

INDICE



Primo Piano

- **Assoporti approva Agenzia somministrazione lavoro**
(Il Nautilus, L'Avvisatore Marittimo)

Dai Porti:

Venezia:

"...Meno merci con le crociere a Marghera..." (La Nuova)

Genova:

"...Genova e il carbone, un ritorno al passato..."
(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Piloti, tre nuove unità in attesa della Torre..."(Il Secolo XIX)

"...Prime garanzie per i lavoratori Piaggio Aerospace a Genova..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Passeggeri sui traghetti superata quota tre milioni..."
(La Nazione LI, Informatore Navale)

"...Autortità portuale regionale, si allo sblocco delle assunzioni..."
(Corriere Marittimo)

"...Bando da 70 milioni per Italia-Francia Marittimo..."
(Corriere Marittimo)

"...Autortità portuale scatta il ricorso..." (La Nazione)

"...Maxi truffa dei trasporti per 9 mln di euro a Livorno..."
(Corriere Marittimo)

Civitavecchia:

"...di Majo: completare le infrastrutture per una Europa più vicina..." (Corriere Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Sul, crisi Gioia Tauro affrontata senza progetto rilancio..."
(Ansa)

Cagliari:

"...Il 2017 sarà l'anno dei record..."(Il Nautilus)

Altre notizie di porti italiani e stranieri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

L'Avvisatore Marittimo

Lloyd's List

Il Nautilus

Assoporti: “Bene Agenzia somministrazione lavoro”



ROMA – “Condividiamo e siamo pronti a supportare maggiormente – qualora ce ne fosse la possibilità – la scelta fatta con l’articolo 4 del decreto legge sugli interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno”.

Così Sergio Prete, presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mar Ionio (porto di Taranto) e rappresentante di Assoporti, in audizione presso la commissione Bilancio della Camera, riferendosi alla possibilità – secondo quanto previsto dalla norma – per le autorità portuali di Taranto e Gioia Tauro di promuovere la creazione di un’Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale.

“Si tratta di una norma di politica attiva perché tende non solo a un esclusivo sostegno al reddito, ma alla promozione e riqualificazione del personale che è stato o è tuttora impegnato in una determinata attività che per motivi macro economici è ora in difficoltà nel sistema portuale nazionale”, ha aggiunto Prete sottolineando che è “evidente” come lo scenario del Mediterraneo e la differenza dei costi del lavoro “faccia sì che l’attività di transhipment abbia difficoltà a mantenersi sul territorio”.

Per questo motivo, il rappresentante di Assoporti suggerisce che “bisogna dar corso a una riconversione delle aree e delle attività portuali, cosa in parte già avvenuta e che questo strumento è idoneo ad accompagnare, consentendo di non aprire questioni sociali che in alcune aree sono particolarmente a rischio”.

La norma, ha poi aggiunto Prete, fa riferimento all’utilizzo di risorse umane e finanziarie dell’autorità portuale “questo potrebbe avere complicazioni negative sul bilancio delle attività portuali”. Perciò il rappresentante di Assoporti ha chiesto “se fosse possibile prevedere uno stanziamento temporaneo e straordinario per far sì che le Autorità possano gestire al meglio questa nuova agenzia”.

AUDIZIONE A PALAZZO MONTECITORIO

Assoporti approva l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto

«Condividiamo e siamo pronti a supportare maggiormente - qualora ce ne fosse la possibilità - la scelta fatta con l'articolo 4 del decreto legge sugli interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno». Così ha parlato ieri Sergio Prete, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio (porto di Taranto) e rappresentante di Assoporti, in audizione presso la commissione Bilancio della Camera, riferendosi alla possibilità - secondo quanto previsto dalla norma - per le Autorità portuali di Taranto e Gioia Tauro di promuovere la crea-

nizzazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale. «Si tratta di una norma di politica attiva perché tende non solo a un esclusivo sostegno al reddito, ma alla promozione e riqualificazione del personale che è stato o è tuttora impegnato in una determinata attività che per motivi macro economici è ora in difficoltà nel sistema portuale nazionale», ha aggiunto Prete sottolineando che è «evidente» come lo scenario del Mediterraneo e la differenza dei costi del lavoro «faccia sì che l'attività di transhipment abbia difficoltà a mantenersi sul territorio».

Per questo motivo, il rappresentante di Assoporti suggerisce che

«bisogna dar corso a una riconversione delle aree e delle attività portuali, cosa in parte già avvenuta e che questo strumento è idoneo ad accompagnare, consentendo di non aprire questioni sociali che in alcune aree sono particolarmente a rischio».

La norma, ha poi aggiunto Prete, fa riferimento all'utilizzo di risorse umane e finanziarie del porto di Taranto. «Questo potrebbe avere complicazioni negative sul bilancio delle attività portuali». Per ciò il rappresentante di Assoporti ha chiesto «se fosse possibile prevedere uno stanziamento temporaneo e straordinario per far sì che le Autorità possano gestire al meglio questa nuova agenzia».

GRANDI NAVI » INTERVIENE IL COMANDANTE DELLA CORPORAZIONE DEI PILOTI

«Meno merci con le crociere a Marghera»

Il comandante Mazzucco: per ormeggiare nei terminal di Porto Marghera bisognerà ridurre il traffico commerciale

di Gianni Favaro

I crocieristi stanno convincendo il ministro Delrio a far tornare al più presto le grandi navi da crociera a Venezia. La soluzione più rapida e che non comporta lo scavo di nuovi canali è quella di portare i giganti della compagnia di Cruise a Porto Marghera, nei terminal commerciali dove approdano ogni giorno decine e decine di navi mercantili, cisterne e porta container. «La laguna e i canali navigabili hanno capacità limitate», dice Saul Mazzucco, comandante della Corporazione dei piloti di Venezia che tutti i giorni mette in campo 26 piloti per «guidare» le navi di oltre 1.500 tonnellate di stazza che percorrono il canale dei Petroli per raggiungere l'isola portuale.

Secondo Mazzucco, se si vogliono far arrivare le navi da crociera a Porto Marghera, «bisognerà per forza ridurre l'attività commerciale e costringere i crocieristi a scendere a terra accanto a impianti industriali chimici e petroliferi, sottovento rispetto ai terminal polverosi che ricevono le rinfuse solide».

