



## Primo piano:

- **Riforma dei porti**

(Seareporter.it, Ferpress, La Nazione Livorno)

## Dai Porti:

### Trieste:

**"...La Cgil si schiera con il maxiporto regionale..."**

(Il Piccolo)

### Savona:

**"...Unico varco doganale a Savona-Vado..."**

(Il Messaggero Marittimo)

### Genova:

**"...Darsena, verso l'esclusione dei soggetti privati..."**

(Il Secolo XIX)

**"...Finanziamento alla Culmv. Pettorino chiedo l'ok al Ministero..."** (The Medi Telegraph, La Repubblica Genova)

**"...Cultura marittima 2° forum a Genova..."**

(La Gazzetta Marittima)

**"...Campostano: merci varie, risorsa persa..."**

The Medi Telegraph)

**"...Via libera al polo ferroviario..."** (The Medi Telegraph)

**"...Apre il Gottardo e Genova dorme..."**

(La Repubblica Genova)

### Livorno:

**"...A Livorno, seminario sulla riforma dei porti..."**

(Il Messaggero Marittimo, Il Tirreno)

**"...L'emergenza è il bacino galleggiante..."** (Il Tirreno)

**"...Speranza inaugura il nuovo Circolo Porto..."** (Il Tirreno)

**"...L'arcipelago scigno di memoria..."** (La Nazione)

**"...Il Luisa Neri e Livorno..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Grimaldi alla BIT di Milano..."** (La Gazzetta Marittima)



## **"...Cassandra e la durata della concessione..."**

(La Gazzetta Marittima)

## **"...Piattaforma Europa e Toscana, ora la Regione ci si gioca tutto..."** (La Gazzetta Marittima)

### **Piombino:**

**"...Business a Piombino..."** (La Nazione)

### **Civitavecchia:**

**"...Il Comitato di lotta torna ad alzare la voce..."** (Civonline)

### **Napoli:**

**"...Dragaggi, Napoli sempre più in difficoltà..."**

(Informazioni Marittime)

**"...Porto di Napoli, preoccupa la situazione occupazionale..."** (Seareporter.it)

### **Notizie da altri porti**

### **Notizie da porti stranieri**

### **Focus:**

- **Scandinavia-Mediterraneo primo incontro tra i porti**  
(La Gazzetta Marittima)

## Riforma dei porti, De Luca frena

Un tavolo tecnico per approfondire gli aspetti problematici o critici rispetto al progetto di riforma dei porti. È quanto scaturito dall'incontro in sede di conferenza Stato -Regioni con il ministro Graziano Delrio. Un vertice particolarmente sollecitato dai presidenti di Campania e Liguria, Vincenzo De Luca e Giovanni Toti. Nel corso della riunione la Regione Campania ha ribadito la propria posizione rispetto all'ipotesi di riforma, riassumibile in due punti: definire prioritariamente il Piano della Logistica; per quanto riguarda le competenze delle Autorità portuali, modificare le previsioni dell'attuale ipotesi legislativa garantendo la possibilità di approvare i Prg in loco, di gestire in autonomia le concessioni delle aree portuali, di mantenere un rapporto con i Comuni che ospitano l'Authority, evitando di spostare sui livelli burocratici competenze essenziali per la funzionalità dei porti. Il presidente De Luca ha ribadito in una nota "la contrarietà a ridurre a una le Autorità portuali della Campania - diversamente da altre regioni - ritenendo che sia da evitare il rischio di introdurre nuovi burocratismi anziché nuova semplificazione".

## **FVG: Porto Monfalcone. Serracchiani, rilanciarlo con determinazione**

**Author :** com

**Date :** 16 febbraio 2016



(FERPRESS) - Trieste, 16 FEB - "Ci aspetta una sfida importante, quella di rilanciare il porto di Monfalcone con un impegno determinato sia sul piano regolatore portuale, che stiamo portando avanti, sia sulla governance, guardando, in particolare, all'autorità portuale allargata del Friuli Venezia Giulia che raccolga in sé le realtà portuali della regione - Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro - con un forte collegamento con gli interporti regionali, in attuazione dell'avviata riforma sui porti, volta anche ad implementare e rafforzare la natura di piattaforma logistica della nostra regione".

Lo ha affermato, ieri, la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani nel corso del colloquio con il sindaco di Monfalcone Silvia Altran, avvenuto nella sede del Comune.

Serracchiani ha ricordato come "saranno importanti gli investimenti, anche a Monfalcone, sulla parte ferroviaria; così come è determinante - ha riferito - l'impegno che stiamo portando avanti con le amministrazioni locali, in particolare con il Comune, sull'escavo del canale di accesso al Porto di Monfalcone".

## IL MARE E L'ECONOMIA

### L'APPUNTAMENTO

IL SEMINARIO «RIORGANIZZAZIONE, RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DELLE AUTORITÀ PORTUALI» SI TERRÀ LUNEDÌ PROSSIMO ALLE 15,30 IN FORTEZZA VECCHIA

# Riforma dei porti, summit a Livorno

## Prime contestazioni degli operatori

Incontro organizzato [redacted] con le associazioni di categoria

- LIVORNO -

SULLA RIFORMA portuale e le sue novità ha suonato la grancassa del governo e di chi l'ha giudicata positivamente; ma adesso cominciano anche i distinguo, le voci critiche e i preannunci di opposizione. Così ha un valore che va ben oltre l'episodico, il seminario organizzato per lunedì prossimo

[redacted] proprio sul tema della riforma; e con la presenza di alcuni dei principali protagonisti del cluster marittimo e portuale nazionale. Il seminario si terrà dalle 15,30 nella sala Canaviglia della Fortezza Vecchia sul tema: "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali" in ba-

### NEL MIRINO

Accesso dibattito sull'accorpamento delle Autorità portuali

se al decreto del ministro Marianna Madia. Si confronteranno sulle varie tematiche legate alla riforma il presidente nazionale dell'Assotermini (terminalisti portuali) Marco Conforti, il senatore (Pd) Marco Filippo dell'8ª commissione del Senato e l'onorevole Mario Tullio (Pd) della IX commissione trasporti della Camera, il presidente di Assoport e commissario [redacted] di



PROFILI In primo piano, da sinistra, il governatore Rossi e il presidente Galland, a sinistra in secondo piano Piero Neri

Civitavecchia Pasqualino Monti, il direttore generale trasporto marittimo del ministero delle infrastrutture Enrico Maria Pujia, l'invocato marittimista Maurizio Maresca e il professore emerito dell'università di Genova Pier Paolo Pulsafita. Coordinerà il dibattito il segretario generale [redacted] livornese Massimo Provinciali. Il workshop fa parte del programma

del "Livorno Port Center" che spinge per un allargamento della cultura portuale alla città ed oltre.

SULLA RIFORMA, così come approvata dal consiglio dei ministri, cominciano anche ad arrivare le voci dissenzienti. Le prese di posizione più dure sono state espresse dalla regione e Campania, il cui presidente Vincenzo De Luca ha nei giorni

scorsi incontrato il ministro Delrio esprimendogli la ferma opposizione dell'istituzione campana alla fusione tra i porti di Napoli e Salerno; e chiedendo anche di bloccare l'iter della riforma fino a quando non sarà approvato in sede parlamentare il piano nazionale della logistica, con la riforma portuale a deve e necessariamente essere collegata.

ALTRO TEMA sul quale stanno incrinandosi le contestazioni - e qualcosa di simile sta sviluppandosi anche a Livorno - riguarda le concessioni demaniali in area portuale, che secondo la riforma sarebbero sottratte alle Autorità di sistema per essere accentrata al ministero (togliendo quindi potere alle stesse Autorità). Infine va registrata una presa di posizione molto argomentata di Rifondazione comunista di Livorno, a firma di Vladimiro Mannocci, in cui si contesta tra l'altro la poca chiarezza della formula giuridica delle Autorità di sistema, definito in un passaggio del decreto «ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale» mentre in altri passaggi questo status sembra assai meno certo. Altra critica è che il modello italiano della riforma sembra estremamente diverso dal modello europeo, sia nel Nord Europa (Germania, Olanda) che nel sud (Spagna). Insomma, c'è materia abbondante di discussione.

A.F.



# La Cgil si schiera con il maxiporto regionale

Il segretario Filt: «Sì all'incorporazione di Monfalcone e San Giorgio di Nogaro [redacted] triestina»

### TRIESTE

«La nuova Autorità di sistema prevista dal decreto Delrio può rappresentare un salto di qualità nello sviluppo della portualità regionale e dell'intermodalità, dando nel contempo impulso agli investimenti necessari per fare fronte alla concorrenza degli altri scali dell'Alto Adriatico, potenziare i collegamenti ferroviari e adeguare i fondali dove necessario».

È quanto sostiene il segretario regionale della Filt-Cgil Valentino Lorelli, favorevole all'integrazione dei porti regionali

sotto l'ombrello di un'unica Autorità di sistema, come consente il decreto recentemente approvato dal Governo. «Un decreto - spiega Lorelli - che assegna al Fvg l'Autorità di sistema di Trieste, un passo avanti sicuro, per quanto dovuto, rispetto alle ipotesi precedenti, che vedevano il nostro sistema portuale legato a Venezia e Ravenna». «La Filt - ancora Lorelli - sostiene da tempo che questa Regione deve essere in grado di mettere in campo una governance pubblica delle infrastrutture e creare un tessuto connettivo tra i porti, la ferrovia, gli au-

toporti, gli interporti, i consorzi di sviluppo industriale, nell'ottica di un sistema davvero integrato del trasporto e della logistica. Ma la discussione che si sta sviluppando in questi giorni, invece di affrontare nei merito le prospettive della portualità e del sistema logistico regionale, sta scadendo in una disputa tra campanili». L'auspicio, pertanto, è quello di una riforma capace di «sopravvivere ai particolarismi e semplificare le procedure amministrative». Secondo la Filt, serve «un ruolo forte del soggetto pubblico, in grado di progettare il futuro, af-

fidando alle nuove autorità di sistema una funzione chiave nello sviluppo di porti e retroporti, per dare centralità alla risorsa mare e rendere competitivo uno dei più importanti asset dell'Italia e della regione». In questo contesto, conclude Lorelli, «si può ragionare di integrazione, con dignità, di Monfalcone e San Giorgio nel sistema Fvg, tenendo conto che bisogna prima togliere di mezzo la legge regionale 12/2012, utilizzare al meglio il decreto Delrio per tutelare i territori, le rappresentanze di imprese e organizzazioni sindacali».



Il Molo VII a Trieste



Rendering della Piattaforma Maersk di Vado Ligure

## Unico varco doganale a Savona-Vado (spesa 12mln)

VADO LIGURE - Un unico varco doganale per gli attuali terminal commerciali e per la futura piattaforma multipurpose, compresa la relativa viabilità retroport-

(continua in ultima pagina)

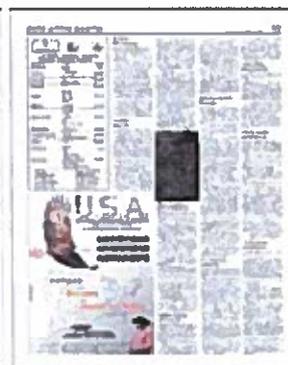
## Unico varco doganale

tuale di collegamento. E' quanto prevede il bando da 12 milioni di euro predisposto [redacted] di Savona e Vado Ligure con procedura d'urgenza.

