



Dai Porti:

Trieste:

"...Arrivano le navi portacontainer turche..." (Il Piccolo,
La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Profondo rosso per Vard..." (The Medi Telegraph)

"...Culmv..." (La Repubblica, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Contenitori e porti..." (La Gazzetta Marittima)

"...Demolizioni, per la nave "Carabiniere"..."
(The Medi Telegraph)

Ravenna:

"...Partenza sprint dei traffici..." (La Gazzetta Marittima)

Marina di Carrara:

"...Il porto resti toscano..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...Piattaforma Europa..." (La Gazzetta Marittima, La Nazione,
L'Informatore Navale, Quilivorno.it)

"...L'Ap apre Port Center e museo..." (La Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...L'hub culturale..." (La Gazzetta Marittima)

Gioia Tauro:

"...Domenica Bagalà non è più ad Medcenter..." (Ansa,
The Medi Telegraph)

Messina:

"...Flussi di merci pericolose Sala di controllo in porto..."
(Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)



INDICE



"...L'Ordine degli ingegneri e il waterfront..."
(Gazzetta del Sud)

"...Bluferries chiede un approdo..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Ocean drive Passiatore—via Dusmet..." (Giornale di Sicilia)

Augusta:

"...Tracciata la mappa dei fondali aretusei..."
(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Si riparte dall'accordo sul Prg..." (Gazzetta del Sud)

"...Operatori cinesi in visita..." (Il Sito di Palermo)

Trapani:

"...Tavolo tecnico permanente..." (Quotidiano di Sicilia,
giornaledisicilia.it)

Notizie da altri porti

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Maritime Transport Daily Newsletter — Release

Informare

Cisco

Lloyd's List

Arrivano le navi portacontainer turche

La prima farà scalo al Molo Settimo già questo mese e andrà ad aggiungersi ai sedici traghetti ro-ro settimanali

di Silvio Maranzana

Sull'autostrada del mare tra Trieste e la Turchia ai 16 traghetti ro-ro che la percorrono ogni settimana si aggiungerà da questo mese anche una nave portacontainer. La principale compagnia armatrice turca in questo settore, Arkas line, ha deciso infatti di scalare anche il Molo Settimo, nell'ambito del proprio servizio adriatico che già raggiungeva Venezia. Dopo aver raddoppiato l'unica nave in servizio su questa rotta già nel giugno scorso, ora Arkas line ha deciso di aggiungere una terza unità, la "Natalia A" che entrerà nella rotazione il 10 marzo partendo da Marport nel pressi di Istanbul, primo porto continentale privato della Turchia fondato dallo stesso Gruppo Arkas.

Non si tratta per la precisione di un collegamento diretto tra Italia e Turchia, ma di un servizio che effettuerà tutti questi scali: Trieste, Capodistria, Venezia, Ancona, Marport (Istan-

bul), Evyap scalo turco sul mar di Marmara, Pirco, Beirut, Latakia principale porto della Siria, Mersin sulla penisola anatolica, Alessandria d'Egitto e Misurata in Libia per puntare poi da qui nuovamente su Trieste. La sosta al Molo Settimo dunque riguarderà sia carichi import che export. Per quanto riguarda il primo quantitativo di merci destinate a Trieste, in particolare ad Alessandria verranno imbarcati una cinquantina di container di patate egiziane che verranno sbarcate al Molo Settimo prima di essere trasferite al Terminal frutta dello scalo triestino da dove verranno spedite in Germania.

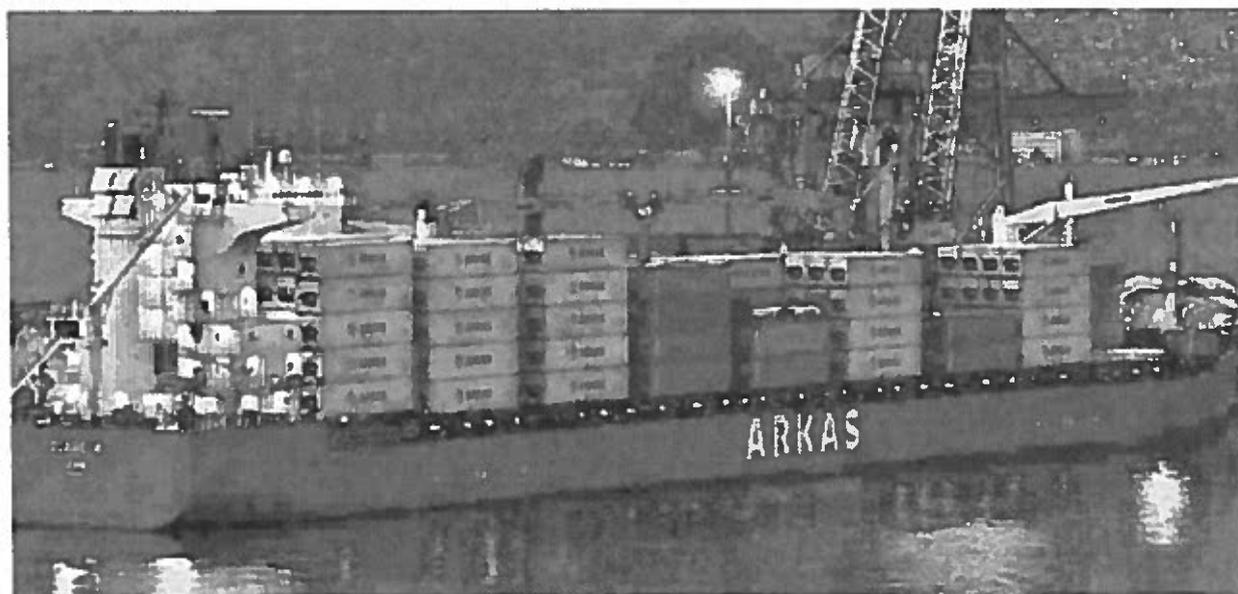
Arkas line è stata fondata nel 1996 con il nome di Emes shipping and transport ed è stata la prima compagnia di container battente bandiera turca. Nel gennaio 2010 ha cambiato il proprio nome in Arkas container transport e oggi il nome scelto per offrire i propri servizi è quello di Arkas line. Oggi ha una flotta di 39 navi, delle quali

32 di proprietà, con una capacità complessiva di oltre 115mila eu. Fornisce servizi regolari tra i porti del Mediterraneo, dell'Africa occidentale e del Mar Nero. La prima società però è nata a Smirne (Izmir) su input di Gabriel Arkas ancora nel 1902 e Lucien Arkas che ne è presidente dal 1964 quando aveva solo 19 anni, rappresenta la terza generazione al vertice. Il Gruppo Arkas oggi è formato da 61 società con un organico complessivo di 6.700 persone. La società Arkas bunkering è anche il maggior fornitore di bunker della Turchia. Recentemente il Gruppo Arkas ha stretto un accordo di collaborazione con la Fratelli Cosulich spa, società di lontane origine lussignane che mantiene la sede legale a Trieste anche se quella operativa è da decenni insediata a Genova. Cosulich funge da agente per le navi di Arkas line. Arkas Italia ha incominciato a operare a Genova nel marzo 2008 con una sede nella centralissima piazza

dell'Annunziata.