Come si arriva nei terminal di Porto Marghera via mare?

«Per raggiungere le banchine e i terminal commerciali bisogna superare l'imbuto di Malamocco e passare per il Canale dei Petroli che è a senso unico

nelle 24 ore permette il passaggio di un numero determinato di navi, non di più».

Crocieristi e ministro sono convinti che il traffico di navi commerciali e passeggeri possano convivere in laguna.

«La laguna e i canali navigabili hanno un pescaggio di 11,5 metri e i fondali a 12,5 metri e sono in grado di ricevere una media di 40/50 navi al giorno, in entrata ed uscita. Organizzandosi bene si può arrivare anche a 60, ma è impossibile farne arrivare di più. Quindi, se si vogliono far tornare le grandi navi da crociera a Venezia, quelle che superano il limite dei 96 mila tonnellate, percorrendo il canale dei Petroli, ne consegue che questa convivenza è difficile per non dire impossibile. A meno che non si riduca il numero di navi mercantili per far posto alle compagnie crocieristiche che mettono in mare navi sempre più grandi».

Dunque, merci e passeggeri non possono convivere?

«Se si riserva anche solo una parte dei terminal commerciali alle navi da crociera il traffico commerciale ne risentirà in negativo. Da 140 anni noi piloti saliamo a bordo di tutte le navi che entrano ed escono dalla laguna e abbiamo il polso della situazione perché vediamo con i nostri occhi ciò che succede nei canali portuali e sulle banchine commerciali dove si sta tornan-

do a lavorare a pieno regime, come succedeva prima della crisi internazionale del 2008».

Entrare in laguna e raggiungere Porto Marghera è così difficile?

«Venezia ha un porto chiuso dentro una laguna, larghezza e profondità dei canali sono limitati, il che significa che ci sono stretti margini per manovre le navi con l'aiuto dei rimorchiatori. Poi c'è la marea e ci sono i venti da prendere in seria considerazione se si vuole garantire una navigazione tranquilla e sicura sul canale del Petroli e su tutti gli altri».

Com'è il vostro lavoro?

«Cominciamo all'alba pilotando a timone e con l'ausilio dei rimorchiatori e del radar di bordo una o più navi in convoglio. Da Malamocco a Porto Marghera, o viceversa, ci sono circa 2 ore e mezza di navigazione a non più di 6 nodi e in caso di grandi navi si procede anche solo a 4 o 5 nodi quando si tratta di grandi navi mercantili larghe quasi 50 metri, su canali con un pescaggio limitato e fondali che non arrivano neanche a 13 metri e necessitano, quindi, di una grande attenzione durante la navigazione».

Cosa succederà quando il Mose entrerà in funzione?

«Ci è stato chiesto di testare la capacità della conca di navigazione realizzata a Malamocco e

noi l'abbiamo fatto dimostrando che una nave lunga 220 metri e larga 32,2 tipo Panamax, ce la può fare a entrare o uscire dalla laguna anche con le paratoie in funzione. Per navi più lunghe e larghe, come quelle che entrano normalmente in laguna, test non ce ne sono».

In caso di nebbia l'illuminazione del canale dei Petroli basta?

«Con il radar e le luci lungo il canale dei Petroli si può navigare in caso di nebbia, ma quando è particolarmente fitta non si possono vedere in tempo eventuali ostacoli e non c'è sufficiente sicurezza. Per questo la nostra Corporazione sta pensando di utilizzare nuove tecnologie a termocamera che permettono di aumentare la visibilità in manovra e navigare in sicurezza anche quando la nebbia è fitta e compatta».

E sull'inquinamento dell'aria provocato dai motori delle navi che utilizzano carburanti fossili?

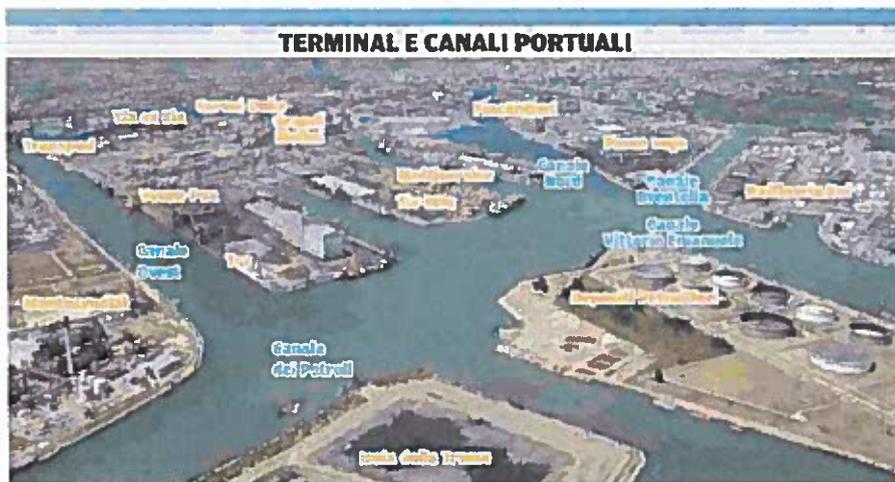
«Il problema esisterà finché non si dotano i fumaloli delle navi di apparecchiature adeguate per filtrare i fumi e finché per l'ormeggio si mantengono i generatori di corrente per il minimo dei servizi di bordo che, invece, può essere sostituito dal Cold Ironing per ridurre ulteriormente l'inquinamento come sperimentato a Livorno».