L'appalto comprende sia la progettazione definitiva e quella esecutiva sia l'esecuzione dei lavori. Gli interventi dovranno essere ultimati prima dell'entrata in funzione del terminal container Maersk. L'attività della piattaforma, infatti, dovrebbe iniziare nei primi mesi del 2018.

Secondo quanto prevede il bando entro il prossimo 3 Marzo dovranno essere recapitate [redacted]

le domande di partecipazione alla gara, che si svolgerà a procedura ristretta e aggiudicata all'offerta valutata economicamente più vantaggiosa sulla base di criteri che terranno conto dell'aspetto tecnico-qualitativo, del ribasso rispetto alla base d'asta e della durata dell'esecuzione dei lavori.



DOMANI LA DECISIONE DI PALAZZO S. GIORGIO

# Darsena, [REDACTED] verso l'esclusione dei soggetti privati

Fiera di Genova in pole per la concessione  
Più lontani Ucina e la coppia Amico-Pesto

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** La decisione ufficiale arriverà probabilmente nella giornata di domani. Ma al momento, per la concessione della Darsena nautica della Foce, Fiera di Genova sembra essere in vantaggio rispetto agli altri soggetti che hanno fatto domanda per l'affidamento della struttura. [REDACTED] del capoluogo ligure infatti, secondo fonti vicine al dossier, pare orientata nel concedere le banchine alla società pubblica guidata da Ariel Dello Strologo, nonostante i problemi economici dell'ente, piuttosto che accontentare i due privati che hanno presentato il loro interesse a Palazzo S. Giorgio: il cantiere Amico & Co insieme al gruppo Pesto e "I Saloni nautici", realtà al 100% nella mani di Ucina.

La Darsena nautica, nello specifico, si estende su una superficie di 92.850 metri quadrati, di cui 21.450 di area coperta, 62.338 di specchio acqueo e 6.900 di pontili galleggianti, le stesse superfici dove trovano spazio le barche durante il periodo del Salone di Genova. I moli possono ospitare fino a una sessantina di maxi-yacht e

per la realizzare la struttura, costruita tra il 2004 e il 2007, è servito un investimento di decine di milioni di denaro pubblico.

Adesso, da più di un anno, l'area è nelle mani della Confindustria nautica, e lo scorso dicembre, il commissario del porto di Genova, Giovanni Pettorino, ha deciso per una mini-proroga della concessione fino al prossimo primo di aprile, rimandando così di qualche settimana la

scelta del nome del futuro gestore delle banchine. La Darsena, secondo i piani, sarà utilizzata principalmente per attività di ormeggio di grandi unità da diporto ma verrà lasciata libera per gli espositori durante i giorni del Salone di Genova. Dal 2007 a oggi, è stato in più di un'occasione lanciato l'allarme per un mancato utilizzo a pieno regime dell'area, soprattutto nei lunghi periodi di stop delle manifestazioni fieristiche. Negli anni passati è stata ge-

stita da Marina Fiera Spa, società all'82% della Fiera e al 18% di Ucina, per periodi di pochi mesi, di volta in volta rinnovati. I costi di gestione, si stima, sono superiori ai

500 mila euro all'anno ma fino ad oggi le imbarcazioni ormeggiate non hanno quasi mai occupato più di un quinto dell'area.

Adesso, se [REDACTED] dovesse affidare la struttura, come sembra, a Fiera di Genova, per i privati che vogliono entrare nell'area resterebbe solo un'ultima

possibilità: quella di trovare un accordo con l'ente guidato da Dello Strologo per la gestione almeno di una parte dei moli. In quest'ultimo caso potrebbe essere siglata un'intesa con la coppia Amico-Pesto, vista la presenza dell'agenzia genovese, già da tempo, nell'area del Porto Antico di Genova, uno spazio sempre sotto il controllo dell'attuale numero uno di Fiera.

In questo modo, se nei prossimi mesi si dovesse trovare un accordo del ge-

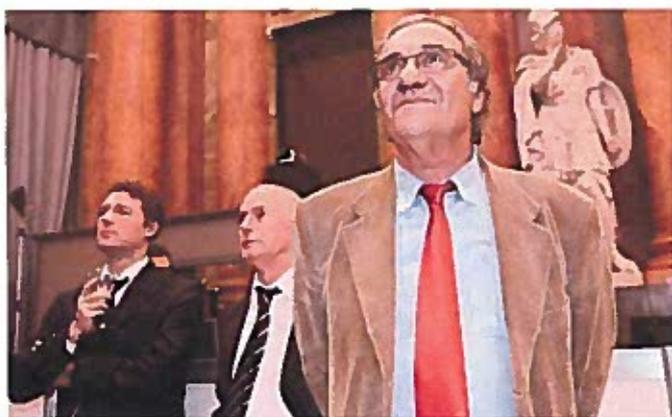
nera, l'unico soggetto che rimarrebbe a bocca asciutta sarebbe Ucina, attraverso la sua controllata "I Saloni nautici". E proprio alla guida della società con sede in piazzale Kennedy, nel capoluogo ligure, nei giorni scorsi, l'ormai ex numero uno Anton Francesco Albertoni,

## The Medi Telegraph

---

Finanziamento alla Culmv: «Pettorino chiedi l'ok al ministero»

Genova - La proposta del console Benvenuti circa la possibilità, per l'Autorità portuale, di concedere un contributo da 828 mila euro per la formazione dei camalli genovesi.



Genova - **La Compagnia Unica** chiederà al commissario del porto di Genova, Pettorino, di formulare un quesito al ministero dei Trasporti circa la possibilità, per l'Autorità portuale, di concedere - sulla base dell'istanza Culmv - **un contributo da 828 mila euro per la formazione dei camalli genovesi**. Cifra che il console Benvenuti chiede all'ente per chiudere il bilancio 2015, in base all'interpretazione del decreto salva-camalli applicata a Livorno su parere positivo del ministero. La cifra spettante alla Culmv (su assenso dell'Authority) deriva dal finanziamento non interamente fruito lo scorso anno, ottenuto in cambio della riduzione del 5% del personale.

## La Culmv chiama i privati e l'ammiraglio "L'intesa è possibile"

Il console Benvenuti: "Basta un conguaglio delle tariffe oppure riconosceteci quanto investito in formazione"

MASSIMO MINELLA

**A**UMENTANO le giornate di lavoro per i soci della Compagnia Unica, ma i conti non tornano ancora. Il fatto è che, spiega il console Antonio Benvenuti, l'accordo è davvero a portata di mano e le strade per arrivarci sono almeno tre: un conguaglio sulle tariffe, ferme dall'inizio del 2015, un riconoscimento economico alla formazione per i soci, la possibilità di attingere al fondo che ha permesso di ridurre del 5% l'organico e che ha ancora in pancia 1,9 milioni di euro.

«Il piano di rientro del deficit messo a punto con la Deloitte — spiega Benvenuti — ci ha permesso di scendere da 3,6 milioni a 900mila euro. Ora si tratta di arrivare al pareggio con l'approvazione del bilancio 2015. Il risultato è alla portata di tutti, non vedo intoppi o polemiche. Noi oltretutto abbiamo appena concluso un anno in crescita, 181mila giornate di lavoro solo per i terminali, senza quindi contare le altre attività di servizi, contro 175mila, con un aumento del 3,2%. Da parte nostra c'è tutta la volontà di affrontare rapidamente questo tema, ma è ovvio che da soli non possiamo concludere nulla. **Il ministero** si sta impegnando al massimo, ma è in una fase commissariale. E i terminalisti sono 12, e non è facile mettere d'accordo 12 teste con 12 mercati differenti».

E allora? Secondo il console, sono almeno tre le strade che portano alla soluzione di un caso che, altrimenti, rischia di esplo-

dere con fragore sulle banchine genovesi. «Il rinnovo tariffario delle prestazioni per i terminali-

sti è biennale ed è scaduto il primo gennaio 2015 — spiega il console — Non abbiamo mai fatto alcun ritocco, nonostante una delibera dell'aprile dell'anno scorso lo consenta. Potremmo arrivare al pareggio nei conti con un semplice conguaglio sulle tariffe, non con un rinnovo. Nel frattempo, abbiamo anche avviato un piano di formazione dedicato alle varie specializzazioni nei terminali che ha comportato un investimento di 828mila euro. Anche coprendo questa cifra arriveremmo ugualmente al pareggio». In effetti,

l'intervento a sostegno delle compagnie disposte a ridurre del 5% il loro organico ha permesso il prepensionamento di 50 soci, mentre la quota utilizza-

ta secondo quanto previsto dalle norme (15 bis) è servita a coprire lo sbilancio. Ma di quel fondo non è stato speso tutto. È ancora disponibile una cifra di 1,9 milioni. Il ministero del Traspor-

ti è già intervenuto per un caso analogo (la compagnia di Livorno), dando la possibilità di spalmare sull'anno successivo la quota rimanente del fondo. «Chiederò all'ammiraglio Pottorino di porre la questione al ministero — dice Benvenuti — È possibile fare la stessa cosa per Genova? Noi non possiamo tagliare ancora l'organico di un altro 5%. Il solo aumento dei picchi al Vte comporta a volte la chiamata di 3-400 persone a turno. Al Sech è previsto un aumento dei traffici o presto anche le crociere chiederanno più personale. Ma si può arrivare a risolvere la situazione seguendo altre strade. Certo, è necessario riuscire a

vederci tutti quanti, con i terminalisti, nella sede di Confindustria. Posso anche arrivare a un accordo tariffario con ognuno di loro, ma diventa una partita difficile o si rischia di complicare il rapporto. Per noi si annuncia un'annata decorosa, abbiamo rispettato gli accordi previsti dal piano della Deloitte e investito parecchio sulla formazione, proprio per poter continuare a rispondere al meglio alle esigenze dei privati. Ma non chiedeteci di tagliare ancora l'organico, possiamo arrivare al pareggio con un conguaglio o con il riconoscimento di quanto investito nella formazione».

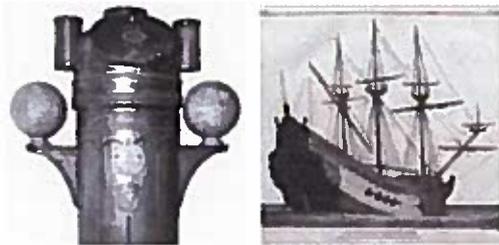
«Il ministero ha consentito a Livorno di far scivolare i contributi all'anno successivo, può avvenire la stessa cosa anche da noi?»