Attualmente i traghetti ro-ro turchi che partono ogni settimana dal porto di Trieste sono 16: 9 hanno il capolinea in riva Trilana (terminal della Samer seaports&terminals controllato con il 60% delle quote dai turchi della Un ro-ro, mentre il restante 40% è della triestina Samer), 3 alla radice del Molo Settimo (terminal Timt: 55% della turca Ulusoy, 45% Samer), 4 al Molo Sesto (terminal Emu controllato dal Gruppo Paris). Trieste marine terminal, che ha in concessione il terminal container del Molo Settimo è invece controllata dalla To Delta di Pierluigi Maneschi che però l'anno scorso ha ceduto il 45% delle quote a Msc, per la precisione alla finanziaria Marininvest della società svizzera di Gianluigi Aponte. Le navi arrivate nel 2015 tra Riva Trilana e Timt sono state all'incirca 550 e i treni movimentati complessivamente 1.200. Sul Molo Sesto semirimorchi e container trasportati sono stati 80.761 e i treni 2.722.

CONTRASTO/PIRELLA



Una portacontainer di Arkas line. Questa mese arriverà a Trieste la prima unità della compagnia turca

10/10/16

La Gazzetta Marittima

Arkas Italia terza nave su Trieste

TRIESTE – Nell’ottica di offrire un sempre migliore servizio, la Arkas Line ha deciso di introdurre sul servizio ADS una terza nave e aggiungere al loop il porto di Trieste sia per carico import che export. Con questo ulteriore investimento la compagnia è ora in grado di offrire alla clientela una partenza ogni 8 giorni.

Il loop è il seguente: Trieste – Koper – Venice – Ancona – Marport – Evyap – Piraeus – Beirut – Lattakia – Mersin – Alexandria – Misurata – Trieste.



Profondo rosso per Vard: nel futuro eolico e crociere

Genova - La controllata di Fincantieri ha tagliato quasi 1.900 posti. L'azienda soffre il mini-petrolio, nel 2015 perdite per 136 milioni.

Genova - Vard Holdings, controllata norvegese di Fincantieri quotata a Singapore che produce navi per l'industria petrolifera e gasiera, **ha chiuso il 2015 con una perdita 136 milioni di euro (50,1 milioni attribuibili a perdite nette su cambi) ricavi a 1,17 miliardi (-14%), margine operativo lordo negativo per 33,8 milioni di euro a fronte del risultato positivo di 45,3 milioni del 2014.** Un rosso in parte determinato dal sotto-utilizzo delle strutture europee, ma soprattutto dal cantiere di Niteroi, nato per intercettare il boom delle trivellazioni nell'Oceano del Brasile e mai decollato, tanto che ora se ne sta valutando il progressivo abbandono. A fine 2015, il portafoglio ordini era di 29 navi per un valore complessivo di 1 miliardo di euro (grosso modo il corrispettivo di due grosse navi da crociera costruite da Fincantieri) contro 1,8 miliardi di euro di fine 2014. Stando ai dati resi noti sui cantieri europei, in Romania sono stati tagliati 1.733 posti di lavoro, in Norvegia 140. Vard ha quindi annunciato una strategia di diversificazione per «ridurre la dipendenza dalle attività offshore durante la fase di recessione dell'industria» petrolifera.

Tra gli obiettivi, quello di produrre imbarcazioni a servizio di impianti eolici e per acquacoltura in mare aperto, cioè i comparti su cui generalmente puntano i cantieri del settore offshore per allargare il perimetro produttivo, ma anche una maggiore integrazione con Fincantieri per entrare nel ramo delle piccole navi da crociera come in quelle da pattugliamento. I cantieri norvegesi in effetti hanno le conoscenze tecniche per realizzare unità da crociera di tipo esplorativo, per viaggi in mari non turistici, mentre altre ne stanno acquisendo: **una squadra di Vard è al lavoro proprio a Genova, a bordo della "Seven Seas Explorer" in allestimento a Sestri Ponente.** Nei cantieri romeni, le maestranze hanno già realizzato lo scafo per numerose unità da crociera Fincantieri, e questo tipo attività, visti anche i ritmi di consegna del gruppo di Stato, che la scorsa settimana (come anticipato dal *Secolo XIX-the MediTelegraph*) hanno tra l'altro portato l'amministratore delegato Giuseppe Bono a rivedere i vertici aziendali. A causa del contesto del settore il gruppo stima che i ricavi scendano a quota tra 850 e 950 milioni nel 2016 e un ritorno ai precedenti massimi entro il 2020, prevedendo la ripresa dell'industria offshore nel 2018.



L'ECONOMIA

Culmv, revoca dei soldi al voto del comitato

MASSIMO MINELLA A PAGINA IV

'Soldi alla Culmv, decida il Comitato'

Il comitato convoca la seduta straordinaria All'ordine del giorno il voto sulla revoca

MASSIMO MINELLA

ANCORA UN NO dai revisori dei conti di Palazzo San Giorgio. Questa volta nel mirino del collegio che vigila sull'andamento gestionale finisce l'accordo fra l'ente e la Compagnia Unica. Accordo che ha permesso ai soci di San Benigno, lo scorso dicembre, di usufruire di un contributo straordinario di 3,5 milioni di euro a fronte di una riduzione degli organici del 5%. Per questo, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, che da commissario dell'ente ha guidato il comitato portuale che a dicembre ha votato questa delibera, ha deciso di riconvocare tutti quanti, martedì prossimo. Sarà un comitato portuale straordinario, un atto davvero raro all'interno dell'attività di San Giorgio, ma che si giustifica proprio con l'urgenza di riesaminare la pratica e arrivare a un nuovo pronunciamento. I revisori, infatti, considerano quel provvedimento illegittimo, perché contestano di fatto i numeri indicati dalla Culmv per la riduzione del personale. Il discrimine è infatti rappresentato

dall'impiego di manodopera effettiva sulle banchine da ridurre appunto del 5%. Per arrivare a questo, i soci avevano messo a punto un piano articolato e miruzioso, seguito dalla società di revisione contabile Deloitte. Solo alla fine di questo percorso, durato mesi, si era arrivati all'individuazione dei

soggetti avviati al lavoro su cui determinare la riduzione del 5%. Secondo i revisori, invece, il numero complessivo da applicare al provvedimento era superiore a quello indicato dalla Culmv. Di conseguenza, anche la percentuale di soci da avviare alla pensione era superiore rispetto ai numeri effettivi. Per questo, l'ammiraglio Pettorino ha deciso di convocare il comitato e di riaffrontare l'argomento, arrivando a un nuovo pronunciamento. Avverrà, come si diceva all'inizio, martedì prossimo, con il nuovo esame dei numeri che aveva permesso di arrivare alla delibera e, da qui, all'erogazione. Soldi che avevano permesso alla Compagnia Unica di presentare un bilancio in pareggio e di affronta-

re con meno ansia il 2016. Oltretutto, nel 2015 le giornate di avviamento sono aumentate di circa 3 punti, mentre è proseguito il lavoro di formazione pagato interamente dalla Culmv proprio per far fronte alle esigenze di un porto sempre più specializzato e settorializzato, in cui i soci intervengono con una flessibilità che arriva fino a sette turni e mezzo e con una professionalità figlia appunto della formazione continua. Per questo, a più riprese, il console Antonio Benvenuti ha chiesto l'apertura di un tavolo di confronto con i sindacati e con i terminalisti per poter discutere della nuova organizzazione del lavoro sulle banchine. Una richiesta funzionale a far crescere l'efficienza nel terminal, evitando di aprire una trattativa per ognuna delle società private (e sono dodici). Proprio mentre si cercava di mettere a punto, sotto il cappello del ministero, un tavolo di questo tipo, è arrivata la contestazione del collegio dei revisori dei conti. Così, prima di discutere del futuro, si dovrà tornare a riflettere su ciò che è stato deciso a fine 2015.