GRUPPO EDITORIALE L'ESPRESSO



Mazzucco (a destra) col ministro

« L'accessibilità della laguna ha dei limiti. Sul canale dei Petroli transitano già 40-50 navi al giorno: difficile la convivenza con le compagnie crocieristiche



TERMINAL E CANALI PORTUALI

PUNTI DI VISTA

GENOVA E IL CARBONE, UN RITORNO AL PASSATO

DONATELLA BIANCHI

Luglio 2016, la notizia dell'ultimo carico di carbone per la centrale di Genova era la premessa della chiusura annunciata ad agosto. A pochi mesi dall'accordo della Cop21 di Parigi ci eravamo illusi che quello potesse essere un primo segnale verso la riduzione dell'uso dei fossili. Iniziamo invece il 2017 con una smentita clamorosa. La richiesta del Ministero dello Sviluppo Economico, di mantenere alcune centrali a carbone per le quali Enel aveva previsto la chiusura, in particolare Genova e Bastardo, crea non poche perplessità, più che mai se poi tale disponibilità dovesse essere remunerata con soldi dei contribuenti, ovvero delle bollette. Mentre la Cina annuncia lo stop a 85 centrali a carbone (nuove) in Italia siamo di fronte a una scelta assurda, che dilaziona la chiusura di centrali vecchie, inefficienti, altamente inquinanti e del tutto ininfluenti rispetto alla sicurezza energetica del Paese. Le centrali a carbone in questione hanno una potenza irrilevante, a fronte di una la potenza efficiente netta installata in Italia di circa 117.000 MW. Per fare un esempio, il picco di domanda del febbraio 2012, quando l'Italia venne colpita da una ondata di freddo intenso aveva previsto la potenza massima ri-

chiesta di 53 GW. Ma allora perché riaprire la centrale di Genova? Il Mise si appella a maggiori esigenze di approvvigionamento dalla Francia e minore energia prodotta da centrali nucleari importata: viene da chiedersi, però, perché l'eventuale esigenza di maggiori esportazioni in Francia non possa essere soddisfatta dalla sovraccapacità delle nostre centrali, con un margine di riserva di almeno 20mila MW. Si possono usare le centrali a ciclo combinato (gas) meno inquinanti e molto più efficienti di una obsoleta degli anni '50. E ancora, che fine faranno i piani di chiusura di altre centrali, come quella della Spezia, prevista per il '21? Genova ha il diritto/dovere di investire sulla qualità della vita dei suoi cittadini, sulla sicurezza e sul diritto alla salute, così come di garantire occupazione e sviluppo puntando sulla sostenibilità ambientale. E se davvero l'intenzione fosse quella di dilazionare il definitivo superamento del carbone? L'Italia ha più volte ribadito il sostegno all'Accordo di Parigi sul clima e l'impegno a fare la propria parte: il carbone è il primo combustibile fossile di cui possiamo (e dobbiamo) fare a meno in tempi brevi.

TRAFFICI 2016. SUL SEGRETARIO GENERALE «NO A INGERENZE: LASCIAMO LAVORARE SIGNORINI»

Carbone e container, Savona frena

Berta (Industriali): «Ma più giornate lavorate. Dalla Piattaforma lavoro anche per Pra'»

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Il porto di Savona-Vado chiude il 2016 con un calo dei traffici del 5,8% a 12,6 milioni di tonnellate di merce, perdendo in pratica circa un milione di tonnellate.

I dati più critici riguardano container (-39,6%, 54 mila teu) e rinfuse solide (-12,3%, 1,5 milioni di tonnellate). Crescono le liquide (+7,6%, 7,1 milioni di tonnellate) e il traffico di veicoli nuovi (+22%, 194 mila unità). In calo il traffico dei crocieristi (910 mila passeggeri, -7,3%) e quello dei traghetti (297 mila passeggeri, -20,6%). «Sui traffici più importanti - commenta Alessandro Berta, direttore dell'Unione industriali di Savona - hanno pesato fattori esterni. Riguardo alle rinfuse solide, ricordiamo la chiusura della centrale elettrica, che ha determinato la fine dei traffici al terminal Tri,

mentre sul carbone destinato alla lavorazione industriale ha pesato il concordato del gruppo Ascheri. Per i container il porto sconta lo spostamento dei traffici di Grendi a Marina di Carrara, mentre è evidente che il gruppo Maersk ha preferito puntare sulla frutta - che in effetti è in crescita (467 mila tonnellate, +4,7%) - piuttosto che sul container, nel quale è dirimente la realizzazione della piattaforma. Le rinfuse liquide crescono, ma va detto che nel 2015 il terminal venne sottoposto a lavori di manutenzione, quindi di fatto si tratta di un recupero dei livelli del 2014. Sulle crociere, credo che più o meno l'infrastruttura sia a saturazione, la vera sfida nei prossimi anni sarà nella gestione delle navi, che saranno sempre più grandi».

Sui dati negativi «bisogna però guardare la qualità del traffico: il gruppo Grimaldi e

soprattutto Nyk hanno dato notevole spinta alla movimentazione di auto nuove, la compagnia portuale è tornata a lavorare negli ultimi mesi su quattro turni, cosa che non succedeva da tempo. Sulla questione piattaforma - continua Berta - credo avrà un traffico di caduta anche su Voltri-Pra', e questo ancora di più oggi con l'ingresso di Cosco nell'azionariato».

Sulla questione della nomina del segretario generale alla Adsp «non esprimo preferenze. Non è il ruolo di Confindustria: lasciamo lavorare il presidente Signorini, penso ha tutta l'esperienza per formulare una nomina in autonomia. Noi industriali non dobbiamo pensare alle nomine, quanto a premere sui tanti dossier ancora aperti. Un esempio? Il secondo binario a Voltri-Pra'. Vedremo come si roderà il tavolo di partenariato».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il bacino portuale degli Alt Fondali a Savona

La nave con il carbone per la centrale Enel arriverà tra domenica e lunedì

Genova - La nave con il carico di carbone diretto alla Centrale Enel di Genova, potrebbe arrivare tra domenica e lunedì. Inizialmente prevista per domani, la bulk carrier è attualmente ancora ferma ad Ancona dove sta sbarcando il carbone per la centrale di Bastardo in Umbria.

La nave dovrebbe poi ripartire una volta completate le operazioni, e sbarcare a Genova circa 4.500 tonnellate di carbone che serviranno per far ripartire la produzione della centrale del capoluogo ligure. La riattivazione dovrebbe portare a produrre energia per al massimo un paio di mesi, il tempo che i francesi hanno individuato come necessario per far ripartire le centrali nucleari.