# La Gazzetta Marittima

---

## Cultura marittima 2° forum a Genova

**L'invito a partecipare sulle tematiche specifiche delle scienze al soccorso – Il progetto**



GENOVA – A due anni dalla prima esperienza del Convegno di Cultura Navale e Marittima, ATENA Nazionale e il Gruppo tematico ATENA CuMaNa, con la collaborazione dell'Università degli Studi di Genova, intendono riproporre il CNM come occasione di dibattito e confronto sulle tematiche inerenti la cultura del mare nelle sue molteplici manifestazioni. L'appuntamento è per il 22 e 23 settembre a Genova nel complesso del dipartimento di Scienze per l'Architettura. La risposta positiva e la fervida adesione dei numerosi partecipanti della passata edizione hanno confermato, infatti, l'esigenza di uno spazio di dialogo tra studiosi, professionisti e quanti sono impegnati, a vario titolo e con competenze diverse, nella ricerca, nello sviluppo, nella promozione e nella valorizzazione della cultura marittima e nautica. Dopo il primo incontro del 2014, pertanto, il CNM vuole porsi come appuntamento che, riunendo sensibilità tecnico-scientifiche che operano in contesti tematici differenti, possa contribuire a far conoscere, agli addetti ai lavori e al pubblico vasto, problematiche e argomenti legati alla cultura del mare nella sua accezione più ampia. In quest'ottica, il CNM può divenire un tavolo privilegiato per presentare e discutere novità ed iniziative, oltre che per affrontare aspetti più concettuali e teorici: un'opportunità di confronto, approfondimento e conoscenza in grado di concretizzare e attualizzare, in una visione condivisa e partecipata, la ricerca e il progresso della cultura marittima e nautica.

Il mare rappresenta lo spazio che collega e divide le società umane fin dagli albori della storia. I suoi confini liquidi, tuttavia, non sono mai stati barriere insormontabili né per l'uomo né per il suo intelletto. Oggi, come nel passato, la civiltà umana, attraverso il mare, scopre, occupa e mette in contatto tutto il mondo conosciuto; per il mare, elabora e sviluppa soluzioni tecnologiche sempre più ingegnose ed innovative; sul mare, estende le sue città, i suoi porti, le sue capacità produttive e le sue relazioni commerciali e politiche. Nel mare si esprime e si sublima l'essenza dell'evoluzione umana, nonostante l'interconnessione virtuale del mondo moderno: la tensione costante verso l'ignoto; la sfida intellettuale e il tentativo di oltrepassare i limiti della conoscenza, di far progredire la scienza; la ricerca della "terra promessa". Transire mare: un percorso in fieri segnato da scoperte, insuccessi e transizioni che rappresentano momenti di cambiamento e punti di svolta nel rapporto secolare uomo-mare.

Operatori, ricercatori e cultori della materia sono invitati a contribuire presentando i loro interventi sulle attività in corso sui seguenti temi: Scienze, tecnologie e robotica in ambiente nautico-marittimo; Architettura e costruzioni navali; Soccorso in mare: dalle migrazioni alle operazioni di salvataggio; Archeologia marittima; Storia marittima; Cultura nautico-marittima nell'era del digitale; Recupero del patrimonio nautico; Musei e biblioteche a servizio del mare.

# The Medi Telegraph

---

Campostano: «Merci varie, risorsa persa»

Genova - A Genova spazi saturi, il gruppo investe 2 milioni a Savona. Il titolare del terminal Forest risponde al console Benvenuti (Culmv).



Genova - Le merci varie a Genova sono state azzoppate dalla mancanza di una politica retroportuale. Ne sono convinti Ettore Campostano, titolare del gruppo Campostano che controlla i terminal forestali di Savona e Genova, e il manager dello stesso gruppo, Massimo Brandi, amministratore delegato di Savona Terminals. L'allarme per la fine delle merci varie sotto la Lanterna è stato lanciato dal console della Compagnia unica, Antonio Benvenuti, su "L'Avvisatore Marittimo" dello scorso 5 febbraio. Benvenuti ha auspicato il ritorno di un terminal dedicato, come era in passato il Multipurpose gestito per qualche anno, in deroga alla legge 84, dalla stessa Compagnia. L'obiettivo è difendere uno spazio per merci che non viaggino sugli onnipresenti container o su ro-ro, con l'imbarco dei rimorchi dei camion sulle navi. **Il gruppo Campostano ha in concessione 70 mila metri quadrati a Savona e 15 mila a Genova (terminal Forest) dove movimentata soprattutto prodotti forestali e metallici.** «Si tratta di merce - spiegano Campostano e Brandi - che lascia molto più valore sul territorio rispetto al container. Purtroppo negli anni passati la politica portuale ha sempre privilegiato le banchine rispetto ai retroporti. Genova ha banchine per movimentare 4 milioni di teu, ma non aree alle spalle delle banchine».

Nonostante che Genova soffra dell'essere stretta fra mare e montagne, gli spazi non mancherebbero, «ma non si è mai pensato di dedicarli al porto». L'esempio che brucia di più agli operatori portuali genovesi è quello della Fiumara, un polmone naturale delle banchine che è stato attrezzato come centro commerciale. **Ma Campostano ricorda che esistono altre aree che potrebbero essere dedicate al porto «come l'ex-Mira Lanza o l'ex Centrale del latte, mai prese in considerazione come appoggio per le operazioni portuali. Ci sono le aree dell'ex-Italsider.** Ma è molto difficile ormai cambiare qualcosa, la città è stata pianificata in maniera differente». Anche l'idea di Benvenuti di ricreare a Genova un terminal dedicato alle merci varie, anche se piace («entreremmo subito in società», affermano i due terminalisti), tuttavia non pare realizzabile: «Ormai tutte le aree del porto sono state assegnate», spiega Ettore Campostano. Stesso scetticismo per quanto riguarda le risposte alla richiesta di Ansaldo di impiantare un centro produttivo vicino alla banchina: «Genova è una città che non sacrifica mai nulla al porto».

## - segue

---

Ciò non toglie che altrove il settore delle merci variem sia ben vivo: «Ci sono porti, come Ravenna, Venezia, Savona, che vivono con questo tipo di traffico, a dimostrazione che il mercato è ancora vivace». **A Genova invece le merci varie si sono dimezzate in dieci anni.** Per il gruppo Campostano è importante che le istituzioni ne riconoscano l'importanza e evitino che spariscano del tutto. La scadenza che preoccupa è quella intorno al 2019, quando a Genova verranno riassegnate le concessioni dei terminal. Il piccolo terminal Forest rivendica la propria importanza, al servizio di merci che «hanno un valore che potremmo definire inversamente proporzionale alla quantità, appunto per la loro qualità labour intensive e per gli effetti moltiplicativi su posti di lavoro e ricchezza, oggettivamente ben maggiori rispetto a container e ro-ro».

Per il Forest, che il gruppo dedica al traffico di cellulosa (prodotti tissue) con la Lucchesia, le possibilità di espansione sono nulle e gli spazi sono saturi. Questo porta a effetti paradossali. «Quando un nostro cliente aumenta l'attività - afferma Brandi - deve lasciare Genova per altri scali, come Livorno». Discorso differente a Savona, **dove il gruppo sta investendo 2 milioni di euro e dove è in costruzione un magazzino da 4 mila metri quadrati,** che potrà generare nuovi traffici per 90 mila tonnellate all'anno. La nuova struttura si andrà ad aggiungere ai 38 mila metri quadrati coperti già esistenti. «Non credo sia giusto - conclude Campostano - che un porto movimenti soltanto container. Si può vivere anche con altre tipologie. A Ravenna si movimentano 25 milioni di tonnellate di merce e i container sono soltanto una piccola parte. Anche a Savona non si fanno quasi contenitori. Mi pare riduttiva una scelta che non tenga conto delle merci varie. Altri porti esistono proprio grazie alle merci varie, ma Genova ha deciso di puntare sul contenitore».

# The Medi Telegraph

---

Piacenza, via libera al polo ferroviario

Genova - Arrivata l'autorizzazione di Rfi. Si rafforza il centro intermodale sede dell'attività logistica di Ikea.



Genova - Piacenza è un nodo intermodale di riferimento per i porti di Genova e La Spezia, ossia per i due maggiori scali italiani di destinazione finale per i container marittimi. Finora però non ha ancora raggiunto lo status di interporto. Nei giorni scorsi è stato fatto un importante passo avanti nella crescita intermodale del polo piacentino. Ieri il Comune ha annunciato che Rete Ferroviaria Italiana, la società dell'infrastruttura del gruppo Fs Italiane, ha inviato al consorzio Uno Ap3 l'autorizzazione formale per la realizzazione del fascio di binari che collegherà la stazione di Piacenza al polo logistico, consentendo la dislocazione, nel comparto industriale di Le Mose, del nuovo scalo merci ferroviario e la dismissione progressiva di quello attuale, sito all'interno della stazione stessa.

Il comparto di Le Mose è noto per ospitare importanti realtà industriali, fra cui l'Ikea, che ha qui uno dei suoi principali snodi logistici. Il corridoio doganale fra il porto della Spezia e il centro Ikea di Le Mose, oggetto di un progetto dell'Agenzia delle dogane, è stato lo scorso anno al centro di una querelle fra operatori dei trasporti. **Il collegamento ferroviario renderà questo polo ancora più appetibili per gli operatori.** I nuovi binari rientrano in un progetto più ampio di creazione di un nuovo terminal merci da 75 mila metri quadrati, con cinque corsie di stoccaggio, per un valore di 50 milioni di euro, Il progetto è portato avanti da Fs con il gruppo elvetico Hupac, che dal 2007 gestisce la società Terminal Piacenza intermodale.

«È un passo fondamentale - ha detto, a proposito del nuovo collegamento ferroviario, il sindaco di Piacenza, Paolo Dosi - verso il progetto Piacenza Città del Ferro, che dopo un complesso iter burocratico potrà finalmente essere concretizzato, dando piena attuazione allo sviluppo dell'intermodalità e portando benefici concreti al sistema economico e infrastrutturale del territorio». Il sindaco ha sottolineato «come questo risultato sia il frutto di un lavoro di squadra portato avanti, in modo unitario, grazie alla collaborazione tra il Comune e i soggetti privati che costituiscono il consorzio Uno Ap3. Determinante - ha aggiunto - si è rivelato, per sbloccare in via definitiva la pratica, il lavoro svolto dal sottosegretario all'Economia, Paola De Micheli, il cui costante impegno e il raccordo con le istituzioni locali hanno rafforzato il confronto proficuo e costruttivo con Rfi».