LA GIORNATA



LA PROTESTA
Una recente manifestazione di protesta dei lavoratori della Compagnia Unica "Paride Batti" (1)

Foto: A. B. / Contrasto

PETTORINO CONVOCA UN COMITATO STRAORDINARIO

scure dei revisori sulla Culmv

Contestati 3,5 milioni di euro che il porto di Genova ha destinato ai camalli

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Un verbale, arrivato sulla scrivania del commissario del porto di Genova, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, ha messo in allarme gli uffici di Palazzo S. Giorgio. Il documento, firmato dal Collegio dei revisori dei conti in totale tre e nominati da Roma, riguarda i fondi che l'ente genovese ha destinato alla Compagnia Unica (Culmv) lo scorso dicembre: circa 3,5 milioni di euro.

L'importo, nello specifico, riguarda la cifra prevista dall'emendamento cosiddetto "salva compagnie", che prevede la possibilità, da parte delle Autorità portuali, di destinare una quota, non superiore al 15% delle entrate derivate dalle tasse

sulle merci, ai lavoratori delle compagnie, a fronte però, da parte di quest'ultime, di una riduzione di almeno il 5% all'anno della manodopera impiegata. Tutto regolare dunque, come evidenziato da un meccanismo inserito nel comma 15 bis dell'articolo 17 della legge 84/94 sui porti, che non ha però convinto i revisori dei conti che hanno deciso di chiedere maggiori informazioni al commissario del porto di Genova. In particolare, secondo fonti vicine al dossier, il Collegio avrebbe contestato a Palazzo S. Giorgio la mancata riduzione del personale da parte della Culmv di almeno il 5%, includendo in questo calcolo, in base al totale dei lavoratori, anche le unità che non sono operative in banchina, come quelle amministrative, nonostante quest'ultime, seguendo quanto

indicato dall'emendamento "salva compagnie", non dovrebbero essere prese in considerazione, perché non espressamente impiegate nell'attività di carico e scarico delle merci. Nel frattempo, per cercare di chiarire la vicenda, l'ammiraglio Pettorino, ha già convocato, per martedì prossimo, un comitato portuale straordinario, al quale parteciperanno probabilmente anche i rappresentanti dei camalli.

Nel corso dello scorso anno, i giorni di chiamata per i lavoratori della Compagnia Unica, sono cresciuti del 3,2% nei dodici terminal portuali del capoluogo ligure: da 176 mila a 181 mila. Ma l'aumento è ancora più accentuato se si tiene conto soltanto dei due maggiori terminal container, Vte e Sech: +5,2% di giorni lavorati, da 79 mila del 2014 a 83 mila nel 2015.

www.themoditolograph.it
© BY NC ND AL CUMI DOR TTR SERVAT



Una manifestazione dei camalli genovesi

La Gazzetta Marittima

Contenitori e porti: quali e quanti i valori

Le relazioni degli esperti e la tavola rotonda con le categorie – Le conclusioni affidate a Luigi Merlo nella sua nuova carica di consigliere di Delrio



Lorenzo Forcieri



Luigi Merlo

LA SPEZIA – Il tema è: il valore del porto, ovvero il container generatore di economia. Tema più che attuale, in tempi di dibattito sulle navi giganti, le ricadute – per alcuni preoccupanti – sul territorio di impatto e di contro le opportunità di lavoro e di razionalizzazione dei porti e dei retroporti. L’iniziativa che lo svolgerà è in programma per venerdì 11 marzo a porto Lotti ed è la sfida che La Spezia lancia con un panel di interventi di primo livello. Aprirà i lavori Lorenzo Forcieri, presidente dell’Authority. Ma la novità più significativa è nelle conclusioni, affidate a Luigi Merlo per la prima volta nelle sue funzioni di consigliere del ministro Delrio in materia di porti e logistica. Merlo è uno spezzino “prestato” per qualche anno a Genova, “prestato” al vertice di Assoport (da dove se n’è andato in polemica con l’attuale gestione) da sempre nelle amministrazioni pubbliche. Dicono che sia il candidato di Delrio a presiedere il tavolo nazionale di concertazione delle Authorities previsto dalla riforma. Vedremo. I lavori si svolgeranno dalle 9,30 fino alle 13, con l’apertura affidata a Giorgia Bucchioni, rappresentante della Community La Spezia Port Service e figlia d’arte (Giorgio Bucchioni, suo padre, è stato anche presidente della Port Authority e a capo degli imprenditori d’area). Dopo i saluti introduttivi delle istituzioni locali e regionali e l’introduzione del presidente Forcieri, svolgeranno relazioni tecniche il giornalista del Corriere della Sera Gian Antonio Stella (il plusvalore della logistica), il professore universitario Francesco Parola (seguire la formula nord-europea) e l’amministratore delegato di Sernav Bruno Pisano (dry-port di Santo Stefano Magra). Seguirà la tavola rotonda coordinata da Bruno Dardani con Roberto Alberti (presidente di Fedespedi), Massimo Di Gregorio (presidente di Anasped), Andrea Fontana (presidente agenti marittimi La Spezia), Michele Giromini (ad del LSCT), Alessandro Laghezza (presidente spedizionieri La Spezia), Nereo Marcucci (presidente Confetra), Michele Pappalardo (presidente Federagenti). Le conclusioni saranno svolte da Luigi Merlo.



Demolizioni alla Spezia, per la nave "Carabiniere" gara a una ditta romana

La Spezia - Il programma di smaltimento delle unità navali vuole puntare a far diventare l'Arsenale della città ligure un polo italiano per le dismissioni e le bonifiche a impatto "zero".

La Spezia - **Demolizioni navali in Arsenale alla Spezia: la prima gara d'appalto per la bonifica dell'ex nave militare "Carabiniere", da anni ormeggiata a Marola, è stata aggiudicata a una ditta di Guidonia (Roma).** La gara, a cura della Agenzia Industrie Difesa (Aid), partiva da un importo di 350 mila euro e è stata aggiudicata con un ribasso d'asta del 35% dalla Intereco Servizi Srl. Il programma di smaltimento delle unità navali, presentato lo scorso dicembre in commissione bonifiche del Comune della Spezia, vuole puntare a far diventare l'Arsenale della Spezia un polo italiano per le dismissioni e le bonifiche a impatto "zero". Nei prossimi giorni l'aggiudicazione definitiva, nei tempi previsti dalla legge. **Per la bonifica dei materiali nocivi e non riciclabili ancora presenti sull'unità navale hanno manifestato interesse 9 ditte italiane, ma solo 4 hanno presentato l'offerta.** Da aprile si aprirà poi una seconda fase, con una seconda gara questa volta a offerta, relativa alla conseguente demolizione della ex Carabiniere. Le imprese del settore hanno tempo sino al primo di aprile per presentare le loro offerte e la fase operativa dovrà essere conclusa entro settembre. Non è escluso che dopo la bonifica e la demolizione della ex Carabiniere, possa aprirsi la stessa fase per l'ex Alpino, e successivamente per le ex Audace e Ardito. La prossima settimana verrà confermata l'aggiudicazione definitiva anche attraverso una commissione alla presenza di Aid e Marina Militare.