Piloti, tre nuove unità in attesa della Torre

“Grigoa”, “Lybra” e “Gemini” sostituiranno le pilotine affondate nel disastro del 2013
LA BENEDIZIONE DELL'ARCIVESCOVO BAGNASCO IL 2 FEBBRAIO AL GALATA MUSEO DEL MARE

«UN MOMENTO importante dal punto di vista simbolico, in attesa della nuova Torre». Così John Gatti, comandante dei piloti del porto di Genova, definisce il battesimo di tre nuove pilotine, che vanno a sostituire quelle distrutte nel drammatico crollo della Torre piloti del 2013.

A benedire le imbarcazioni dai nomi “Grigoa”, “Lybra” e “Gemini” (scelti dall'assemblea dei piloti) sarà il cardinale Angelo Bagnasco, nella cerimonia prevista per il 2 febbraio presso il Galata Museo del Mare. «Si tratta di tre unità che vanno a riempire un ruolo operativo importante - spiega Gatti - la prima è un progetto sperimentale, è molto veloce, con delle innovative eliche di superficie, conscaforigido ma



Il comandante John Gatti

sostenuta da gommoni laterali, in modo da garantirne la stabilità. Le altre due, costruite in Inghilterra, invece sono specializzate per le operazioni con il tempo peggiore». Grigoa, “lucertola” in genovese, è appunto quella più veloce: Lybra e Gemini (“Bilancia” e “Gemelli”) le altre due imbarca-

zioni. I piloti del porto di Genova - 22 in tutto di cui due prossimi alla pensione, ma con 4 allievi prossimi al comando - hanno una responsabilità enorme, sui 25 chilometri di estensione dello scalo. Un gruppo unitissimo di esperti delle acque sotto la Lanterna, di cui devono conoscere ogni angolo e ogni fondale per condurre in sicurezza le maxi navi fino alle banchine. «Siamo stati “zoppi” finora, con una flotta appena sufficiente alle operazioni, considerando anche la manutenzione - conclude Gatti - ora torniamo pienamente operativi, anche se l'auspicio è che al più presto possiamo vedere ricostruita la nostra Torre».

AL PAL

© RYANCO AL CLIN DIRITTI RISERVATI

LA TRATTATIVA

Prime garanzie per i lavoratori Piaggio Aerospace a Genova

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Le intenzioni sono buone. E questa volta condivise da **Autorità portuale** e sindacato. Obiettivo garantire un futuro alle aree genovesi ex Piaggio di Sestri Ponente e salvare 90 dipendenti dell'azienda aeronautica attualmente in cassa integrazione.

Ieri, a Palazzo San Giorgio, il presidente del porto, Paolo Emilio Signorini, ha illustrato ai rappresentanti dei lavoratori il piano studiato **dall'Authority** - proprietaria dei 35 mila metri quadrati - che nei prossimi mesi interesserà il sito oggi occupato provvisoriamente dall'azienda Phase Motion Control, dopo che Piaggio Aerospace ha deciso di rinunciare alla concessione. Il primo passo sarà quello di convertire la destinazione d'uso degli spazi in area industriale visto che al momento sono limitati ad una produttività legata al settore aeronautico. Il secondo step invece riguarderà il bando con il quale l'area, nei prossimi mesi, verrà messa a gara. Nell'avviso saranno chiamate a partecipare le aziende interessate agli spazi - a partire da Phase - ma avranno una corsia preferenziale solamente quelle che dichiareranno di farsi carico dei 90 dipendenti di Piaggio che fino a poche settimane operavano a Sestri Ponente. «Il confronto con i sindacati è stato molto positivo - sottolinea il presidente del porto Signorini - e **l'Autorità portuale** si impegnerà ad indicare nel bando di gara che

verrà dato un punteggio superiore a chi, presentando domanda, indicherà espressamente di includere nel proprio progetto per l'area anche i lavoratori di Piaggio che oggi si trovano in cassa integrazione». «Siamo soddisfatti dalle indicazioni che abbiamo avuto da Signorini - spiega Bruno Manganaro, segretario genovese della Fiom Cgil - anche se la strada verso una soluzione definitiva di questa vicenda è ancora lunga. Soprattutto sarà importante coinvolgere in questa partita anche il governo, la Regione Liguria e il Comune». La richiesta dei sindacati è sempre stata quella che, in virtù di un accordo firmato al Mise nel 2014, chiunque prenda in gestione l'area si faccia carico dei lavoratori Piaggio. «Ma perché questo avvenga - aggiunge Antonio Apa, segretario generale Uilm Genova - è necessario muoversi fin da ora per trovare una o più aziende che possano investire nell'area, a partire dalla Phase che oggi occupa gli spazi di Sestri Ponente e parteciperà al prossimo bando di gara».

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

PORTOFERRAIO TUTTI I DATI DEL 2016

Passeggeri sui traghetti Superata quota tre milioni

- PORTOFERRAIO -
HA SUPERATO quota tre milioni il numero di passeggeri transitati nel corso del 2016 sulle rotte tra Piombino e l'Elba. La conferma viene dai dati ufficiali **del Portuale** che ha diffuso ieri il report di dicembre e con esso i dati complessivi dell'anno appena passato in archivio. Nel 2016 i passeggeri da e per l'isola sono stati 3.061.798 contro i 2.950.856 del 2015 con un aumento percentuale del 3,76%. La crescita dei passeggeri rispetto al 2015 si è registrata in tutti i mesi ad eccezione di aprile, agosto e novembre nei quali c'è stata un lieve diminuzione legata anche alla diversa disposizione dei fine settimana. Per quanto riguarda le auto l'andamento è stato addirittura migliore con un incremento percentuale



del 4,83%, frutto di 778.210 passaggi contro i 742.340 dell'anno precedente. Il miglior margine di miglioramento c'è stato però sul fronte dei mezzi turistici che nel 2016 sono stati ben 37.455 rispetto ai 33.150 dei dodici mesi precedenti con un balzo in avanti del 12,99%. L'unico passo indietro riguarda il numero dei mezzi commerciali trasportati il cui numero è sceso percentualmente del 2,40%, anche se questo non ha inciso sulle tonnellate di merci trasportate che sono state 1.757.062 contro le 1.730.027 dell'anno precedente con un saldo positivo dell'1,56%. Da segnalare, infine, che nel 2016 le partenze dei traghetti sono state 28.045 contro le 28.916 del 2015 (-3,01%). Cosa che significa che c'è stato un maggior riempimento delle navi.

