annuale effettuate dagli ispettori Registro Italiano Navale, Marina d'Arechi (unico in Mezzogiorno) ha ottenuto il punteggio massimo di cinque timoni su cinque assegnati nell'ambito della valutazione di qualità dei Marina Excellence. Confermato anche il massimo punteggio nella certificazione 24PLUS per la qualità dell'offerta dei servizi dedicati ai Superyacht.

Completato Marina d'Arechi, porto dei record

Il più grande (con i suoi 340mila metri quadri specchi acquei messi a disposizione dei diportisti), il più moderno per qualità dei servizi e per gli standard di sicurezza, ma specialmente il più "blue" del Mediterraneo per la cura assoluta dell'ambiente nell'utilizzo di materiali naturali, a partire dalla diga sovra-flutto, tutta in roccia tipica della costiera salernitana, ai pontili rigorosamente in legno riciclato, all'arredamento eco-sostenibile e ai sistemi di riciclo dei rifiuti.

Con questi primati, il **porto di Marina d'Arechi**, sul litorale di levante della Città di Salerno, entra a vele spiegate nel mercato della nautica internazionale. Sono state infatti completate in questi giorni tutte le opere a mare del porto contraddistinto da una scelta architettonica di fondo: quella di essere un'isola della nautica collegata alla terra ferma da un ponte.

Con oltre 120 milioni di euro di investimenti privati (80 dei quali concentrati nella realizzazione della struttura a mare), Marina d'Arechi si connota come una delle più importanti strutture turistiche realizzate nel Mezzogiorno. Frutto dell'iniziativa lanciata come idea nel 2000 da uno dei più attivi gruppi imprenditoriali del Mezzogiorno, il Gruppo Gallozzi di Salerno che ne è l'azionista di maggioranza con il 68% (Invitalia detiene il 32%), il nuovo porto turistico è stato realizzato interamente in finanza di progetto, per altro in controtendenza in un periodo di forte crisi per il mercato nautico italiano.

Posata la prima pietra il 9 luglio del 2010, Marina d'Arechi è stato realizzato per la parte infrastrutturale in un tempo record di 21 mesi dedicando un'attenzione quasi esasperata alla legalità, al punto da fare assurgere questa infrastruttura a simbolo di "quel fare impresa che è possibile nel Sud". Con 1000 posti barca dai 10 ai 100 metri di lunghezza, un centro di rimessaggio invernale che è evoluto in un cantiere di manutenzione e riparazione, anche con il recente acquisto di nuovi mezzi per la movimentazione delle barche, con la torre di controllo, un servizio di concierge, video e telesorveglianza, accessi controllati elettronicamente, guardianaggio h24 il porto ha fatto della sicurezza un vero e proprio "must".

Spesso conosciuto come Salerno Port Village concentra nella sua area protetta servizi a 360 gradi per i turisti nautici, ivi compresa una spiaggia privata. I suoi spazi e servizi per il diporto, lo svago, il divertimento e il relax rendono Marina d'Arechi il luogo adatto a chi voglia vivere una vacanza tutto l'anno.

Forte degli ulteriori 270 posti per barche da 14 a 35 metri della nuova "spina-pontile" e della nuova area per mega yacht e navi da diporto, è in grado ora di attuare una politica commerciale aggressiva sia sul mercato italiano che su quello internazionale, "vendendo" una posizione geografica unica a poche ore di navigazione dalle più affascinati mete mediterranee del turismo nautico (Capri, Ischia, Amalfi, Ravello, Positano e il Cilento).

Come detto, Marina d'Arechi è numero uno in Mediterraneo per quanto riguarda la difesa dell'ambiente: fra l'altro il porto si fregia della Bandiera Blu 2016/2017, il riconoscimento internazionale assegnato dalla Foundation for Environmental Education (Fee), non solo alle spiagge ma anche agli approdi che praticano una strategia fortemente orientata al rispetto dell'ambiente, al turismo sostenibile, all'attenta gestione dei rifiuti e alla valorizzazione delle aree naturalistiche.

Il prestigioso riconoscimento di "Bandiera Blu 2016/2017 – Approdi" segue di pochi giorni un altro esclusivo riconoscimento. A seguito delle attività di verifica annuale effettuate dagli ispettori Registro Italiano Navale, Marina d'Arechi (unico in Mezzogiorno) ha ottenuto il punteggio massimo di cinque timoni su cinque assegnati nell'ambito della valutazione di qualità dei Marina Excellence. Confermato anche il massimo punteggio nella certificazione 24PLUS per la qualità dell'offerta dei servizi dedicati ai Superyacht.

Marina d'Arechi in cifre
Totale ormeggi disponibili 945 di cui:
599 per imbarcazioni comprese tra gli 8 mt. e 15 mt.
265 per imbarcazioni comprese tra i 16 mt. e 24 mt.
81 per navi maggiori di 25 mt.
85% il tasso d'occupazione registrato nell'estate 2016 pari all'85%
120 milioni di investimento in project finance

Marina d'Arechi, terminato il porto dei record

Salerno - Salgono a mille i posti barca per unità da diporto. Nello scalo investimenti privati per oltre 120 milioni di euro.