La Gazzetta Marittima

A Ravenna partenza sprint dei traffici

RAVENNA – Inizio anno decisamente positivo per la movimentazione delle merci nel porto di Ravenna che a gennaio 2016 è stata pari a 2.231.182 tonnellate di merce, il 17 % in più rispetto a gennaio 2015.

In aumento del 20,6% (263 mila tonnellate) le merci secche e le rinfuse liquide (+5,9%). Positivo il segno anche delle merci unitizzate, delle quali risultano in aumento del 2,1% quelle in container e del 37,5% quelle su rotabili.

L'incremento in valore assoluto più evidente è per i prodotti metallurgici, passati da 403 a 580 mila tonnellate (176 mila tonnellate in più) con un aumento del 43,7%. Si tratta in particolare di coils provenienti perlopiù da Cina, Italia (Taranto) e Iran.

Molto positivo anche il dato dei materiali da costruzione, con 379 mila tonnellate movimentate (+27,0%), ed in particolare delle materie prime per le ceramiche, passate da 240 a 334 mila tonnellate con un incremento del 38,8%.

Il comparto agroalimentare (derrate alimentari solide e prodotti agricoli) ha registrato 361 mila tonnellate (+7,4%) con i semi oleosi e le farine in crescita.

Tra le rinfuse liquide risultano in lieve calo i prodotti chimici (-10,9%), stabili i prodotti petroliferi e in aumento i prodotti alimentari liquidi (+33,6%), soprattutto oli vegetali.

Per i container il risultato è stato leggermente negativo con 15.481 TEUs (454 in meno del gennaio scorso); la diminuzione è da attribuirsi integralmente ai contenitori vuoti.

Il numero dei trailer è stato pari a 5.561 unità (+31,0%). Tale significativo aumento è da attribuirsi al fatto che la linea con la Grecia (con fermata intermedia a Bari) lo scorso anno era sospesa ed è stata ripristinata a luglio, tornando a pieno regime ad ottobre, mentre a gennaio 2016 si sono registrati 298 pezzi per Bari e 719 per Patrasso. Molto buoni anche i risultati sulla relazione Ravenna-Brindisi-Catania, dove sono stati movimentati 3.380 trailer per Catania, 399 in più rispetto allo scorso anno, e 930 per Brindisi.

Il traffico ferroviario del 2015 ha registrato il proprio record storico. Con 3.059.970 tonnellate (373.620 tonnellate in entrata e 2.686.350 in uscita) e un incremento del 3,4% rispetto al 2014, ha rappresentato il 15,3% del totale movimentato al porto al netto delle rinfuse liquide. L'aumento più rilevante è stato per le materie prime per l'industria ceramica, pari a 105 mila tonnellate in più (10,5%) e ai cereali (62 mila in più) che sono più che raddoppiati rispetto all'anno precedente. Per i container si sono registrati 19.966 TEUs trasportati via treno, ovvero il 9,3% dei TEUs movimentati al porto escluso il transhipment.

"Ancora una volta - dichiara il presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Galliano Di Marco - mi trovo a commentare positivi dati mensili di traffico. Traffico che è trainato dai metallurgici (+47%) e dalle merci su rotabili (+37,5%).

Il Terminal Traghetti, partecipato al 100% dall'Autorità Portuale di Ravenna, continua a macinare traffico grazie alla ripresa della linea con la Grecia e ad un significativo aumento del traffico verso il sud Italia, a riprova del fatto che la nostra scelta di puntare sullo short-sea shipping è stata vincente. Buone notizie anche dal fronte delle crociere, rispetto alle quali le compagnie mi hanno confermato a Londra il 23 febbraio scorso, l'intenzione di portare a Ravenna durante il 2016, 3 o 4 navi in più, consentendo al Terminal di Porto Corsini di invertire il trend negativo degli ultimi anni con un concreto segno di ripresa.

Il dato per me più rilevante è quello delle merci su treno che, alla luce dei numeri che ci sono stati trasmessi in questi giorni, testimonia che il nostro porto ha registrato nel 2015 il suo record storico, premiando l'impegnativa attività condotta in collaborazione con gli Interporti di Dinazzano, di Parma, di Melzo ed anche con quello di Verona. L'intermodalità ferroviaria - continua Di Marco - è per noi, come ho già avuto modo di dire in varie occasioni e, recentemente ad un incontro a Bologna al quale Legambiente mi ha invitato ad intervenire, tanto più importante quanto più è difficile da incrementare in un Porto, come quello di Ravenna, fuori dalle grandi linee di collegamento nazionali. "Gennaio è stato dunque, ancora una volta, un buon mese per il nostro traffico e, ancora una volta, voglio dedicare questo risultato a coloro che, in passato, hanno parlato di "porto abbandonato". Continuiamo a lavorare, andando avanti per addivenire al più presto all'adozione della nuova procedura per il dragaggio dell'Avamposto (e per questo è prevista una importante riunione con Capitaneria di Porto, Autorità Portuale, ARPA e Regione Emilia-Romagna) e con la rimodulazione del Progetto Hub Portuale, presentata il 20 gennaio scorso al Tavolo Tecnico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti".

«Il porto resti toscano: Rossi si impegni»

A Firenze. in consiglio regionale è stata approvata una mozione presentata dai grillini

► CARRARA

«Pur prendendo atto delle scelte operate a livello governativo, si impegna la Giunta regionale ad attivarsi in tutte le sedi competenti per mantenere il porto di Marina di Carrara nel contesto del sistema dei porti toscani, così come già previsto dal Pli (Piano di Indirizzo territoriale) Master Plan "La rete dei porti toscani" e del Piano integrato Infrastrutture e mobilità». L'esecutivo regionale deve inoltre «promuovere una valutazione sugli obiettivi strategici del porto di Marina di

Carrara e sulla sua classificazione».

Lo prevede una mozione, originariamente presentata dal Movimento 5 stelle, poi emendata in aula a Firenze ed illustrata da Giacomo Giannarelli, approvata a larga maggioranza. Il testo ripercorre la partita dell'assorbimento del porto di Carrara a quello di La Spezia, aperta dalla riforma Deftio e dal piano nazionale per la portualità e la logistica.

Pur trattandosi di una mozione «superata dagli eventi», secondo il consigliere regionale apuano Giacomo Bugliani

(Pd), occorre «prendere atto delle scelte fatte dal Governo e delle conseguenti indicazioni». «Credo - ha detto - che una autorità di sistema portuale toscana sarebbe stata la soluzione migliore».

Contraria si è dichiarata Elisa Montemagni (Lega Nord) che ha parlato di una mozione «vecchia e che non ha più senso. Era pasticciata prima, lo è diventata ancora di più oggi dopo il rimodellamento operato in aula consiliare».

E in effetti ormai sembra proprio che non ci sia più niente da fare.