Informatore Navale

L'Interporto Vespucci chiude il 2016: 605 mila transiti totali e 239 treni nel 2016. Ed è boom nell'automotive: +174% sul 2015



Aumenta anche il traffico ferroviario: 239 treni e un +69% rispetto all'anno precedente

Un anno più che positivo, con segnali di crescita sia in termini di risultati che di volumi di affari. I numeri relativi ai traffici relativi all'anno che si è appena concluso confermano la buona salute dell'Interporto Vespucci: nel 2016 il numero di transiti totali presso i varchi interportuali è stato di 605.000 autotreni rispetto ai 448.000 del 2015, con un incremento pari a circa il 35% del flusso logistico. Con riferimento alle categorie merceologiche trattate, le merci varie confermano di essere il core business principale della struttura, importanti anche i numeri fatti registrare nel settore dell'automotive (62 mila camion, +174 % rispetto al 2015).

Nel 2016 l'interporto ha anche fatto registrare un incremento del traffico ferroviario. Sono arrivati e partiti dal Vespucci 239 treni, di cui 63 specializzati nel trasporto dei container e tutti diretti e/o provenienti da Verona. È attivo infatti da luglio scorso il servizio ferroviario con l'Interporto Quadrante Europa, che ha lo scopo di raccogliere i traffici con origine e destinazione il bacino delle province di Verona, Trento, Bolzano, Vicenza, Mantova e Brescia. Il servizio, che ha portato in dote a Livorno tre treni alla settimana gestiti da DB SchenkerItalia e specializzati nel trasporto dei contenitori, ha inciso sull'aumento del traffico via ferro per quasi il 30 per cento del totale. I treni "movimentati" nel 2015 sono stati 141: quindi l'aumento generale è stato del 69%.

La Regione Toscana si dimostra essere uno dei mercati principali per l'Interporto con 451.000 transiti su 605.000 totali. In ambito nazionale le principali regioni verso cui è diretto il flusso logistico sono l'Emilia Romagna e il Veneto, mentre sul mercato internazionale le destinazioni più importanti sono Francia e Slovenia.

"I dati statistici del 2016 – ha detto l'ad dell'Interporto Bino Fulcieri – confermano l'elevato livello dei servizi logistici offerti alle circa 40 aziende che operano nella nostra struttura. L'Interporto sta progressivamente abbandonando la vocazione prettamente immobiliare per diventare un polo integrato capace di combinare innovazione tecnologica, intermodalità e servizi logistici a valore aggiunto crescente. Vogliamo continuare a crescere. Con la realizzazione dello scavalco ferroviario tra porto e interporto, il Vespucci potrà diventare un nodo logistico fondamentale per lo sviluppo dello scalo labronico e per il decongestionamento delle sue banchine".

Poco più di un chilometro di rotaie (1.200 metri circa) e 14,25 milioni di euro di investimenti, di cui 9,25 finanziati dalla Regione Toscana: lo scavalco non è che un tratto di rotaie che si allaccerà ai raccordi ferroviari esistenti grazie al recupero di un ponte ferroviario in disuso che già scavalca la linea ferroviaria Tirrenica. Secondo quanto riportato nell'accordo di programma approvato lo scorso novembre dalla Giunta Regione, l'opera verrà realizzata entro la fine del 2018.

Autorità portuale regionale, si allo sblocco delle assunzioni

FIRENZE - La Regione Toscana farà ricorso alla Corte Costituzionale contro la decisione del Governo di impugnare le 'disposizioni per il potenziamento dell'Autorità portuale regionale', contenute nel 2° comma dell'articolo 9 della legge regionale 72/2016 (che a sua volta modificava la numero 23 del 2012). A deciderlo è stata la Giunta regionale, che ha approvato una delibera proposta dal presidente Enrico Rossi. Il contenzioso riguarda esclusivamente questioni relative alla dotazione organica dell'Autorità portuale, infatti non vengono messe in discussione né le funzioni, né le competenze dell'ente.

Secondo il Governo, che ha impugnato la legge regionale nella parte in cui consente l'assunzione di nuovo personale, questa disposizione contrasta con il blocco delle assunzioni attualmente in vigore per le pubbliche amministrazioni. La Regione, invece, ritiene che il blocco non si applichi per l'assunzione di nuove figure necessarie per portare avanti le nuove funzioni attribuite all'Autorità Portuale.

Resta indiscusso il ruolo dell'**Autorità portuale regionale, nata nel 2012 per provvedere alla pianificazione, alla gestione e alla manutenzione delle aree portuali oltre che al rilascio ed alla gestione delle concessioni demaniali nei porti di Viareggio, Porto Santo Stefano, Giglio e Marina di Campo.** Con la lr 72/2016 all'Autorità portuale regionale sono state assegnate anche la gestione delle vie navigabili (Canale Burlamacca a Viareggio) e delle aree demaniali finalizzate a funzione turistico-ricreativa (approdi turistici) nelle aree di competenza.

Bando da 70 milioni per Italia-Francia Marittimo

FIRENZE - Nuove opportunità per la costa toscana dal programma di cooperazione transfrontaliera PO Marittimo Italia-Francia 2014-2020, che mette a disposizione, nei sette anni, risorse complessive per quasi 170 milioni di euro di fondi europei Fesr, cui si aggiungono circa 30 milioni di cofinanziamenti degli stati nazionali.

Con la pubblicazione del secondo avviso - attivo a partire dal 9 gennaio (scadenza il 7 marzo 2017 ore 18,00) - vengono resi disponibili altri 70 milioni per progetti presentati da organismi pubblici, enti privati, organismi internazionali che vedano un partenariato composto dalle regioni coinvolte e che ruotino attorno agli assi messi al centro della programmazione, una programmazione che per i prossimi sette anni si preannuncia ancora più focalizzata sulla dimensione marittima, con il coinvolgimento di nuovi territori: oltre alle 5 province toscane di Massa Carrara, Pisa, Livorno, Lucca, Grosseto, fanno parte del programma anche Liguria e Sardegna, mentre le aree francesi coinvolte sono Corsica e Provence-Alpes-Cote d'Azur (PACA) con i dipartimenti del Var e Alpi marittime.