## - segue

---

<<I soggetti attuatori del Piano urbanistico per il polo logistico, riuniti nel consorzio Uno Ap3, hanno firmato nel maggio 2004 una convenzione con cui si sono assunti l'impegno di partecipare, anche finanziariamente, alla realizzazione del fascio di binari necessario per l'allaccio dell'area di Le Mose alla rete ferroviaria. Ne sono seguiti numerosi incontri con Rete ferroviaria italiana, per condividere il progetto complessivo di intermodalità ferroviaria. Nel progetto sono state coinvolte anche Hupac, multinazionale elvetica, che è fra i principali operatori nel settore dell'intermodalità ferroviaria e che da pochi anni si è insediata nel comparto piacentino, e Teralp,

**<<E' evidente – ha detto ancora il sindaco Dosi – la ricaduta positiva che questo sistema potrà avere in termini ambientali e di impatto sul traffico, riducendo notevolmente la necessità di ricorrere al trasporto su gomma. Senza dimenticare che, liberando un'area considerevole all'interno della stazione ferroviaria, ciò potrà lasciare spazio a nuove strutture che migliorino la qualità dei servizi per i viaggiatori. Ringrazio quindi Rfi per aver creduto in questo progetto, così come i soci del consorzio Uno Ap3: Ikea, Generali Properties e Real Estate Srl».**

Anche Rete ferroviaria italiana ha espresso soddisfazione con una nota, in cui ha ricordato che «lo sviluppo del traffico merci, insieme al miglioramento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del trasporto regionale, sono al centro del piano d'impresa del gruppo Fs Italiane. Quanto sarà realizzato a Piacenza è frutto della positiva collaborazione fra Rfi, gli operatori del consorzio Uno Ap3 e il Comune di Piacenza, il cui ruolo di coordinatore è stato fondamentale per raggiungere l'obiettivo». Nei giorni scorsi l'amministratore delegato di fsi, Renato Mazzoncini, ha annunciato un rinnovamento del settore merci del gruppo. **«L'obiettivo - ha detto Mazzoncini - è costituire un polo, portando fuori Cargo da Trenitalia e creando una nuova società che sarà diretta-**

## I TRASPORTI

### Aprire il Gottardo e Genova dorme

MASSIMO MINELLA

**A**VVISO ai naviganti: a giugno, rispottando alla perfezione la tabella di marcia, apre il traforo del Gottardo. La Svizzera lo annuncia trionfalmente, non tanto per far notare con quanta puntualità le previsioni sono state rispettate (o

ci mancherebbe altro, visto che stiamo parlando del Paese più puntuale del mondo), quanto per dire che nulla, nel trasporto delle merci via treno, sarà più come prima. Perché aprire il Gottardo vuol dire far cadere la più grande barriera al passaggio delle merci sul principale corridoio europeo, quello che da Genova sale fino a Rottar-

dam, attraversando Pianura Padana, Svizzera e Germania prima di arrivare no Mare del Nord. Evviva, quindi? Niente affatto. Perché il corridoio Genova-Rotterdam, in realtà, fino a oggi vale solo in un senso, cioè dall'alto verso il basso, dall'Olanda fino appunto alla Svizzera.

SEGUE A PAGNA VII

## IL CASO

### Il Gottardo apre il prossimo giugno e Genova dorme

«DALLA PRIMA DI CROMAZIA»

**S**E invece si guarda nell'altro senso di marcia, siamo ancora al palo. Perché l'anello iniziale, quello che da Genova punta ad arrivare nel Basso Piemonte forando gli Appennini, si fa ancora attendere. Non si può dire che il governo, anzi che i governi, al Terzo Valico non credano, visto che lo hanno sempre foraggiato nelle varie Finanziarie. Ma qui il punto è un altro, perché se è fondamentale che una grande opera, quale appunto il Terzo Valico, vada costruita rispettando il territorio e chi lo abita, è altrettanto vero che il tempo a disposizione sta per scadere. Aperto a giugno il tunnel ferroviario più lungo del mondo, appunto il San Gottardo (come conferma l'ad delle ferrovie svizzere Andreas Meyer all'Europarlamento) non ci saranno più ostacoli a servire direttamente la Pianura Padana dal Nord Europa. Si potrà anche

fare a meno della Liguria, tanto per intenderci, perlomeno per quanto riguarda il bacino dell'Europa Centrale, perché i treni carichi di container scenderanno e saliranno dai grandi scali del Nord, come peraltro avviene già oggi. Il Terzo Valico consentiva (consente) di provare a invertire questa rotta, dando anche una mano agli stessi colossi del Nord Europa, Rotterdam, Amburgo, Anversa, che ormai chiedono al Mediterraneo di potersi fare carico di una quota di traffico che loro non riescono più a servire come vorrebbero. Eppure, venendo a insediare a Genova il commissario

l'ammiraglio Giovanni Pettorino al posto del dimissionario Luigi Merlo, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio aveva portato con sé una chiavetta e lanciato un video proprio dedicato al San Gottardo, ricordando alla platea come quell'opera fosse per noi

vitale, alla stregua, se non di più, di un'infrastruttura italiana. Ora gli svizzeri tornano a ricordarci che l'apertura del tunnel è vicina.

«Le ferrovie svizzere e quelle italiane hanno firmato un accordo di lavoro nel 2011 in cui abbiamo fissato le tappe necessarie perché l'Italia sia preparata all'apertura del tunnel del Gottardo» ricorda Meyer, confidando nella collaborazione con le Ferrovie dello Stato. Il Gottardo, lo reti di collegamento, la mobilità dovrebbero essere il pane quotidiano di questa regione, soprattutto quando si parla di portualità. E invece? Silenzio. Il tema non appassiona. Beh, si può anche capire. Qui si sta discutendo su chi sarà il nuovo presidente dell'autorità che aggrega Genova e Savona. Che importa se nessuno dei scali riuscirà a mandare un container oltre i Giovi?

(massimo minella)

www.repubblica.it



## A Livorno seminario sulla riforma dei porti

LIVORNO - [redacted] di Livorno ha organizzato per lunedì prossimo, 22 febbraio, alle ore 15.30, nella Sala Canaviglia della Fortezza Vecchia di [redacted] (continua in ultima pagina)

## A Livorno seminario

Livorno, una tavola rotonda sulle prospettive della nuova riforma portuale.

L'incontro, organizzato nell'ambito del programma promosso dal Livorno Port Center, è dedicato al decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità portuali", presentato dal ministro per la Semplificazione e la Pubblica amministrazione, Marianna Madia, in applicazione della delega conferita dal dlgs sulla riforma della pubblica amministrazione approvato la scorsa estate.

In attesa del passaggio in Conferenza delle Regioni, in Consiglio di Stato e presso le commissioni competenti delle due Camere, per un parere non vincolante, la riforma, che andrà a modificare numerosi articoli della legge 84/94, sarà al centro di un ampio dibattito.

Su questo tema, si confronteranno il presidente dell'Associazione dei terminalisti portuali italiani (Assiterminal) Marco Conforti; il senatore Marco Filippi, dell'VIII Commissione permanente del Senato (Lavori pubblici, Comunicazioni); il deputato Mario Tello (IX Commissione; Trasporti, Poste e telecomunicazioni); il presidente di Assoporti, Pasquale Momi; il direttore generale Trasporti marittimo e vie d'acqua interne al ministero delle Infrastrutture, Enrico Mana Pajca. Oltre all'avvocato marittimista (ordinario di Diritto internazionale e comunitario all'Università di Udine), Maurizio Maresca ed il professore emerito dell'Università di Genova, Palfino Pier Paolo. Gli interventi saranno coordinati dal segretario generale [redacted] di Livorno, Massimo

Provinciale.

## **Autorità portuali e riorganizzazioni c'è un seminario**



Lunedì 22 febbraio dalle 15.30, nella sala Canaviglia della Fortezza Vecchia è stato organizzato, nell'ambito del programma del Livorno Port Center, un seminario dedicato al decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", presentato dal Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, Marianna Madia (nella foto), in applicazione della delega conferita dal DDL sulla riforma della pubblica amministrazione approvato la scorsa estate. Sul tema si confronteranno, tra gli altri, il presidente dell'Associazione dei terminalisti portuali italiani (Assiterminal) Marco Conforti, il senatore Marco Filippi, dell'8ª Commissione permanente del Senato (lavori pubblici, comunicazioni); il deputato Mario Tullio, il presidente di Assoportil, Pasquallino Monti.

PORTO/1

L'APPELLO

## L'EMERGENZA È IL BACINO GALLEGGIANTE

**L**ivorno ha ufficialmente presentato in Forza Vecchia il progetto della Darsena Europa, oggetto dei recenti bandi pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale Europea (il 14/01/2016) e su quella della Repubblica Italiana (il 20 gennaio 2016). Livorno Libera, come noto, non condivide l'entusiasmo manifestato per tale iniziativa per tutte le problematiche già evidenziate nei mesi scorsi. Rileviamo come i 630 milioni di euro, inizialmente previsti, siano già saliti a 800 milioni di euro (comportando, a distanza di soli 10 mesi

dall'approvazione del PRP, un incremento dei costi pari al 22%). I tempi di realizzazione del primo lotto (relativi al molo sud) hanno (per il momento), come data di riferimento, il 2027. Ricordiamo che durante le audizioni in commissione consigliere Gallanti e Provinciali asserirono che l'intera Darsena Europa (non il solo Molo Sud) avrebbe potuto realizzarsi in 4-5 anni (uno, dall'approvazione del PRP, è già passato). Dati, evidentemente, falsati per indurre il consiglio comunale a votare l'approvazione della variante anelipartice al piano strutturale del Prg, come poi avvenuto, grazie al voto favorevole del sindaco Nogarin, del Pd, e all'astensione del gruppo di maggioranza del M5S. Più volte durante il serrato dibattito avvenuto a cavallo tra il 2014 e il 2015 è stato chiesto di ripensare il progetto per renderlo meno impattante, in particolare dal punto di vista paesaggistico ambientale, ma non solo. La risposta è sempre

stata negativa. Francamente non capiamo la posizione del sindaco in tutta questa storia. Quando aveva la possibilità di rimettere in discussione l'intero progetto ha ignorato le istanze di molti consiglieri del M5S, compresi, noi, attuali consiglieri di Livorno Libera, prodigandosi, invece, per la sua approvazione. Successivamente, è stato molto critico (e lo è tuttora) sul lavoro redatto dalla "Ocean Shipping Consultants". Ogni tanto un minimo di coerenza non farebbe male. Il percorso, crediamo, sia inarrestabile. Quello che, invece, ci sentiamo di chiedere a Gallanti e Provinciali è di porre l'attenzione anche ad un'altra parte del Porto di Livorno che, riteniamo, debba avere lo stesso livello di attenzione della Darsena Europa e che potrebbe rappresentare, in tempi brevi, una risposta al problema occupazionale che sta attanagliando il territorio livornese. Ci riferiamo ai due bacini di carenaggio; quello mobile e quello fisso, in

muratura. Entrambi legati da una sorte e da un banale che li accomuna. In data 25 agosto 2015, a causa di un incidente costato la vita ad un marittimo, si è verificato l'affondamento del bacino galleggiante "Mediterraneo". Ad oggi, a causa di dispute legali tra le parti interessate, il bacino galleggiante (sottoposto a sequestro) è sempre adagiato sul fondale marino. Il bando, pubblicato sulla Gazzetta Comunitaria all'inizio di aprile dello scorso anno, per le ragioni sopra indicate, è attualmente sospeso. Siamo convinti che la magistratura si renderebbe disponibile a disassemblare il bacino in presenza di un piano di recupero della struttura che, a noi, risulterebbe già essere stato presentato. Non si comprendono, pertanto, le ragioni di questo ritardo e auspichiamo, quanto, prima, una soluzione di un problema che, ripetiamo, perdura da troppo tempo.