Veduta del porto di Marina di Carrara



Giacomo Giannarelli

Otto step per il "Sistema"

Le urgenze in attesa della Piattaforma Europa

Riprendiamo dal recente forum sull'economia livornese l'intervento del presidente di Confetra Nereo Marcucci sul "Sistema" portuale toscano.



Nereo Marcucci

LIVORNO – Localmente disponiamo di un sistema logistico articolato su 4 pilastri (porto di Livorno, porto di Piombino, Interporti di Guasticce e Prato). I porti di Livorno e Piombino – con il loro Piani regolatori approvati – rispondono al criterio di immediata cantierabilità degli interventi infrastrutturali. Il punto è coordinarli al meglio per evitare forme di concorrenza al ribasso. Non può sfuggire la novità rappresentata dalla nuova dimensione del porto di Piombino che da porto quasi esclusivamente di cabotaggio nazionale (fatta eccezione per la parte al servizio dell'acciaieria) offre infrastrutture per dimensione e pescaggi idonee ai traffici internazionali e transoceanici. L'indirizzo dato dalla Regione con la Piattaforma Europa per il traffico contenitori a Livorno e con le attività di tipo industriale e logistico a Piombino hanno bisogno di conferme dal mercato. La realizzazione di idonee infrastrutture ferroviarie e viarie (queste ultime indispensabili per Piombino) completerà un disegno organico ed una offerta organizzata di ottimo livello. L'interporto di Guasticce, come giustamente è stato rilevato dal Sindaco di Collesalveti, potrà svolgere funzioni retroportuali ed offrirsi ad insediamenti produttivi che seppure debolmente stanno accennando a ritornare in Europa in aree che possano godere di relazioni immediate con il mare. La politica nazionale di internazionalizzazione di almeno 20.000 pmi potrà aiutare questa prospettiva. La Toscana logistica avrà dunque un futuro se la regia di promozione delle sue infrastrutture sarà al più presto unitaria e regionale accompagnandone le evoluzioni a partire da quelle più mature come quelle di Piombino. Il porto di Livorno non può attendere la Piattaforma Europa ma deve poter contare su alcuni step. Eccoli.

- 1) la possibilità di realizzare escavi sversando i materiali a mare grazie ad una moratoria quinquennale dell'accordo internazionale FrancoItaloMonegasco sul santuario dei cetacei;
- 2) l'accelerazione della realizzazione degli ulteriori necessari collegamenti ferroviari in grande sintonia con il Ministero delle Infrastrutture e trasporti che dimostra, nei fatti, una attenzione prima sconosciuta all'argomento;
- 3) l'allargamento della propria area di influenza (grazie alle possibilità offerte dalla nuova infrastruttura ferroviaria che sarà ultimata già nel 2016 in Darsena Toscana);
- 4) si evita una concorrenza interna insensata superando la proliferazione dell'offerta in spazi residuali. Si incentivano integrazioni e reti tra soggetti imprenditoriali;
- 5) si delocalizza il terminal contenitori offrendo spazi alla vocazione multifunzionale del porto i cui operatori hanno la capacità di cogliere opportunità diverse offerte da mercati in crescita per merci non unificate (Paesi rivieraschi, America latina, ecc);
- 6) si coglie ogni occasione per razionalizzare l'offerta in eccesso;
- 7) si riesce ad attrarre investimenti privati come segno di validità economica delle diverse iniziative;
- 8) si verifica annualmente il rispetto, salvo eccezioni, dei Piani di Attività alla base delle "concessioni demaniali marittime" riducendo lo spazio o il tempo in caso di sottoutilizzazione.

Nereo Marcucci

FRONTE DEL PORTO

OPERA STRATEGICA E «TRASPARRENTE»

«NON È UN REFERENDUM SUL PORTO - SOTTOLINEATO PROVINCIALI - MA UN MOMENTO FONDAMENTALE DI INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE DEI CITTADINI SU UNA INFRASTRUTTURA STRATEGICA».

«Piattaforma Europa», pronti via Si parte con il confronto pubblico

In Fortezza Vecchia prima riunione del Tavolo di Coordinamento

- LIVORNO -
E' UNA GRANDE sfida, perché è la prima volta che parte, a livello nazionale, un tavolo per il dibattito pubblico su una grande infrastruttura. Si comincia da Livorno sulla Piattaforma Europa e sul progetto di riqualificazione dell'ambito portuale. Ieri a palazzo Rosciano la prima riunione del Tavolo di Coordinamento, diretta dalla specialista francese Sophie Guilain, chiamata dall'Autorità regionale per la garanzia e la promozione della Partecipazione Toscana a coordinare i lavori. Madame Guilain ha lunga esperienza in merito, perché il sistema delle consultazioni in Francia è molto avanzato. Ci saranno workshop rivolti agli stakeholder e laboratori tematici che coinvolgeranno per due mesi, da inizio aprile a fine maggio, cittadini comuni, operatori economici, istituzioni ed esperti, su due importanti interventi: quello per la realizzazione di un nuovo terminal container che sorgerà alle spalle della Darsena Toscana, progetto già sviluppato attraverso uno studio di fattibilità e uno studio specifico sulla prima fase realizzativa; e quello sulla riqualificazione del



SPECIALISTA La francese Sophie Guilain è stata chiamata dall'Autorità regionale per la garanzia e la promozione della Partecipazione

waterfront, che contempla opere come il nuovo fossato intorno alla Fortezza Vecchia, il recupero del Sile, la costruzione ex novo della Stazione Marittima, e su cui la Port... ha presentato una proposta di piano attuativo che verrà discussa nei prossimi mesi assieme al Comune di Livorno. «Il Dibattito Pub-

lico Regionale - ha detto la Guilain - oltre ad essere a norma di legge uno strumento obbligatorio per le opere di iniziativa pubblica e privata che comportino investimenti complessivi superiori ai 50 milioni di euro, è una importante modalità di coinvolgimento dei cittadini e di tutti gli attori interessati sia a livel-

lo locale che a livello nazionale e internazionale. Alla riunione del tavolo di coordinamento, che avrà il proprio quartier generale in Fortezza Vecchia nel Port Center, c'erano, oltre ai rappresentanti dell'Autorità per la Partecipazione e Promozione del dibattito pubblico, anche esponenti del Comune di Livorno (con l'assessore all'urbanistica Alessandro Aurigi e la vicesindaco Stella Scarpente), funzionari della Regione Toscana (con Adriano Poggiani, dirigente del settore porti della Regione Toscana) e i vertici. «Apprezziamo molto questa iniziativa - ha detto Aurigi - il tema della Piattaforma Europa è stato ampiamente dibattuto durante l'approvazione della variante partecipativa in consiglio comunale e sarà interessante ricevere nuove e allargate opinioni durante un Dibattito Pubblico che auspichiamo essere il più partecipato possibile». «Non si tratta di un referendum sul porto - ha sottolineato a sua volta Massimo Provinciali - ma auspichiamo sia un momento fondamentale di informazione e sensibilizzazione dell'opinione pubblica su una infrastruttura che consideriamo strategica per il territorio». A.F.