Il punto sulle opportunità offerte dal programma e sulle modalità di partecipazione sarà fatto venerdì 20 gennaio al Castello Pasquini a Castiglioncello (Rosignano Marittimo), a partire dalle 9.45. Un focus su uno strumento destinato a dare un importante contributo allo sviluppo di un'area, come la costa toscana, che ha sofferto di più per la crisi. Non a caso buona parte di questo territorio costiero è inserito nelle aree di crisi complessa (Livorno e Piombino) o fra quelle definite aree di crisi regionali (Massa Carrara, Elba e Follonica). La partenza del nuovo bando quindi, è una buona notizia per una regione come la Toscana. Anche perchè, rispetto ai precedenti periodi di programmazione, gli obiettivi e le misure del PO Marittimo sono oggi spostate a favore della competitività delle imprese, degli interventi sul capitale umano e della valorizzazione delle risorse culturali e ambientali.

- segue

Quattro assi di intervento puntano a rendere i territori più competitivi, favorendo la crescita delle imprese nelle filiere transfrontaliere, migliorando porti, trasporti e multimodalità, cercando di mettere insieme sostenibilità, sicurezza in mare, valorizzazione delle risorse naturali e culturali e promuovendo l'aumento delle opportunità di lavoro sostenibile e di qualità anche sostenendo il reinserimento al lavoro di lavoratori licenziati.

Sono interessate le imprese specificatamente della nautica e della cantieristica, quelle del turismo innovativo e sostenibile o impegnate nelle biotecnologie nelle energie rinnovabili ma anche i porti turistici, le università ed i centri di ricerca. Anche gli enti pubblici, le camere di commercio, le associazioni di categoria potranno accedere alle opportunità del programma.

TOSCANA

Autorità portuale Scatta il ricorso

LA TOSCANA ricorrerà alla Corte Costituzionale contro la decisione del Governo di impugnare le 'disposizioni per potenziare l'Autorità portuale regionale', contenute nel 2° comma dell'art. 9 della legge regionale 72/2016. L.o ha deciso la giunta regionale che ha approvato la delibera di Enrico Rossi. Il contenzioso riguarda solo questioni sulla dotazione organica dell'Autorità.

Maxi truffa dei trasporti per 9 mln di euro a Livorno

LIVORNO - E' stata chiamata "Ghost Truck" l'inchiesta sulla maxi truffa nel settore dei trasporti che stamani ha portato all'arresto ai domiciliari a Livorno di un imprenditore e il sequestro preventivo di 35 automezzi più quote societarie. Denunciate, a vario titolo, altre 17 persone per reati fiscali, bancarotta fraudolenta, riciclaggio, utilizzo di fatture false per circa 9 milioni di euro.. L'ordinanza di custodia cautelare agli arresti domiciliari è stata emessa dal gip su richiesta della procura nei confronti di un imprenditore in passato, riferisce la guardia di finanza, condannato per traffico di sostanze stupefacenti, ricettazione e bancarotta fraudolenta, e destinatario di un provvedimento di interdizione perpetua dai pubblici uffici. L'inchiesta, coordinata dal sostituto procuratore, Massimo Mannucci, ha individuato il giro di affari di circa nove milioni di euro che l'imprenditore muoveva a favore di imprese locali nel settore del trasporto di merci su strada conto terzi. L'uomo aveva infatti creato una rete di rapporti societari con finalità di frode fiscale, attraverso fatture false, anomale operazioni di compravendita di mezzi stradali, le imprese tuttavia dopo le verifiche risultavano quasi sempre fallite o in via di fallimento.

La Guardia di Finanza di Livorno ha sequestrato 35 automezzi (marche Mercedes, Scania, Iveco) per il trasporto di merce tra cui 10 trattori stradali e 24 semirimorchi, più un'auto Mercedes per il valore di 300 mila euro. Tra le imprese verificate alcune, attive tra il 2010 e il 2013, erano intestate a 'prestanome', inottemperanti agli obblighi fiscali avevano il compito di immatricolare formalmente trattori stradali e semirimorchi, senza esserne mai state proprietarie attraverso l'utilizzo di fatture per operazioni inesistenti emesse da altre ditte riconducibili all'arrestato.

Civitavecchia - Di Majo: Completare le infrastrutture per una Europa più vicina

CIVITAVECCHIA, Missione a Bruxelles per Francesco Maria Di Majo, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, due giorni di incontri istituzionali, con l'obiettivo di rilanciare la vocazione internazionale del porto di Civitavecchia e dell'Adsp ed il suo ruolo fondamentale nell'ambito del settore croceristico, delle autostrade del mare e in quello energetico/commerciale, sottolineando la legittimità del network ad entrare a far parte dei "core ports" europei, in sede di revisione delle reti di trasporto europee. Da qui gli incontri con la Commissione dell'Unione Europea, la rappresentanza permanente italiana presso l'UE, la rappresentanza della Regione Lazio e l'ESPO (l'associazione che riunisce tutti i porti marittimi europei).

“In tale contesto – ha dichiarato il presidente di Majo – è stata ribadita la volontà di completare le opere strategiche infrastrutturali dei tre porti laziali, sia per gli interventi a mare, che per i collegamenti terrestri, in primis ferroviari, avvalendosi del supporto finanziario previsto dal meccanismo per collegare l'Europa (CEF), dall'EFSI (il cosiddetto piano Juncker) e dalla Banca Europea per gli Investimenti, presso la quale si è anche svolto un incontro per valutare l'attivazione di nuove linee di finanziamento”.

A tale riguardo, il presidente di Molo Vespucci si è attivato per ottenere la rimozione di alcuni ostacoli di carattere procedurale (legati ad una risolta procedura di infrazione, promossa nel 2013 dalla Commissione UE) che tuttora impediscono alla AdSP di poter ottenere finanziamenti della BEI su talune opere infrastrutturali portuali strategiche, già approvate dal CIPE.