**Gruppo consigliere Livorno Libera**

# Speranza (Pd) inaugura il nuovo Circolo Porto

Pd unito per il taglio del nastro della nuova sede in via San Giovanni  
L'ex capogruppo del partito alla Camera: sono a disposizione della città

di **Maria Giorgia Corolini**  
LIVORNO

C'era l'ex capogruppo del Pd alla Camera Roberto Speranza all'inaugurazione della nuova sede del Circolo Porto del partito, che dalla storica sede di via San Giovanni, a due passi dal Svs, si è trasferito nel Palazzo dei Portuali, con ingresso su Piazza dell'Unità d'Italia.

Una trentina gli iscritti e i simpatizzanti presenti, tra cui il presidente della Compagnia Portuali Enzo Raugel e tanti volti noti del Pd: «Sono pochi, in Italia, i circoli tematici legati a un luogo di lavoro, la vostra è una realtà rara e importante, ed è importante che

si riparta proprio dai circoli e dalla politica fatta fuori da internet e tv per tornare a parlare ai cittadini e per costruire un'alternativa democratica forte al terzetto inquietante di Salvini, Berlusconi e Grillo», dice convinto Speranza: il Pd non deve mollare la presa sui circoli e sul territorio, specialmente qui a Livorno, dove giorno dopo giorno sono sempre più evidenti i limiti di questa nuova stagione politica».

A parlare di porto e portualità il segretario della "sezione" Yari De Filicaia, che insieme al segretario dell'unione comunale Federico Bellandi ha introdotto l'incontro: «Dopo l'approvazione del Prg del porto c'è bisogno dell'impegno di tutti per rendere effet-

tiva la realizzazione», spiega De Filicaia: il governatore Rossi ha garantito che la prossima settimana arriveranno 50 milioni dal Governo, ma serve una riflessione su come creare una sinergia tra quello che c'è già dentro il porto e quello che deve venire».

De Filicaia fa un'analisi più ampia. «In troppi stanno tirando per la giacca», ma le linee guida sono già tutte dentro il Prg: le istituzioni devono affermare i contenuti, se se ne deroga una parte il piano diventa carta straccia». Il pensiero del segretario della sezione va al Ri-Ro.

«Penso ai ro-ro, per esempio: sono una risorsa e non un problema. Lavoro e occupa-

zione devono essere salvaguardati e deve essere alzata l'asticella su come si fa impresa all'interno del porto». Nel vasto argomento di porto e portualità entra nel dibattito la questione Piattaforma Europa: «Infine», aggiunge De Filicaia - la realizzazione della Piattaforma Europa deve stare dentro al piano di riforma della 81/91 e all'accorpamento dei porti: non accetteremo che Roma decida cosa si fa sui territori». Chiude l'ex capogruppo del Pd alla Camera Roberto Speranza: «Sono a disposizione della vostra comunità», chiude Speranza - se l'Italia non costruisce una strategia forte sui porti non ha futuro».

LA FOTOGRAFIA È DI ANTONIO DI NUNNO



Da sinistra Bellandi, Roberto Speranza e Yari De Filicaia (Marzi/Pentafoto)



Un momento dell'inaugurazione del Circolo Porto del Pd

Con l'Unione europea  
**Elba e Meloria  
scrigni e relitti  
sui fondali  
Nasce la mappa  
dei tesori  
sottomarini**

FULVI ■ A pagina 23



«Vie telematiche sulle eredità culturali sottomarine»: itinerari sui relitti più ricchi e noti

## IL DRAMMA DEL 'POLLUCE'

Carico di monete d'oro fu speronato e affondato nel giugno del 1841

# Antichi relitti e leggende subacquee L'Arcipelago scrigno di memoria

*Ecco una mappa dei reperti eccellenti, dalla Meloria all'Elba*

**Antonio Fulvi**  
■ LIVORNO

L'ULTIMA asta conosciuta c'è stata meno di un anno fa, con parte del tesoro recuperato trent'anni prima dal ricercatore americano Mel Fisher sul relitto del galeone «Nuestra senora de Antocha» al largo di Key West, Florida. A New York, la casa d'aste Guernsey ha spuntato per 40 pezzi, tra i quali calici d'oro, smeraldi colombiani e una pisside di diamanti, 2 milioni di dollari. E pochi anni prima, al largo dell'Elba, un gruppo di razzatori sub inglesi aveva recuperato dal relitto del piroscampo napoletano «Polluce», speronato e affondato dal «Mongibello» in una strana collisione notturna del giugno 1841, centinaia di monete d'oro, colonnati d'argento e anche una croce di rubini, in parte recuperati poi dal nucleo antichità dei carabinieri in una casa d'aste londinese. Su parte del tesoro oggi c'è un piccolo, prezioso museo a Capoliveri.

**SONO** due esempi in una infinità

di tesori che il mare custodisce anche alle soglie di casa nostra. E che adesso la Commissione Europea per la pesca e gli affari marittimi ha annunciato di voler valorizzare con un progetto, «Vie telematiche sulle eredità culturali sottomarine» per mettere in rete una serie di itinerari sui relitti più ricchi e più noti. Tesori solo in parte conosciuti dal pubblico, ma ai quali ogni tanto si aggiunge qualche nuova scoperta. Lo stesso Mel Fischer, che ospitai vent'anni fa a Milano in un workshop sui tesori subacquei, quando scrivevo anche per la rivista «Sesto Continente», mi disse che se avesse potuto - cercava già allora finanziatori, che non trovò - avrebbe battuto palmo a palmo la zona a ovest delle secche della Meloria; dove a suo parere sono sepolti nel fango migliaia di caduti nella battaglia del 1284 tra genovesi e pisani, con le loro armi spesso preziose, i paramenti sacri delle navi, e i tesori a loro volta razzati in precedenza. Sui tesori della Meloria circolano tra i sub tante leggende.

**E C'È CHI**, come Pierino Maleci e altri storici corallari, non ha mai voluto raccontare; ma ha lasciato capire che se non si è mai trovato «quasi» niente è perché i fanghi alluvionali buttati per secoli dall'Arno hanno steso un sudario di metri e metri sopra ogni relitto. Ma quel «quasi» lascia libera la fantasia. E proprio in questi giorni ha riacceso molti interessi anche dei sub il progetto della piattaforma Europa del porto di Livorno: progetto che comporterà di scavare nel fango un canale profondo 22 metri proprio verso la Meloria, nell'area della fatale battaglia Mel Fischer, considerato il più grande cacciatore di tesori del secolo scorso, lavorava con sistemi e strumenti quasi primitivi rispetto ai robot odierni. Che scendono anche a 3mila metri, fanno foto e riprese nel buio assoluto, sono in grado di raccogliere reperti. Dietro a questa tecnologia ci sono specialisti dotati di sottomarini privati, di basi navali proprie, di ricercatori nei musei e negli armuraghiati. Forse le mappe che l'UE si propone di fare esistono già. Basta sapere dove cercarle. E permetterci di sognarci sopra.

## Il “Luisa Neri” a Livorno



### **Costruito dagli olandesi di Damen è tra i più moderni del Mediterraneo**

LIVORNO – Un nuovo primato per la flotta Neri e il porto labronico, per stare al passo con la sfida dello shipping. E' entrato in servizio un nuovo potente rimorchiatore, il “Luisa Neri”, acquistato dai cantieri olandesi Damen che ne avevano avviato la costruzione in stock. Lungo 32,70 metri, largo 12,82 metri, con un pescaggio massimo di 5,60 metri e una potenza su due propulsori (sistema Roll Royce con rotazione di 360°) di 5.050 kw, è il primo mezzo nuovo che i Neri hanno ordinato al primario cantiere del nord Europa, dopo che avevano precedentemente acquisito due battelli usati. E' anche il primo modello ASDT 3212 Damen a entrare in servizio nel Mediterraneo.

I tempi di realizzazione del potente mezzo – è stato ricordato con orgoglio dallo storico cantiere specializzato – sono stati rapidissimi, compresi quelli delle modifiche richieste dal committente livornese: tra le quali figurano una potente gru di coperta e il sistema antinquinamento in caso di disastri marittimi. Andrea Trevisan, manager di area per i cantieri Damen, ha ricordato che il “Luisa Neri” è uno dei più potenti rimorchiatori del Mediterraneo, con 80 tonnellate di punto di tiro e una superiore manovrabilità grazie alla carena e al sistema propulsivo collocato in area poppiera con la capacità di spingere o tirare in ogni direzione.

Eccezionali anche le caratteristiche dei verricelli, specificamente progettati dal cantiere, con estrema velocità di recuperi dei traini. Il rimorchiatore è anche ottimizzato per le operazioni con mare cattivo, grazie all'alto bordo, alla prua imponente, e consente all'equipaggio di lavorare al riparo nelle peggiori condizioni meteo.

Sia i Neri (alla cerimonia di consegna hanno presenziato i fratelli Piero e Costante con le famiglie) sia i vertici del cantiere Damen si sono detti orgogliosi della reciproca collaborazione. Con l'augurio degli olandesi che il “Luisa Neri” possa essere presto seguito da altri ordini da parte della “grande e orgogliosa famiglia di armatori livornesi”.

# La Gazzetta Marittima

---

## Grimaldi alla BIT di Milano

MILANO – Grimaldi Lines sbarca a BIT 2016 con importanti novità per la prossima stagione. Come noto è stato inaugurato lunedì 11 gennaio il collegamento marittimo Livorno-Olbia, con partenze giornaliere (eccetto la domenica) tutto l'anno in entrambe le direzioni. La nuova linea va a potenziare in maniera significativa l'offerta della Compagnia sulla destinazione Sardegna: si affianca infatti al preesistente collegamento Civitavecchia-Porto Torres, che dal 2016 opera tutto l'anno, con due partenze alla settimana in inverno e frequenza giornaliera in alta stagione.

“BIT 2016 è il palcoscenico ideale per presentare ufficialmente, sia al trade che al consumatore finale – ha dichiarato Francesca Marino, Passenger Department Manager di Grimaldi Lines – il potenziamento delle linee verso la destinazione Sardegna. Il nuovo collegamento Livorno-Olbia, preceduto a fine settembre 2015 dall'apertura della linea Livorno-Palermo, è soprattutto una risposta alle esigenze del bacino d'utenza Nord e Centro Italia, che richiede sempre più collegamenti veloci e agevoli verso le isole maggiori. Questo piano di espansione è supportato da una politica tariffaria molto variegata, con offerte e promozioni in ogni periodo dell'anno”. Dal punto di vista delle tariffe, Grimaldi Lines ha aperto il 2016 con due promozioni speciali: la #PROMO30 che garantisce uno sconto del 30% anche sui biglietti di sola andata per Spagna, Grecia, Sardegna e Sicilia e i 100.000 RITORNI GRATIS in passaggio ponte dalla Sardegna al continente, per biglietti andata e ritorno. Tornano inoltre la “Superfamily & friends” per famiglie e gruppi di amici, e la “Superbonus” per il trasporto gratuito di auto o moto al seguito, entrambe valide sulle linee Spagna e Sardegna, oltre allo sconto del 20% sul biglietto di ritorno per le destinazioni Grecia, Tunisia e Marocco e alla riduzione bambini su tutte le linee. Infine, grazie alla partnership con Findomestic, entro il 31 dicembre 2016, sarà possibile acquistare i biglietti in 5 o 10 rate a tasso zero.