- segue



I prossimi step

TRA FINE marzo e inizio aprile si aprirà a Livorno il dibattito pubblico regionale sulla Piattaforma Europa e sul progetto di riqualificazione dell'ambito porto/città. porto/città. L'annuncio alla riunione del Tavolo di Coordinamento

I workshop

WORKSHOP rivolti agli stakeholder e laboratori tematici coinvolgeranno per due mesi, cittadini comuni, operatori economici, istituzioni ed esperti

La partecipazione

PRESENTI l'assessore all'urbanistica del Comune Alessandro Aurigi e la vicesindaco Stella Sorgente, funzionari della Regione Toscana e i vertici

Il dibattito pubblico sulla Piattaforma Europa al via. Durerà 2 mesi e coinvolgerà cittadini ed esperti del settore

Si è riunito in Fortezza Vecchia il Tavolo di coordinamento costituito dall'Autorità Regionale per la garanzia e la promozione della Partecipazione Toscana. Si parlerà anche del progetto di ristrutturazione della Stazione Marittima

Livorno, 1 marzo 2016 - Tra fine marzo e inizio aprile si aprirà a Livorno il dibattito pubblico regionale sulla Piattaforma Europa e sul progetto di riqualificazione dell'ambito porto/città. Ad annunciarlo, questa mattina, alla prima riunione del Tavolo di Coordinamento, Sophie Guillain, che è stata chiamata dall'Autorità regionale per la garanzia e la promozione della Partecipazione Toscana a coordinare i lavori.

Workshop rivolti agli stakeholder e laboratori tematici coinvolgeranno per due mesi, da inizio aprile a fine maggio, cittadini comuni, operatori economici, istituzioni ed esperti, su due importanti interventi: quello relativo alla realizzazione di un nuovo terminal container che sorgerà alle spalle della Darsena Toscana, progetto già sviluppato attraverso uno studio di fattibilità e uno studio specifico sulla prima fase realizzativa, e quello relativo alla riqualificazione del waterfront, che contempla opere quali, ad esempio, l'acquaticità della Fortezza Vecchia; il recupero del Silos; la costruzione ex novo della Stazione Marittima, e su cui la Port Authority ha presentato una proposta di piano attuativo che verrà discussa nei prossimi mesi assieme al Comune di Livorno.

«Il Dibattito Pubblico Regionale - ha detto la Guillain - oltre ad essere a norma di legge uno strumento obbligatorio per le opere di iniziativa pubblica e privata che comportino investimenti complessivi superiori ai 50 milioni di euro, è una importante modalità di coinvolgimento dei cittadini e di tutti gli attori interessati sia a livello locale che a livello nazionale e internazionale. Il dibattito pubblico garantisce la piena e trasparente informazione sull'intervento in corso di progettazione a tutti coloro che interagiscono con il porto, offrendo la possibilità di esprimere un parere sull'intervento sia come singoli sia come gruppi organizzati».

Alla riunione del tavolo di coordinamento, che avrà il proprio quartier generale proprio dentro la Palazzina del Capitano della Fortezza Vecchia, che oggi ospita anche il Port Center, c'erano, oltre ai rappresentanti dell'Autorità per la Partecipazione e Promozione del dibattito pubblico, anche esponenti del Comune di Livorno (presenti tra gli altri, l'assessore all'urbanistica Alessandro Aurigi e la vicesindaco Stella Sorgente), funzionari della Regione Toscana (c'era, per esempio, Adriano Poggiali, dirigente del settore porti della Regione Toscana) e i vertici dell'Autorità Portuale.

«Apprezziamo molto questa iniziativa - ha detto Aurigi - Il tema della Piattaforma Europa è stato ampiamente dibattuto durante l'approvazione della variante anticipatrice in Consiglio Comunale e sarà interessante recepire nuove e allargate opinioni durante un Dibattito Pubblico che auspichiamo essere il più partecipato possibile».

«Non si tratta di un referendum sul porto - ha sottolineato Provinciali - ma auspichiamo sia un momento fondamentale di informazione e sensibilizzazione dell'opinione pubblica su una infrastruttura che consideriamo strategica per il territorio».

Restyling stazione marittima (e non solo): il dibattito

mercoledì 02 marzo 2016 08:00

Tra fine marzo e inizio aprile si aprirà a Livorno il dibattito pubblico regionale sulla Piattaforma Europa e sul progetto di riqualificazione dell'ambito porto-città. Ad annunciarlo, alla prima riunione del Tavolo di Coordinamento, Sophie Guillain, che è stata chiamata dall'Autorità regionale per la garanzia e la promozione della Partecipazione Toscana a coordinare i lavori.



Workshop rivolti agli stakeholder e laboratori tematici coinvolgeranno per due mesi, da inizio aprile a fine maggio, cittadini comuni, operatori economici, istituzioni ed esperti, su due importanti interventi: quello relativo alla realizzazione di un nuovo terminal container che sorgerà alle spalle della Darsena Toscana, progetto già sviluppato attraverso uno studio di fattibilità e uno studio specifico sulla prima fase realizzativa, e quello relativo alla **riqualificazione del waterfront**, che contempla opere quali, ad esempio, l'acquaticità della Fortezza Vecchia; il recupero del Silos; la costruzione ex novo della Stazione Marittima, e su cui la Port [redacted] ha presentato una proposta di piano attuativo che verrà discussa nei prossimi mesi assieme al Comune di Livorno.

«Il Dibattito Pubblico Regionale – ha detto la Guillain – oltre ad essere a norma di legge uno strumento obbligatorio per le opere di iniziativa pubblica e privata che comportino investimenti complessivi superiori ai 50 milioni di euro, è una importante modalità di coinvolgimento dei cittadini e di tutti gli attori interessati sia a livello locale che a livello nazionale e internazionale. Il dibattito pubblico garantisce la piena e trasparente informazione sull'intervento in corso di progettazione a tutti coloro che interagiscono con il porto, offrendo la possibilità di esprimere un parere sull'intervento sia come singoli sia come gruppi organizzati».

Alla riunione del tavolo di coordinamento, che avrà il proprio quartier generale proprio dentro la **Palazzina del Capitano** della Fortezza Vecchia, che oggi ospita anche il Port Center, c'erano, oltre ai rappresentanti dell'Autorità per la Partecipazione e Promozione del dibattito pubblico, anche esponenti del Comune di Livorno (presenti tra gli altri, l'assessore all'urbanistica Alessandro Aurigi e la vicesindaco Stella Sorgente), funzionari della Regione Toscana (c'era, per esempio, Adriano Poggiali, dirigente del settore porti della Regione Toscana) e i vertici [redacted]

[redacted] molto questa iniziativa – ha detto Aurigi – il tema della Piattaforma Europa è stato ampiamente dibattuto durante l'approvazione della variante anticipata in Consiglio Comunale e sarà interessante recepire nuove e allargate opinioni durante un Dibattito Pubblico che auspichiamo essere il più partecipato possibile».

«Non si tratta di un referendum sul porto – ha sottolineato Provinciali – ma auspichiamo sia un momento fondamentale di informazione e sensibilizzazione dell'opinione pubblica su una infrastruttura che consideriamo strategica per il territorio».