Salerno - **Il più grande (con i suoi 340.000 metri quadri specchi acquei messi a disposizione dei diportisti),** il più moderno per qualità dei servizi e per gli standard di sicurezza, ma specialmente il più "blue" del Mediterraneo per la cura assoluta dell'ambiente nell'utilizzo di materiali naturali, a partire dalla diga sovra-flutto, tutta in roccia tipica della costiera salernitana, ai pontili rigorosamente in legno riciclato, all'arredamento eco-sostenibile e ai sistemi di riciclo dei rifiuti. Con questi primati, il porto di Marina d'Arechi, sul litorale di levante della Città di Salerno, entra a vele spiegate nel mercato della nautica internazionale. Sono state infatti completate in questi giorni tutte le opere a mare del porto contraddistinto da una scelta architettonica di fondo: quella di essere un'isola della nautica collegata alla terra ferma da un ponte.

Con oltre 120 milioni di euro di investimenti privati (80 dei quali concentrati nella realizzazione della struttura a mare), Marina d'Arechi si connota come una delle più importanti strutture turistiche realizzate nel Mezzogiorno. Frutto dell'iniziativa lanciata come idea nel 2000 da uno dei più attivi gruppi imprenditoriali del Mezzogiorno, il Gruppo Gallozzi di Salerno che ne è l'azionista di maggioranza con il 68% (Invitalia detiene il 32%), il nuovo porto turistico è stato realizzato interamente in finanza di progetto, per altro in controtendenza in un periodo di forte crisi per il mercato nautico italiano. **Posata la prima pietra il 9 luglio del 2010, Marina d'Arechi è stato realizzato per la parte infrastrutturale in un tempo record di 21 mesi** dedicando un'attenzione quasi esasperata alla legalità, al punto da fare assurgere questa infrastruttura a simbolo di "quel fare impresa che è possibile nel Sud".

Con 1000 posti barca dai 10 ai 100 metri di lunghezza, un centro di rimessaggio invernale che è evoluto in un cantiere di manutenzione e riparazione, anche con il recente acquisto di nuovi mezzi per la movimentazione delle barche, con la torre di controllo, un servizio di concierge, video e telesorveglianza, accessi controllati elettronicamente, guardianaggio h24 il porto ha fatto della sicurezza un vero e proprio "must". Spesso conosciuto come Salerno Port Village concentra nella sua area protetta servizi a 360 gradi per i turisti nautici, ivi compresa una spiaggia privata. I suoi spazi e servizi per il diporto, lo svago, il divertimento e il relax rendono Marina d'Arechi il luogo adatto a chi voglia vivere una vacanza tutto l'anno. **Forte degli ulteriori 270 posti per barche da 14 a 35 metri della nuova "spina-pontile" e della nuova area per mega yacht e navi da diporto,** è in grado ora di attuare una politica commerciale aggressiva sia sul mercato italiano che su quello internazionale, "vendendo" una posizione geografica unica a poche ore di navigazione dalle più affascinati mete mediterranee del turismo nautico (Capri, Ischia, Amalfi, Ravello, Positano e il Cilento).

Come detto, Marina d'Arechi è numero 1 in Mediterraneo per quanto riguarda la difesa dell'ambiente: **fra l'altro il porto si fregia della Bandiera Blu 2016/2017,** il riconoscimento internazionale assegnato dalla Foundation for Environmental Education (Fee), non solo alle spiagge ma anche agli approdi che praticano una strategia fortemente orientata al rispetto dell'ambiente, al turismo sostenibile, all'attenta gestione dei rifiuti e alla valorizzazione delle aree naturalistiche.

Nautica: Marina d'Arechi, completate le opere a mare

Mille posti barca dai 10 ai 100 metri di lunghezza

(ANSA) - SALERNO, 19 DIC - Sono state completate in questi giorni tutte le opere a mare del porto di Marina d'Arechi, sul litorale di levante della città di Salerno, il più grande, con 340.000 metri quadri specchi acquei messi a disposizione dei diportisti, del Mediterraneo. Con oltre 120 milioni di euro di investimenti privati (80 dei quali concentrati nella realizzazione della struttura a mare), Marina d'Arechi si connota come una delle più importanti strutture turistiche realizzate nel Mezzogiorno. Frutto dell'iniziativa lanciata come idea nel 2000 da uno dei più attivi gruppi imprenditoriali del Mezzogiorno, il Gruppo Gallozzi di Salerno che ne è l'azionista di maggioranza con il 68% (Invitalia detiene il 32%), il nuovo porto turistico è stato realizzato interamente in finanza di progetto. Posata la prima pietra il 9 luglio del 2010, Marina d'Arechi è stato realizzato per la parte infrastrutturale in un tempo record di 21 mesi.

Il porto dispone di 1000 posti barca dai 10 ai 100 metri di lunghezza, un centro di rimessaggio invernale che è evoluto in un cantiere di manutenzione e riparazione, anche con il recente acquisto di nuovi mezzi per la movimentazione delle barche, con la torre di controllo, un servizio di concierge, video e telesorveglianza, accessi controllati elettronicamente, guardianaggio h24.