Sul fronte delle convenzioni, è stato recentemente rinnovato per tre anni l'accordo con il Consorzio STS – Sardegna Turismo & Servizi: tutti coloro che soggiorneranno presso una struttura dell'isola aderente al Consorzio potranno usufruire del 15% di sconto (in bassa stagione) e del 10% di sconto (in media e alta stagione) sui collegamenti di Grimaldi Lines. Infine, grazie alla partnership con Europ Assistance, i passeggeri potranno annullare il proprio viaggio senza alcun giustificativo e con una semplice autocertificazione.

Tra le partnership più significative recentemente siglate da Grimaldi Lines, c'è il Protocollo d'Intesa triennale con il ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca per il progetto Grimaldi Educa, che conferma l'impegno della Compagnia per la formazione dei giovani. Il progetto Grimaldi Educa propone infatti percorsi formativi e culturali dedicati agli studenti degli Istituti Secondari di Secondo Grado, con l'obiettivo di favorire l'orientamento professionale e una proficua alternanza scuola/lavoro.

In termini di prodotto Grimaldi Lines prosegue con l'offerta di eventi a tema. I viaggi di 4 giorni sulla rotta Civitavecchia-Barcellona sono già da qualche anno uno dei plus della Compagnia: per il 2016 tra gli eventi in calendario tornano Una Nave di Libri per Barcellona (20-24 aprile), Un Mare di Birra (25-28 giugno) e Grimaldi Dance Fit Cruise (16-19 luglio). Per quanto riguarda invece le proposte in formula nave+hotel, anche nel 2016 Grimaldi Lines Tour Operator offre soggiorni nelle più belle località di Sardegna, Spagna e Grecia per qualsiasi tipologia di clientela, tutti prenotabili anche on-line all'indirizzo [www.grimaldi-touroperator.com](http://www.grimaldi-touroperator.com). Il Tour Operator punta infine sull'organizzazione di viaggi di istruzione, pensati per le esigenze degli studenti.

## Cassandra e la durata della concessione

LIVORNO – Dunque il governatore della Toscana (Pd) ha detto testualmente di aver “fiducia nella città”. E il primo cittadino (5 Stelle) ha detto che il progetto Piattaforma Europa è un’operazione importante, su cui occorre lavorare insieme malgrado le ancora esistenti “perplexità” di dettaglio. Da parte loro il commissario dell’Authority e il suo segretario generale hanno battuto la grancassa sui primati: il più grande progetto nazionale in project-financing, i tempi più veloci per arrivare alla gara, l’unicità di Livorno grazie agli ormai prossimi collegamenti ferroviari cargo, il retroporto “Vespucci” collegato anche dal corridoio doganale, la flessibilità sui fondali lasciata a chi vincerà la gara (da 16 a 20 metri, con canale esterno a 22). Sulla parte pubblica dei finanziamenti, torna la certezza sui 50 milioni dello Stato, la Regione e l’Authority ce ne garantiscono altri 300/350 insieme, dunque per avere la prima fase della piattaforma e le opere funzionali ne mancano “solo” altri 350/400 che vengono chiesti ai privati in cambio di una concessione di 50 anni, il massimo che la legge oggi concede.

\* \* \*

E qui, come direbbe il vecchio proverbio, rischia di cascare l’asino. Non vorrei fare la parte della Cassandra, in un momento di grande e impegnato generale ottimismo. Ma tra il pubblico che venerdì assisteva alla orgogliosa presentazione del bando di gara, ho colto un’osservazione – e non certo di qualche peones – secondo la quale i 50 anni della concessione non saranno 50 ma al massimo 44, perché la stessa decorre dal momento in cui cominciano i lavori. E comunque, sia 44 che 50 anni sono pochi per ammortare l’impegno di un investimento privato che non ha eguali nella recente storia portuale italiana. Ho sentito ricordare che sono state date concessioni di 50 anni (veri) per investimenti privati inferiori a un terzo rispetto a quello richiesto a Livorno. Dunque: o cala la richiesta del finanziamento privato, o chi è interessato chiederà garanzie su una concessione più lunga.

\* \* \*

Sempre non volendo fare la Cassandra, mi chiedo quale delle due opzioni sia praticabile. Difficile che lo sia la prima: lo Stato, la Regione, l’Autorità portuale stanno raschiando il fondo del barile, sarà grasso che cola se davvero riusciranno a mettere insieme i 350/400 milioni. Rimane l’allungamento della concessione. E qui oggi ci sono più speranze perché nella riforma della portualità e nella pianificazione della nuova logistica c’è un passaggio che consente di calibrare la lunghezza delle concessioni proprio alla quantità e qualità degli investimenti. Che dire? Che è questione di tempi: se la gara si dovesse chiudere prima del varo della riforma sulla concessione, sarebbe un ostacolo in più. In caso contrario, vento in poppa. O almeno, noi speriamo che ce la caviamo.

## Piattaforma Europa e Toscana ora la Regione ci si gioca tutto

**Nessun altro territorio regionale ha investito così tanto su un'opera portuale – L'accento anche sulle dimensioni e sull'interesse dei gruppi stranieri – I tempi dello “scavalco” e della piattaforma logistica**



LIVORNO – La Piattaforma Europa avrà la conferma ufficiale degli attesi 50 milioni di euro dello Stato, in aggiunta ai quasi 350 di Regione e Autorità portuale, entro il prossimo 20 febbraio. E' quanto ha annunciato il presidente Enrico Rossi nel suo intervento alla presentazione del bando di gara della grande opera sulla quale sono riposte le speranze di rilancio per la città e non solo.

Il finanziamento, proveniente dall'accordo di programma Stato-Regione per lo sviluppo dell'economia costiera, permetterà dunque di andare avanti con la tabella di marcia programmata. Nel frattempo – ha detto Rossi – è possibile che venga prorogato il termine previsto per la presentazione delle domande, oggi fissato al 22 marzo, per consentire la partecipazione anche ad altri player interessati (ci sarebbero olandesi ed inglesi) oltre alle due grandi realtà, una italiana, l'altra spagnola, di cui già si è diffusamente parlato nei giorni scorsi.

I timori della vigilia di un Rossi meno convinto sulla Piattaforma sono stati totalmente fugati. “Credo in questa città e nel suo porto” ha detto testualmente. Ricordando che nessuna regione italiana ha mai stanziato tanto per un suo porto. L'opera è strategica per lo sviluppo del territorio – ha detto ancora Rossi – e l'eventuale ingresso degli investitori stranieri non deve spaventare gli operatori locali ma deve essere visto come una opportunità per aumentare la competitività nei tempi e nei costi a vantaggio di un salto di qualità foriero di un circolo virtuoso per l'economia. Ed ha invitato a non dare spazio alle polemiche – riferendosi alle dimensioni della piattaforma ed ai fondali – ribadendo la sua convinzione sulla necessità di questi spazi per concorrere con le altre realtà portuali.

Sintonia su tutta la linea è stata ribadita fra il governatore ed il ministro Delrio sia per l'equilibrio trovato nel razionalizzare la rete con continuità non riducendo troppo il numero delle piattaforme – proprio in considerazione di quella competitività ritenuta necessaria – sia per la soluzione dell'accorpamento delle Autorità Portuali in ambito toscano. Tutto sembra giocare, per il governatore toscano, a favore in questo momento: traffici container a livelli precisi, prossimo avvio dei preliminari per la Piattaforma Europa e collegamenti ferroviari con la rete, punto di forza quasi unico.

## - segue

---

Proprio su quest'ultimo punto Rossi ha ricordato che a giugno sarà pronto il collegamento tra ferrovia e Darsena Toscana (nel quale sono stati investiti 30 milioni di euro da parte della Regione e 10 da parte di RFI) e che questo – a detta degli esperti – risulterà essere uno dei più efficienti. Il trend del traffico merci ferroviario è in aumento – lo ha recentemente sostenuto anche Delrio – e Rossi, con l'assessore Vincenzo Ceccarelli, sta lavorando alla definizione dello "Scavalco" per il collegamento del porto con l'Interporto A.Vespucci. L'opera, più volte sollecitata anche dal sindaco Filippo Nogarini per la sua grande importanza, è progettata da RFI che però, forse, dovrà rimodularla poiché l'investimento, già previsto per 14 milioni di euro e salito oggi a 19 (con quote pari della Regione e di RFI stessa), sembra ancora non bastare. In ogni caso Enrico Rossi è fiducioso che la progettazione verrà definita e messa in gara entro l'anno.

Piattaforma Europa, collegamenti ferroviari efficienti verso la rete nazionale e verso l'interporto-retroporto di Guasticce – che inoltre il 10 marzo inaugurerà ufficialmente il corridoio doganale, già operativo anche se fino a oggi platonico – e la sinergia con il cargo e il settore passeggeri del vicino aeroporto di Pisa a supporto in particolare del turismo, carta vincente della Toscana. Un polo del traffico che quando avrà tutte le sue componenti realizzate ed operative, speriamo nei giusti tempi, riuscirà a migliorare – se sarà ben gestito – la situazione occupazionale di una città in grave difficoltà da anni. In questo scenario – Rossi ne ha accennato solo di sfuggita – resta comunque l'interrogativo sull'interporto di Guasticce con l'attuale difficoltà nei collegamenti e l'accumulo di oneri e debiti. La sua sfida sarà quella di arrivare al momento della realizzazione della Piattaforma Europa avendo superato i problemi contingenti e consapevole di una funzione che possa competere e integrarsi con la struttura di Prato, il cui rilievo è già consolidato nella UE. Per il resto, il governatore ha incitato a fare presto, il più presto possibile. E lavorando tutti insieme, in squadra tra istituzioni e privati.

**IL BUTZ** MISSIONE CON IMPRENDITRICE AZERA

## Ferguson, business a Piombino «Terra di enormi potenzialità»

■ PIOMBINO (Livorno)

**SARAH** Ferguson a Piombino. La ex moglie di Andrea duca di York, ieri è stata ospite del Comune e [redacted] [redacted]. A Piombino è arrivata con Aytan Shirinova, donna d'affari dell'Arzərbaycan rappresentante di una delle famiglie più influenti dal punto di vista economico del paese specializzata nel trading e nella produzione di petrolio. Insieme a lei anche il fratello. Sono arrivati direttamente da Londra accompagnati e introdotti da Ivano Reggiani, rappresentante del gruppo finanziario interessato all'acquisto della centrale Enel di Tor del Sale. La delegazione è stata ricevuta

dal sindaco Massimo Giuliani e dal commissario straordinario [redacted] [redacted] Luciano Guerrieri. L'incontro in terra labronica è servito a presentare le caratteristiche della città e del territorio dal punto di vista economico e culturale.