Il 2017 sarà il "maritime year" per la DG MOVE e che vedrà lo svolgersi di una serie di importanti eventi nel panorama marittimo europeo, tra questi l'evento internazionale "Intermodal and logistics Committee", che si terrà a Civitavecchia il 27 e il 28 aprile, con la partecipazione dei delegati di tutti i principali porti europei.

Porti:Sul, crisi Gioia T. affrontata senza progetto rilancio

"Agenzia lavoro non diventi nuovo ammortizzatore sociale"



(ANSA) - ROSARNO (REGGIO CALABRIA), 18 GEN - "E' una crisi devastante quella che da anni sta colpendo lo scalo gioiese. Una crisi che è stata affrontata esclusivamente con strumenti di emergenza come il ricorso continuo alla cassa integrazione guadagni senza costruire un serio progetto di rilancio dello scalo". E' quanto hanno sostenuto, a Rosarno, i vertici del sindacato Sul in una conferenza stampa incentrata sulla crisi del porto di Gioia Tauro.

"In questo modo era inevitabile - hanno sostenuto, secondo quanto riporta un comunicato - che al termine fisiologico dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali la situazione si sarebbe rivelata in tutta la sua drammaticità con l'azienda terminalista che ha dichiarato di avere in esubero addirittura 400 dipendenti sui 1300 in organico, quindi, circa un terzo dell'attuale forza lavoro. Con buona pace di chi in questi ultimi 7 anni ha consentito al terminalista/monopolista di muoversi come meglio credeva nella speranza che incentivi come l'azzeramento delle tasse di ancoraggio o l'utilizzo in monopolio di tutti gli spazi e le banchine a disposizione nel porto, potessero incrementare il traffico contenitori o allettare nuovi clienti".

"Ancora oggi - hanno sottolineato i sindacalisti del Sul - mancano tutti i presupposti per il necessario rilancio del terminal. L'unica soluzione a tutti i problemi sembra essere diventata l'Agenzia per la somministrazione del Lavoro portuale che se non adeguatamente strutturata e gestita rischia di diventare esclusivamente un ammortizzatore sociale di nuova generazione in grado solo di fornire flessibilità gratuita a Mct a spese dei contribuenti".

A giudizio dei vertici Sul "ognuno deve fare la propria parte a cominciare dal terminalista e da Msc socio di Medcenter e unico cliente del terminal che a fronte degli impegni economici e finanziari presi dal Governo, dalla Regione e dall'Autorità Portuale devono fornire risposte concrete ad iniziare da una accurata revisione dell'organizzazione aziendale che dovrà portare ad una sensibile riduzione degli esuberi. Siamo pronti a tutto per tutelare il diritto alla piena occupazione dei lavoratori di Medcenter".

Crociere a Cagliari: “Il 2017 sarà l’anno dei record”



CAGLIARI – Una conferenza stampa si terrà mercoledì 18 gennaio p.v. alle ore 10,30 presso il nuovo Terminal Crociere sul Molo Rinascita nel Porto di Cagliari. Durante l’incontro Roberto Isidori, commissario straordinario dell’Autorità portuale di Cagliari e Antonio Di Monte, General manager di Cagliari Cruise Port, presenteranno il calendario crocieristico 2017.

Interverranno all’incontro Francesco Morandi, Assessore regionale del Turismo, Artigianato e Commercio, Marzia Cilloccu, Assessore alle attività produttive del Comune di Cagliari, agenti marittimi e operatori del cluster portuale.

Porti: associazioni, domani incontro per dragaggio Mazara

Marinerie in stato agitazione dopo insabbiamento approdo



(ANSA) - PALERMO,, 17 GEN - "Domani mattina sarà in visita a Mazara del Vallo Giuseppe Micali, titolare della ditta ECOL2000 di Messina, vincitrice della gara di appalto per il primo stralcio dei lavori di escavazione del porto canale di Mazara del Vallo a oggi insabbiato e innavigabile perché non dragato da più di quarant'anni". Lo dicono i sindacati e le associazioni di categoria. Micali svolgerà un sopralluogo nel porto canale mazarese al fine di stabilire le modalità dell'intervento di escavazione; sarà accompagnato dai rappresentanti del Coordinamento territoriale filiera ittica Mazara che nei giorni scorsi hanno proclamato lo stato di agitazione del settore.

Mancato dragaggio porto Mazara: sindaco, è una vergogna

Cristaldi, dal 2011 aspettiamo che Regione individui la ditta



(ANSA) - PALERMO, 17 GEN - "Come si può tollerare quello che si sta verificando intorno alla mancata escavazione del Fiume Mazaro?". Lo chiede il sindaco di Mazara del Vallo, Nicola Cristaldi commentando gli oltre 5 anni che non sono bastati alla Regione siciliana per procedere al dragaggio e alla messa in sicurezza del Porto Canale.

"Dal 2011 - dice Cristaldi - la Regione deve procedere all'individuazione della ditta esecutrice dei lavori e dopo diverse peripezie a nulla è valsa l'aggiudicazione della gara, stante che dopo aver individuato la ditta vincitrice la stessa gara è stata praticamente annullata, fatto che determina il deterioramento ulteriore della situazione nonché il pericolo igienico-sanitario e di sicurezza pubblica". "Di fatto - aggiunge il sindaco - il Porto Canale di Mazara del Vallo è praticamente 'inagibile' a causa della mancata escavazione. Tutta la vicenda - conclude il già Presidente dell'Ars - è una vergogna che dimostra l'incapacità degli apparati regionali di spendere i soldi provenienti in Sicilia dall'Europa e da Roma".

Domani mattina intanto arriverà Mazara del Vallo Giuseppe Micali titolare della ditta Ecol2000 di Messina vincitrice della gara di appalto per il primo stralcio dei lavori di escavazione del porto canale.

MARINA D'ARECHI SBARCA AL BOOT DUSSELDORF



Con il nome di un Principe Longobardo il porto turistico di Salerno lancia un forte messaggio di qualità' al mercato dei diportisti tedeschi

Dusseldorf, 18 gennaio 2017 – Nel suo nome quasi una missione naturale. Che un porto turistico porti il nome di un principe germanico, quell'Arechi, che fra il 700 e l'800 stabilì a Salerno, uno dei più floridi e culturalmente stimolanti regni longobardi, sancisce in effetti un legame storico non irrilevante con la grande comunità dei diportisti tedeschi.