Trasporti, dall'Ue ok a Ferrobonus e Marebonus

Bruxelles - I circa 400 milioni di euro di aiuti di Stato dell'Italia a sostegno del trasporto merci via mare e su rotaie sono compatibili con le regole comunitarie.

Bruxelles - **I circa 400 milioni di euro di aiuti di Stato dell'Italia a sostegno del trasporto merci via mare e su rotaie sono compatibili con le regole comunitarie.** Lo ha stabilito la Commissione europea, nel pubblicare le motivazioni con cui ha approvato lo schema messo a punto dalle autorità italiane. L'antitrust comunitario, dopo verifiche, ha ritenuto i due regimi di incentivi pubblici per la transizione del trasporto merci dalla strada alle ferrovie e al mare, «conformi» alle norme UE sugli aiuti di Stato. **Inoltre le stesse misure oggetto di verifiche aiuteranno il Paese a rispettare «ulteriormente gli obiettivi dell'Ue in materia di ambiente e trasporti, mantenendo nel contempo la concorrenza nel mercato unico».** L'analisi della Commissione si è focalizzata sul regime di sostegno del trasporto ferroviario delle merci (255 milioni di euro di aiuti) e Marebonus (138 milioni), lo schema per il potenziamento dei trasporti via mare.

Per il primo regime di aiuti Bruxelles ha rilevato che «è aperto a tutte le compagnie ferroviarie che operano nel mercato italiano del trasporto merci», e non viene quindi distorta in alcun modo la concorrenza. Inoltre si rileva che e misure sono rivolte in particolare all'Italia meridionale «in cui lo squilibrio tra l'uso delle ferrovie e della strada è decisamente più marcato», rispondendo così alle politiche comunitarie che intendono colmare i divari tra regioni e promuoverne lo sviluppo laddove si rende più necessario. Quanto a Marebonus, nemmeno qui si riscontrano distorsioni del mercato. Al contrario, il regime di aiuti «concederà aiuti ai trasportatori marittimi per l'avvio di nuovi servizi marittimi o per migliorare i collegamenti marittimi esistenti».

Trasporti: ok dell' Ue ad aiuti di Stato a ferrovie (ferrobonus) e servizi via mare (marebonus)

Bruxelles, 19 dicembre 2016 – La Commissione europea ha approvato due regimi di sostegno pubblico italiani, destinati a incoraggiare la transizione del trasporto merci dalla strada alle ferrovie e al mare. Le misure, scrive la Commissione, "contribuiranno ulteriormente agli obiettivi dell'Ue in materia di ambiente e trasporti, mantenendo nel contempo la concorrenza nel mercato unico".

La prima misura è un regime di sostegno del trasporto ferroviario, con una dotazione di 255 milioni di euro, per favorire la transizione del traffico merci dalla strada alle ferrovie in Italia concedendo sovvenzioni agli operatori del trasporto ferroviario. "Il sostegno ad una modalità di trasporto meno inquinante rispetto al trasporto su strada avrà un impatto positivo sull'ambiente. La riduzione della congestione stradale porterà inoltre benefici in termini di mobilità" e per questo è stata approvata, anche considerando che è aperta a tutti gli operatori ferroviari.

La seconda misura, Marebonus,ed ha una dotazione di 138 milioni di euro ed ha lo scopo di incoraggiare il trasporto merci via mare anziché su strada. Questa misura dovrebbe, inoltre, condurre a una diminuzione del traffico sulle strade e ridurre, di conseguenza, l'inquinamento e la congestione dei trasporti. La normativa sugli aiuti di Stato ai trasporti marittimi consente agli Stati membri di sostenere questi obiettivi a determinate condizioni. Il regime concederà aiuti ai trasportatori marittimi per l'avvio di nuovi servizi marittimi o per migliorare quelli esistenti. In linea con gli orientamenti, il sostegno pubblico si limita a finanziare alcuni dei costi supplementari della transizione a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente.

363 milioni ai trasporti

Via libera della Commissione europea a due regimi di sostegno pubblico italiani, destinati a incoraggiare la transizione del trasporto merci dalla strada alle ferrovie e al mare: Bruxelles ha ritenuto le misure conformi alle norme Ue sugli aiuti di stato.
Trasporto ferroviario.
La prima misura ha una dotazione di 255 mln di euro e punta a favorire la transizione del traffico merci dalla strada alle ferrovie in Italia concedendo sovvenzioni agli operatori del trasporto ferroviario.
Il sostegno va a una modalità di trasporto meno inquinante rispetto al trasporto su strada. Le misure sono rivolte in particolare all' Italia meridionale in cui lo squilibrio tra l' uso delle ferrovie e della strada è più marcato.
Marebonus. La seconda misura ha una dotazione di 138 mln di euro ed è intesa a incoraggiare il trasporto merci via mare anziché su strada.
Il regime concederà aiuti ai trasportatori marittimi per l' avvio di nuovi servizi marittimi o per migliorare i collegamenti esistenti.