**DALLE DOMANDE** molto concrete che sono state poste è emersa un'attenzione particolare nei confronti del porto e dello sviluppo turistico. «Credo fermamente nelle potenzialità dell'Italia e di questa terra – ha detto la stessa Sarah Ferguson – non esiste in Europa una striscia di costa così bella e così intatta».



**OSPITALITA'** Sarah Ferguson accolta in Comune dal sindaco di Piombino Massimo Giuliani



**Non esiste in tutta Europa una striscia di costa tanto bella e così incontaminata**

### Privilege: il comitato di lotta torna ad alzare la voce



CIVITAVECCHIA - "La precarietà in cui siamo costretti a vivere ci sta portando all'esasperazione, e non esiteremo, se costretti, ad intraprendere forme di mobilitazione più efficaci qualora non ci arrivino risposte in tempi brevi". Tornano ad alzare la voce gli ex operai della Privilege Yard, in attesa di qualche cenno che possa far loro sperare in una risoluzione della vertenza in atto ormai da tempo.

"Abbiamo aspettato i tempi della riconferma a commissario dell'Autorità portuale di Pasqualino Monti, con il quale ci vogliamo congratulare - hanno spiegato - ora è giunto il momento, visto anche il numero crescente di noi che vede terminare il sostegno fornito dagli ammortizzatori sociali, di riannodare le fila della nostra vertenza. Infatti all'approvazione, che ci dicono essere stata all'unanimità, da parte del Comitato Portuale, del protocollo d'intesa, che prevede una clausola di salvaguardia a garanzia del diritto di prelazione per ogni eventuale lavorazione venga attuata nelle aree dell'ex cantiere Privilege, e l'impegno a tenere in considerazione, in caso di attivazione di nuovi lavori all'interno del porto e/o incremento di organico nelle lavorazioni già esistenti, del bacino occupazionale costituito da quanti, grazie a quella triste vicenda, si ritrovano espulsi dal mondo del lavoro, ad oggi non è ancora seguito il necessario incontro per la sottoscrizione con i sindacati".

Una sottoscrizione, a detta degli ex lavoratori, che assume ancora più urgenza "alla luce della triste quanto inquietante scoperta, fatta da alcuni di noi, della presenza di lavoratori, non locali, all'interno del cantiere Privilege che operano per la manutenzione dell'impianto fotovoltaico. Una cosa a dir poco ingiusta - hanno tuonato - e che non abbiamo intenzione di far continuare a lungo. Non abbiamo, inoltre, notizie circa l'emissione, da parte della curatela fallimentare, del previsto bando per il subentro nella concessione, annunciato dal commissario Monti, per metà febbraio".

La richiesta, rivolta al commissario dell'Authority, è quella di procedere alla immediata convocazione del sindacato per la firma dell'accordo approvato dal Comitato Portuale, "nonché di assumere il ruolo di mediatore - hanno concluso - in una trattativa con la curatela affinché eventuali lavorazioni manutentive del cantiere o di parti di esso, vedano impiegati noi ex lavoratori".

# Informazioni Marittime

---

## Dragaggi, Napoli sempre più in difficoltà



A quasi tre anni di commissariamento (15 marzo), l'attività industriale del porto di Napoli è sempre più precaria. L'elenco delle emergenze si fa sempre più corposo ma c'è un'opera che spicca sopra di tutte e che da sola potrebbe bastare a dare un po' di respiro al porto, i dragaggi. «Ormai non è più uno scalo appetibile e competitivo come un tempo. I fondali sono molto bassi e, se vogliamo essere concorrenziali, occorre risolvere rapidamente questo problema poiché le imprese devono far fronte ad una concorrenza agguerrita che si è sviluppata sui mercati a tutti i livelli, nazionali e soprattutto internazionali», sintetizza Gennaro Imperato, segretario Fit-Cisl del porto di Napoli.

### Dragaggi, il business dei Sin

Ad agosto scorso l'Autorità portuale **garantiva** l'avvio dei lavori di escavo dei fondali entro marzo di quest'anno ma attualmente non c'è neanche un bando gara, ragion per cui operatori e associazioni di categoria vedono quasi impossibile che qualcosa si muova entro l'anno. Venerdì scorso i sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno scritto a Regione Campania, Comune, Unione Industriali e Autorità portuale per chiedere l'avvio di un tavolo tecnico con la Commissione regionale Trasporti sulla «mancata realizzazione delle opere infrastrutturali». «C'è da escavare i fondali, ampliare la capacità produttiva, la viabilità autostradale e ferroviaria e infine recuperare il molo San Vincenzo» spiega Imperato. Ad essere in difficoltà non sono solo le grandi navi merci ma anche il traffico quotidiano di cabotaggio. Al molo Beverello, a fianco del San Vincenzo - ogni anno punto di imbarco e sbarco per milioni di turisti in viaggio per le isole del golfo partenopeo -, i traghetti sono costretti sempre più spesso ad ormeggiare in andana, di prua o di poppa, per non rischiare di arenarsi. Un tipo di ormeggio non pericoloso per chi è a bordo ma instabile e difficoltoso per chi governa la nave.

Secondo gli ultimi calcoli delle associazioni di categoria il porto di Napoli ha un fatturato di 680 milioni, circa 5 mila lavoratori diretti e altrettanti nell'indotto. Una filiera industriale che sta perdendo pezzi tra cassa integrazione e contratti di solidarietà che attualmente coinvolgono **centinaia di lavoratori**. La riforma del sistema logistico e portuale nazionale non c'è ancora, ferma da mesi in una logorante fase di negoziazione con gli enti locali per stabilire il numero delle authority e il loro ruolo.

Buone notizie potrebbero arrivare dalla prossima riunione del Comitato portuale del 23 febbraio, sempre che non venga **nuovamente annullata**. L'Authority è alle prese con il bilancio di previsione 2016 che da dicembre scorso non riesce ad approvare. Mancano all'appello i 77 milioni di euro di fondi europei nonostante le garanzie della Regione Campania, soldi che includono anche le risorse per i dragaggi. L'Autorità portuale napoletana è sotto regime commissariale da due anni e undici mesi e dall'inizio di quest'anno va avanti con la gestione provvisoria e le spese ridotte per dodicesimi, dovendosi rifare al bilancio 2015. «C'è la necessità di un presidente che riporti in auge il ruolo istituzionale dell'ente e soprattutto la pace sociale» conclude Imperato.

## **Porto di Napoli, preoccupa la situazione occupazionale**

*Lettera dei sindacati alla Commissione Trasporti della Regione*

La polemica sull'accorpamento tra le Ap di Napoli e Salerno previsto dalla riforma portuale rischia di mettere in secondo piano le sempre più pressanti problematiche occupazionali dello scalo partenopeo. A quasi tre anni dal commissariamento dell'ente portuale, la mancata realizzazione delle opere infrastrutturali e l'assenza di un indirizzo strategico univoco da parte di P.le Pisacane potrebbero presentare un conto salato sul fronte del lavoro. Nasce da qui l'iniziativa di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti che chiedono un incontro alla IV Commissione Trasporti della Regione Campania per l'apertura di un tavolo permanente di confronto sulle azioni di rilancio da intraprendere. "Il porto di Napoli - conferma il segretario Fit-Cisl dello scalo partenopeo, Gennaro Imperato - dal punto di vista delle vertenze occupazionali sta trasformandosi in una polveriera: con il passare dei giorni si contano sempre più le vittime del calo dei traffici e dell'assenza, in particolar modo, di una politica seria da parte dell'Autorità portuale, incapace di interpretare il ruolo e le funzioni attribuite dalla legge". Sotto accusa, soprattutto, il ricorso agli ammortizzatori sociali (Cigs, Cigo, contratti temporanei) come soluzioni temporanee "alle crisi che continuano ad alimentarsi in un porto abbandonato dalle istituzioni locali e dalla politica nazionale". Un atteggiamento che potrebbe mettere a rischio la pace sociale sulle banchine, già scossa dalla perdita di competitività, rispetto alla concorrenza nazionale e internazionale, legata ai mancati adeguamenti infrastrutturali (fondali, viabilità, connessione autostradale, connessione ferroviaria, recupero del molo S.Vincenzo). "C'è la necessità di un Presidente che riporti in auge il ruolo istituzionale dell'Ente," continua Imperato. "Se non si riparte dal lavoro non serviranno i grandi progetti, pur necessari. Contro l'inerzia con cui si gestisce il porto bisogna fornire soluzioni idonee o risposte concrete a chi protesta preoccupato del proprio futuro occupazionale. Solo così - conclude - si potranno fermare le scelte dei grandi armatori che preferiscono altri scali perché più convenienti, attrattivi, privi di lungaggini burocratiche e beghe politiche".

## **Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Porto Empedocle-Chiamata di imbarco per un marittimo:motopesca "DESTRIERO 1" n. 1PE972**

Porto Empedocle, 16 febbraio 2016 - La Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle ha disposto la seguente chiamata d'imbarco:

- Mercoledì 17/02/2016 - ore 15:30: 1 marittimo di coperta con la qualifica di "Marinaio", per completare l'equipaggio del motopesca "DESTRIERO 1" n. 1PE972 (37.11 tonnellate di stazza lorda) in arrivo nello scalo di Licata.

I marittimi interessati possono rivolgersi per ulteriori informazioni, prima della chiamata d'imbarco, alla Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle e di Licata.

## CASTELLAMMARE DI STABIA: INIZIANO I LAVORI PER L'UNITÀ DI SUPPORTO LOGISTICO

**Prende avvio ufficialmente il programma di rinnovamento della flotta della Marina Militare**

**Trieste, 16 febbraio 2016** - Si è svolta oggi, presso lo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia, la cerimonia per il taglio della prima lamiera del troncone di prua dell'unità di supporto logistico **L55**. Prende avvio ufficialmente quindi la costruzione della prima unità prevista nell'ambito del piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare Italiana commissionato a Fincantieri.

Il troncone è lungo 94 metri, largo 24 metri, alto 16.3 metri e ha un peso di circa 4.100 tonnellate. Nei prossimi mesi verrà varato e trasportato via mare nello stabilimento di Muggiano (La Spezia) dove verrà assemblato insieme al troncone di poppa - per il quale il taglio della prima lamiera è avvenuto lo scorso 9 febbraio presso lo stabilimento di Riva Trigosa (Sestri Levante, Genova) - per costituire l'intera unità.

La consegna della L55 è prevista nel 2019.