Reduce da un London Boat Show che ha fornito l'occasione per presentare l'offerta dei nuovi 400 posti barca, appena ultimati, e quindi il completamento di quello che è oggi uno dei maggiori porti turistici del Mediterraneo, Marina d'Arechi con i suoi 340.000 mq di specchio acqueo e 1.000 posti barca, fino a 100 m, di lunghezza, mette oggi a disposizione della clientela internazionale di visitare luoghi famosi in tutto il mondo, a mare e a terra: Amalfi, Positano, Capri, il Cilento, ma anche Ravello, Pompei, Ercolano e Paestum. A Londra il messaggio di marketing ha centrato e superato i risultati attesi: circa 150 manifestazioni di interesse per l'utilizzo dei posti barca, a conferma di segnali positivi di ripresa dell'intero settore, strategico per l'economia italiana.

Marina d'Arechi, si presenta ora al Boot Düsseldorf con l'identikit di un vero e proprio yachting paradise; unico porto turistico della Campania presente con un suo stand (Hall 13/E41) al più importante appuntamento per il mercato nautico europeo, che si svolgerà dal 21 al 29 gennaio. Marina d'Arechi assume naturalmente anche il ruolo di – sottolinea Agostino Gallozzi, presidente della società che ha progettato, realizzato e oggi gestisce il porto – “ambasciatore delle bellezze e dell'offerta turistica di qualità di una delle aree geografiche più entusiasmanti del Mediterraneo”.

Marina d'Arechi è forte anche dell'intesa commerciale annunciata a Londra con la prestigiosa società britannica Camper & Nicholson Marinas, marchio storico dello yachting internazionale di fascia alta, nato nel 1782. Intesa in base alla quale Marina d'Arechi manterrà, naturalmente, la propria piena autonomia, con la Camper & Nicholson Marinas che assicurerà il proprio supporto di esperienza e di conoscenza del settore, a sostegno ed impulso delle attività di marketing, particolarmente a livello internazionale.

La Spagna investe 850 milioni per l'accesso ai porti

Madrid - La Spagna investirà tra quest'anno e il 2021 un totale di 850 milioni di dollari per sviluppare l'accesso ai porti. Il governo spagnolo, che ha annunciato il piano di investimenti, ha deciso la misura per garantire che le merci previste per quest'anno, circa 16,2 milioni di tonnellate, possano entrare ed uscire velocemente dagli scali. La Spagna ha raggiunto una quota di traffico merci su ferrovia pari al 60%. Il piano nel suo complesso prevede 1,42 miliardi di investimenti in infrastrutture così ripartiti: 514 milioni per le aree portuali, 463 milioni per "l'ultimo miglio" della logistica e per i link ferroviaria e stradali. A questi si devono aggiungere poco meno di 400 milioni per il completamento e lo sviluppo di altre opere nel capitolo dei collegamenti con i porti.

Gnv e Accademia Mercantile lanciano il corso di assistente d'ufficio a bordo

Genova - Gnv, insieme all'Accademia Italiana della Marina Mercantile, ha lanciato il corso di assistente d'ufficio a bordo, una figura di staff a supporto del commissario di bordo, ovvero l'ufficiale responsabile del coordinamento e dell'organizzazione di tutto il personale alberghiero di camera e di cucina, e dell'accoglienza a bordo. Il corso, aperto a 12 cittadini comunitari in possesso dei requisiti previsti dal bando pubblicato sul sito dell'accademia (<http://bit.ly/AssistenteUfficioBordo>), ha una durata complessiva di 568 ore, di cui 400 ore di lezione e 168 di stage a bordo di navi Gnv, e prevede il rilascio delle certificazioni Imo-Stew in seguito al superamento degli esami di Basic Safety Training e dell'attestato Pmr, per l'assistenza alle persone con mobilità ridotta. Ai corsisti che termineranno positivamente il percorso formativo e che raggiungeranno la soglia dei 60/100 alla verifica finale di idoneità alla professione, Gnv garantisce l'assunzione, entro 18 mesi dal termine del corso, come allievi assistenti d'ufficio in tirocinio e per periodi di imbarco complessivamente non inferiori ai 6 mesi; al termine del periodo di tirocinio, a fronte di valutazione positiva, gli allievi potranno essere assunti come sottufficiali dalla compagnia, con la qualifica di assistente di ufficio, in turno generale.

La figura dell'assistente d'ufficio a bordo coadiuva il commissario di bordo nel rapporto con la clientela e nell'espletamento delle pratiche amministrative, assistendolo nella redazione del rendiconto di cassa, nella gestione delle cabine per soddisfare le richieste dei passeggeri e nel controllo delle presenze del personale di bordo, oltre a fornire assistenza alla clientela e ad occuparsi dei problemi logistici connessi all'ospitalità a bordo. Il corso si sviluppa nell'ambito della sinergia avviata nel 2010 tra la compagnia e l'Accademia Italiana della Marina Mercantile, divenuta Centro di formazione nazionale per Gnv dal 2011: l'Accademia, Istituto tecnico superiore fondato a Genova nel 2005, ha come obiettivo l'alta formazione e il training del personale marittimo di bordo e di terra, l'aggiornamento e la formazione degli operatori a livello manageriale e operativo nell'ambito del cluster marittimo, oltre alla prima formazione, alla formazione continua e all'adeguamento alle discipline marittime di titoli di studio non nautici. Il Centro di formazione per Gnv punta a implementare la progettazione, la gestione e la divulgazione dei corsi per gli allievi ufficiali e la formazione continua su nuove conoscenze e procedure, dalla sicurezza all'informatica, dall'inglese tecnico ai protocolli alberghieri e dell'igiene dei cibi. L'accordo con l'Accademia ha portato dal 2011 al 2016 a erogare oltre 600 ore di formazione all'anno, rivolte a circa 300 persone della Compagnia, tra personale di bordo e di terra, ogni anno.