La Gazzetta Marittima

L'Autorità Portuale apre Port Center e museo

Visitabili (su prenotazione) da martedì a sabato – E la Provincia di Livorno destinerà altri 75 mila euro alle iniziative – Intanto parte il dibattito pubblico sulla Piattaforma Europa voluto dalla Regione



LIVORNO – Il Port Center apre le porte anche al pubblico. A partire dal 1° marzo: da martedì a venerdì (tutte le mattine dalle ore 9.30 alle ore 12.30) e il sabato, dalle 9.30 alle 12.30 e dalle 15.00 alle 18.00, i cittadini potranno infatti prenotare una visita all'iper tecnologico centro espositivo della Fortezza Vecchia e imparare così a conoscere il porto di Livorno attraverso l'uso di multiproiettori, touch screen e simulatori di navigazione. Oltre al Port Center, sarà possibile visitare su prenotazione, sempre negli stessi giorni, anche il magazzino ex FS, che ospita due imbarcazioni storiche da poco restaurate: il navicello Pilade e il Rimorchiatore Marzocco. Parte integrante di questo percorso didattico-museale sarà anche la mitica Motovedetta Gregoretto, oggi ormeggiata nei pressi dell'emiciclo dell'Andana degli Anelli e visitabile su appuntamento.

«Come sapete – ha dichiarato il segretario generale dell'Autorità Portuale di Livorno, Massimo Provinciali, durante la conferenza stampa – è stata da poco rinnovata all'APL, per ben quattro anni, la concessione della Fortezza Vecchia. Lo consideriamo un attestato di fiducia all'Authority per il lavoro svolto nei mesi precedenti, durante i quali, assieme ai vari organizzatori degli eventi, e al Comune di Livorno, abbiamo lavorato per provare a restituire il complesso Mediceo alla cittadinanza. Con l'apertura del Port Center e del Magazzino Ex Fs vogliamo rafforzare il sodalizio tra il porto e la città di Livorno». «Il Port Center – ha aggiunto il dirigente Promozione e Studi dell'Apl, Gabriele Gargiulo – è un luogo dove le esperienze di vita e cultura portuale possono essere vissute grazie ad innovazioni e tecnologie pienamente accessibili. Vogliamo si comprenda che il porto è e rimane la vera ricchezza della città». All'incontro è intervenuta anche la responsabile Ufficio Trasporti, Porti e Logistica della Provincia di Livorno, Irene Nicotra, che ha dichiarato: «La Provincia di Livorno si è già impegnata ad investire nel Port Center livornese 80 mila euro ottenuti a livello comunitario per il progetto "Porti", relativo al programma operativo Italia-Francia Marittimo 2007/2013. Approfitto per annunciare che ci è stato accordato un ulteriore finanziamento a fine programmazione, di 150 mila euro, di cui almeno 75 destinati alle attività del Port Center». Insomma, il Port Center, il Magazzino Ex FS, e la Fortezza Vecchia, saranno sempre di più i protagonisti della vita culturale cittadina. Ne è anche una riprova il fatto che martedì prossimo, all'interno del complesso mediceo, si aprirà il processo di dibattito pubblico sulla Piattaforma Europa: «Per la prima volta, in Italia, applicando una legge regionale, la n.46 del 2013, sarà possibile avviare un vero e proprio dibattito su una grande opera pubblica – ha detto Provinciali –, questi momenti di confronto, cui potranno partecipare cittadini e associazioni varie, verranno organizzati in Fortezza Vecchia e saranno coordinati dalla dottoressa Sophie Guillain, che è stata nominata dall'Autorità regionale per la garanzia e la promozione della Partecipazione Toscana». La base operativa del tavolo di coordinamento del dibattito pubblico sul progetto di ampliamento del porto di Livorno sorgerà proprio all'interno del Port Center.

La Gazzetta Marittima

Ancona, l'hub culturale

Tutte le iniziative dell'Authority portuale per la nuova centralità nell'Adriatico



Rodolfo Giampieri

ANCONA – L'authority del presidente Rodolfo Giampieri lo ha sottolineato con orgoglio: tra i moli e le banchine, il porto storico e la Mole Vanvitelliana, i pescherecci e i chioschi dei pescatori, tra l'arte di Blu sui silos e la street art che contrappunta viadotti e piloni in calcestruzzo, tra le navi i container e i passeggeri che guardano alla città monumentale, avanza la nuova Ancona. A partire dal porto, dalla sua modernizzazione, dalla sua energia progettuale ed economica e dal riconoscimento come nuova centralità con Authority del Medio Adriatico.



La città perfetta di Olivo Barbieri.

La rivista MAPPE – edita dal Gruppo Gagliardini di Monteroberto – dedica nel numero in uscita un ampio speciale ad Ancona, la città capoluogo che si ripensa a partire dal porto nelle sue vocazioni e funzioni metropolitane legate alla cultura, al terziario, ai transiti e ai traffici della sua economia portuale fatta di servizi, produzioni manifatturiere di qualità, ospitalità e valorizzazione delle produzioni enogastronomiche. Una rigenerazione per il tramite della cultura che innerva il tessuto urbano, si contamina con i luoghi del lavoro e i simboli dell'appartenenza alla comunità – come i tattoo sull'asfalto che accompagnano la promenade nell'area portuale lungo le banchine a lato della Fincantieri fino alla Lanterna, e il mercato ittico del Mandracchio. Lì, dove avviene lo scambio e la negoziazione del pesce, una risorsa che è economia e senso, si è svolta la presentazione della rivista e la proiezione del site-specific di Olivo Barbieri dedicato alla Città Adriatica, voluto dal Museo MAXXI e realizzato in collaborazione con Eni, il Corpo Forestale dello Stato e l'Associazione Demanio Marittimo Km-278. L'iniziativa di presentazione – curata da Cristiana Colli e realizzata in collaborazione con l'Autorità Portuale, il Comune di Ancona, la Fondazione MAXXI, l'Associazione Produttori Pesca Soc.Coop. P.A. e MAC, con il patrocinio dell'Ordine degli Architetti della provincia di Ancona, di ADI MAM e Inarch Marche – si è svolta venerdì scorso negli ambienti di lavorazione del mercato ittico di Ancona al Mandracchio.

Un evento lungo un weekend per valorizzare e far conoscere la storia straordinaria di questo luogo e la nuova centralità del porto con proiezioni speciali dell'opera di Olivo Barbieri sabato 27 e domenica 28. Ancona è uno scalo commerciale di rilevanza internazionale, che l'Unione Europea ha inserito nella lista dei porti strategici nel disegno continentale delle infrastrutture e dei trasporti. Oltre 1 milione di passeggeri e circa 8 milioni di tonnellate di merci transitano in porto ogni anno.

- segue

Ancona rappresenta uno dei principali terminal delle autostrade del mare in Adriatico e Ionio, grazie alle linee traghetto verso Grecia, Croazia Albania e Turchia. Un ponte marittimo che collega l'Europa centro-settentrionale al Mediterraneo sud-orientale. Autorità Portuale e Comune di Ancona hanno deciso di avviare un percorso in grado di rendere fruibili e più valorizzate le aree di maggior pregio storico e monumentale del porto, spostando le attività commerciali in spazi più coerenti con le esigenze del moderno traffico merci portuale. La restituzione degli spazi del Porto Antico, parte dell'identità locale, alla comunità ha avuto una risposta entusiasta, con una naturale ed immediata riappropriazione. I Moli Clementino e Rizzo sono stati liberati dalle attività di movimentazione delle merci, che necessitavano di spazi più adeguati, avviando un percorso amministrativo coordinato da Comune e Autorità Portuale, con la proficua collaborazione degli organi competenti per la sicurezza e la vigilanza, in primis la Capitaneria di porto. Un lavoro di squadra istituzionale imprescindibile, considerando la molteplicità di attività e competenze all'interno di ogni porto. Di qui la modifica del livello di security, l'abbattimento delle barriere che si frapponavano tra città e mare e l'intervento di riqualificazione che oggi consente ai cittadini e ai turisti la fruibilità piena del Porto Antico. Il Porto Antico è stato inaugurato il 26 luglio 2015 con una grande festa della città. Una tappa importantissima che ha aperto una ulteriore fase di riscoperta e valorizzazione della connessione tra la città e questo anfiteatro sul mare così ricco di testimonianze dell'identità antica e della tradizione, ma con lo sguardo attento al contemporaneo in un'ottica di evoluzione.