L'avvio della costruzione inoltre vede coinvolta RINA Services. L'esperienza acquisita nei vari progetti passati e la stretta collaborazione tra RINA e la Marina Militare in ambito internazionale per lo sviluppo del Naval Ship Code (norma equivalente alla SOLAS -Safety of Life at Sea, ma applicabile alle navi militari sviluppata dalla International Naval Safety Association di cui fanno parte RINA, MMI e le principali Marine NATO) hanno permesso di affinare le modalità di collaborazione, superando il tradizionale concetto di classe e tenendo in maggiore considerazione le specifiche esigenze tecniche e operative della Marina.

## - segue

---

La LSS sarà certificata dal RINA in accordo alle convenzioni internazionali per la prevenzione dell'inquinamento sia per gli aspetti più tradizionali come quelli trattati dalla Convenzione MARPOL, sia per quelli non ancora cogenti, come la Convenzione di Hong Kong dedicata alla demolizione delle navi.

### **Caratteristiche tecniche dell'unità - LSS - Logistic Support Ship**

La LSS è una unità di supporto logistico alla flotta dotata anche di capacità ospedaliera e sanitaria grazie alla presenza di un ospedale completamente attrezzato, con sale chirurgiche, radiologia e analisi, gabinetto dentistico, e zona degenza in grado di ricevere fino a 12 ricoverati gravi. La nave è in grado di coniugare capacità di trasporto e trasferimento ad altre unità navali di carichi liquidi (gasolio, combustibile avio, acqua dolce) e solidi (parti di riserva, viveri e munizioni) e di effettuare in mare operazioni di riparazione e manutenzione a favore di altre unità. I sistemi di difesa sono limitati alla capacità di comando e controllo in scenari tattici, alle comunicazioni e ai sistemi di difesa dissuasivi non letali. L'unità è capace di imbarcare anche sistemi di difesa più complessi e diventare una piattaforma per sistemi di intelligence e guerra elettronica.

- 165 metri di lunghezza
- 20 nodi di velocità
- 200 persone tra equipaggio e specialisti
- 4 stazioni di rifornimento laterali e 1 poppiera
  
- capacità di fornire acqua potabile a terra
- capacità di fornire corrente elettrica a terra per una potenza di 2500 kw
- possibilità di imbarcare fino a 8 moduli abitativi/sanitari
- capacità di soccorso in mare, tramite operazioni di recupero e sul fondo (la nave è dotata di una gru offshore stabilizzata da 30 tonnellate)
- base per operazioni di soccorso tramite elicotteri ed imbarcazioni speciali

## Porti:Roccella, al Comune 71% quote "Porto delle Grazie srl"

### Pacchetto 51% acquisito da Invitalia. Sindaco: giornata storica

(ANSA) - ROCCELLA JONICA, (REGGIO CALABRIA) 16 FEB - Il Comune di Roccella Ionica è diventato il socio di maggioranza della Porto delle Grazie srl, società che gestisce il porto della cittadina con il 71% del capitale sociale, ottenuto grazie all'acquisto del 51% delle quote societarie di proprietà di Invitalia. I contratti di acquisto sono stati firmati oggi dal sindaco di Roccella Ionica, Giuseppe Certomà.

"In questo giorno di importanza storica per la nostra cittadina - ha detto il sindaco Certomà - mi è doveroso rivolgere un sentito ringraziamento al management di Invitalia per la cura con la quale ha sempre trattato le questioni relative al nostro Porto. Ricordiamo quanto travagliata e lunga sia stata la procedura di assegnazione della struttura alla Porto delle Grazie srl: quasi 10 anni nei quali il Comune, i dirigenti e i funzionari dell'Agenzia hanno lavorato fianco a fianco riuscendo a raggiungere sempre tutti gli obiettivi prefissati".

"Roccella è un paese un po' speciale - ha proseguito Certomà - il suo mare e le sue spiagge sono premiate da 13 anni con la Bandiera Blu e da 2 anni con le 5 Vele di Legambiente e Touring Club. Sono solo otto i comuni in Italia a poter vantare ambedue questi prestigiosissimi riconoscimenti. Ai piedi del Castello Medioevale ad agosto si possono ascoltare jazzisti di fama internazionale che da 36 anni animano il Festival Internazionale del Jazz Rumori Mediterranei, da tutti considerato tra i Festival Jazz più importanti al mondo. A luglio centinaia di studenti ed appassionati partecipano al Festival di Filosofia che sta avendo riconoscimenti nazionali di assoluto prestigio.

La gestione del Porto è per noi un'altra sfida, una enorme occasione, che non perderemo, per fare di Roccella un paese ancora più speciale. Sono certo che potremmo ancora avere al nostro fianco Invitalia. Saranno altre e numerose le occasioni di collaborazione che ci vedranno operare ancora assieme - a partire dal progetto Signa Maris per un unico comune e condiviso obiettivo: fare del Porto delle Grazie e di Roccella un esempio concreto di sviluppo economico fondato sul turismo sostenibile." "Sono soddisfatto per l'esito di questa gara - ha detto Domenico Arcuri, amministratore delegato di Invitalia - e sono convinto che il Comune di Roccella Ionica saprà valorizzare al meglio questo porto che rappresenta un'importante struttura per il rilancio dell'area e al servizio del turismo, uno dei settori strategici per lo sviluppo del Mezzogiorno". (ANSA).

# Il Secolo XIX

---

## PORTI

### Container, Valencia è il primo scalo del Mediterraneo

**VALENCIA.** I porti di Valencia, Sagunto e Gandia, nel corso del 2015, hanno movimentato quasi 70,2 milioni di tonnellate di merce, segnando un record dei tre scali grazie ad un incremento del 4,4% rispetto all'anno precedente. Valencia, con un'altissima percentuale di transhipment, si è confermato il primo scalo per container della Spagna e del Mediterraneo, avendo stabilito il proprio nuovo record di traffico a 4.615.196 teu e registrando un aumento del 3,9% sul 2014. Nel 2015, le esportazioni e le importazioni attraverso i tre scali portuali, sono aumentate del 10,4% salendo a 21 milioni di tonnellate, di cui 13,6 milioni di carichi all'imbarco (+10,2%) e 7,4 milioni di carichi allo sbarco (+10,7%). Il traffico di transito ha registrato un +4,8%.

# The Medi Telegraph

---

Record per Valencia, è il primo scalo container del Mediterraneo

Valencia - Il porto, con un'altissima percentuale di transhipment, si è confermato in testa alla classifica del traffico.



Valencia - Valencia, Sagunto e Gandia nel corso del 2015 hanno movimentato quasi 70,2 milioni di tonnellate di merce, segnando praticamente un record dei tre scali grazie ad un incremento del 4,4% rispetto all'anno precedente. **Valencia, con un'altissima percentuale di transhipment, si è confermato il primo scalo per container della Spagna e del Mediterraneo** avendo stabilito il proprio nuovo record di traffico container a 4.615.196 teu, registrando un aumento del 3,9% sul 2014. Nel 2015 le esportazioni e le importazioni di merci attraverso i tre scali portuali sono aumentate del 10,4% salendo a 21,0 milioni di tonnellate, di cui 13,6 milioni di tonnellate di carichi all'imbarco (+10,2%) e 7,4 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (+10,7%). Il traffico di transito ha registrato un incremento del +4,8%.

# The Medi Telegraph

---

Singapore, container -10% a gennaio

Singapore - Il principale motivo del calo è rappresentato dalla contrazione dei volumi sulla rotta Asia Europa che ha colpito duramente il settore.



**Singapore - Il porto di Singapore ha riportato una diminuzione dei volumi a gennaio 2016 pari al 10,4%. Il confronto è con lo stesso periodo dell'anno scorso. Nel mese appena passato lo scalo ha totalizzato 2,49 milioni di contenitori, mentre a gennaio 2015 erano stati 2,78 milioni di teu. Rispetto al mese di dicembre 2015, il porto ha perso l'1,2%, quando sono stati movimentati 2,52 milioni di teu. Singapore in tutto il 2015 ha movimentati in totale 30,92 milioni di teu, in discesa dell'8,7% rispetto ai 33,87 milioni di teu del 2014. Il principale motivo del calo è rappresentato dalla contrazione dei volumi sulla rotta Asia Europa che ha colpito duramente il settore, ma come spiegano i vertici dello scalo, è tutto il mercato dei contenitori ad essere in sofferenza.**

## Scandinavia-Mediterraneo primo incontro tra i porti

**Un laboratorio di idee per condividere le “buone pratiche” dei singoli scali in una visione comune di network – L’analisi dei “sistemi” italiani che nasceranno dalla riforma – Colli di bottiglia e finanziamenti**

MALMO – L’Unione Europea non si confronta (o scontra...) solo sulle banche. Per fortuna si sta occupando anche di stimolare il dialogo allo scopo di sviluppare un corridoio logistico più dinamico ed efficiente.

E’ stata questa l’iniziativa voluta dal coordinatore UE per il Core Network Corridor Scandinavia-Mediterranean (ScanMed), Pat Cox, concretizzatasi nell’incontro svoltosi a Malmo (Svezia) tra i principali scali che fanno parte del Corridoio.

«È la prima volta che viene organizzata una simile iniziativa, focalizzata solo sui porti», ha detto Cox, che ha voluto ringraziare i porti italiani presenti all’incontro. Ancona, Augusta, La Spezia e Livorno, non hanno infatti voluto mancare all’appuntamento che, come ha ribadito lo stesso coordinatore dell’Ue, «rappresenta un laboratorio di idee dove vengono condivise le buone pratiche che ciascun porto ha messo o metterà in essere, in modo da creare i presupposti per la realizzazione di un corridoio ScanMed più efficiente e cost effective».

In rappresentanza dell’Autorità Portuale di Livorno ha partecipato all’incontro di Malmo Francesco Ghio, capo Area della direzione Promozione e Studi: «L’occasione è stata utile per meglio comprendere le strategie dei porti dello ScanMed dal punto di vista della governance, dell’organizzazione, dei traffici, delle dotazioni infrastrutturali e degli sviluppi futuri», ha detto Ghio, sottolineando come ci sia l’interesse a costruire un corridoio ScanMed condiviso. Nel corso della riunione il porto di Livorno ha presentato le principali iniziative in essere, dalla Piattaforma Europa alla nuova infrastrutturazione ferroviaria, che a partire da giugno collegherà le banchine e la rete viaria nazionale, consentendo al porto di inserirsi sempre più profondamente nel corridoio ScanMed: «Cox si è mostrato inoltre molto interessato alla riorganizzazione dei porti italiani con particolare riferimento ai sistemi portuali che verranno a crearsi rendendo così possibile l’integrazione nel corridoio di nuove realtà portuali» ha aggiunto il funzionario dell’APL. Anche La Spezia per il Tirreno, Ancona per l’Adriatico ed Augusta per la Sicilia hanno presentato le loro iniziative.

Al termine dei lavori, i partecipanti hanno individuato alcuni settori dove iniziare a sviluppare sinergie e attività comuni: eliminazione dei colli di bottiglia; standardizzazione dei sistemi IT; approccio comune alla BEI per la ricerca di finanziamenti; creazione di un “one stop shop” che identifichi, per mezzo di un marchio comune, i porti dello ScanMed nelle attività di marketing e promozione.