"L'intervento di recupero e valorizzazione del porto antico è un primo concreto risultato del desiderio di ripristinare il rapporto città-porto attraverso il patrimonio monumentale dello scalo – ha dichiarato Rodolfo Giampieri. E' un percorso che proseguirà in un'ottica di sostenibilità, l'approccio migliore per individuare progetti fattibili che portano valore aggiunto al territorio e alle sue comunità. La nostra esperienza conferma l'opportunità straordinaria per i porti italiani di dialogare con le rispettive città circostanti, un obiettivo parte dalla recente riforma, per rendere i nostri scali dei motori trainanti per tutti i settori della blue economy".

Nel convegno, l'Autorità portuale ha presentato anche le attività già svolte nell'ambito del progetto EA SEAWAY, rete dei porti e dei territori adriatici e ionici finalizzata a migliorare le connessioni marittime per i passeggeri tra le sponde dei 2 mari. In questo progetto l'Autorità portuale ha in particolare realizzato una rete WIFI per consentire l'accesso gratuito ad internet al milione di passeggeri internazionali che ogni anno transitano per Ancona e l'adeguamento del terminal crociere per migliorare la sicurezza e la fruibilità dei servizi ai passeggeri.

Porti: Gioia Tauro, Domenico Bagalà non è più Ad Medcenter

Lo ha comunicato l'azienda ai sindacati, attesa nuova nomina

01 marzo, 14:10



(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 1 MAR - Domenico Bagalà non è più l'amministratore delegato di Medcenter, la società che gestisce il porto container di Gioia Tauro legata al gruppo Contship Italia-Msc. Lo ha reso noto la direzione del personale con una informativa ai sindacati.

Nel porto di Gioia Tauro c'è attesa, adesso, per la nomina del nuovo amministratore delegato che dovrà gestire la società nei prossimi anni, in un momento delicato per la vita del porto.



Gioia Tauro, Medcenter cerca un nuovo amministratore delegato

Gioia Tauro - Fuori Bagalà dalla società che gestisce il traffico container. C'è attesa, adesso, per la nomina del nuovo amministratore delegato.

Gioia Tauro - **Domenico Bagalà non è più l'amministratore delegato di Medcenter, la società che gestisce il porto container di Gioia Tauro legata al gruppo Contship Italia-Msc.** Lo ha reso noto la direzione del personale con una informativa ai sindacati. Nel porto di Gioia Tauro c'è attesa, adesso, per la nomina del nuovo amministratore delegato che dovrà gestire la società nei prossimi anni, in un momento delicato per la vita del porto.

Avanguardistica struttura nel panorama nazionale

Flussi di merci pericolose Sala di controllo in porto

L'obiettivo è mitigare i rischi legati al transito di tanti mezzi speciali

È stata inaugurata ieri l'innovativa Sala controllo merci pericolose realizzata dalla Uirnet spa nel porto di Messina per conto dell'Autorità portuale, grazie all'apposito progetto finanziato dall'Europa nell'ambito del Pon "Reti e Mobilità 2007-2014".

L'obiettivo storico, finalmente raggiunto, è quello di garantire in uno snodo portuale come quello di Messina -Milazzo, baricentrico a livello interregionale per il trasporto su gomma, e particolarmente interessato altransito delle merci pericolose nel capoluogo dello Stretto così come nella città del Capo e della Raffineria, una maggiore sicurezza stradale ed una mitigazione del rischio relativo ai particolari carichi di tanti mezzi pesanti.

La fase sperimentale del nuovo servizio riguarderà i territori di Sicilia e Calabria. La prima Sala nazionale per la gestione del Sistema di trasporto intelligente ITS (Intelligent Transport System) si avvale di 11 postazioni tecnologiche avanzate e prevede inoltre la fornitura e l'installazione di ulteriori postazioni fisse e mobili, tutte munite di telecamere per la rilevazione delle targhe automobilistiche nonché del pannello dei codici di pericolo Kemler Onu che segnalano il transito in strada delle merci pericolose. Una realtà, dunque,

tanto innovativa quanto avanguardistica che non a caso è stata inaugurata dal sottosegretario alle Infrastrutture e trasporti del Governo Renzi, Simona Vicari. Al suo fianco c' erano il presidente dell' Authority, Nino De Simone, il prof. Rodolfo De Dominicis, ai vertici della Uirnet, il direttore marittimo della Sicilia orientale Nunzio Martello ed il sindaco Renato Accorinti. De Simone ha sottolineato l'importanza della nuova realtà, che per 3 anni sarà operativa grazie ai tecnici Uirnet e a quelli dell' Autorità portuale auspicando che «possa successivamente transitare alla gestione dei Vigili del fuoco». Da parte sua, il prof.

De Dominicis si è soffermato sul valore del sistema Integrato, fondato su telecamere che gestiscono i flussi intermodali.

A regime -ha ricordato - i mezzi che trasportano merci pericolose dovranno essere dotati di un sistema a bordo, necessario per quantificare i rischi che, al momento, in Italia, sono più alti rispetto a quelli di altri Paesi come la Germania».3(a.t.

)

0 Porto più sicuro

Merci pericolose Inaugurata la sala controllo

Lo Stretto da ieri ha un motivo in più per sentirsi al sicuro. Inaugurata la nuova sala controllo delle merci pericolose del Porto. Il sistema introdotto permetterà il monitoraggio dei flussi di merci pericolose mitigando il rischio relativo al transito dei veicoli, senza nulla sacrificare in termini di rapidità del trasporto. Il taglio del nastro alla presenza del sottosegretario al ministero delle Infrastrutture Simona Vicari e del presidente dell' Autorità portuale Antonino De Simone. (*EP*)

L' intervento sulle bozze progettuali del Piau

L' Ordine degli ingegneri e il waterfront «Maggiori altezze, dubbi sul porticciolo»

Se i binari non possono essere interrati, vanno allargati gli attraversamenti

Il porticciolo? Tutta da valutare la sostenibilità economica. I nuovi edifici? Meglio meno palazzi ma più alti. E serve un' attenzione particolare agli spazi (ex Zir) per insediamenti produttivi e commerciali. Questi, in sintesi, i punti principali del documento che l' Ordine degli ingegneri, attraverso il consigliere delegato al Piau Luciano Taranto ed il presidente Santi Trovato, ha inviato al sindaco Accorinti e all' assessore ai Lavori pubblici De Cola. L' Ordine ha voluto dire la sua, rispondendo all' invito della stessa Amministrazione comunale, sul Piau (Programma innovativo ambito urbano) e quindi sul progetto integrato per la riqualificazione del waterfront, redatto dal gruppo di professionisti coordinati dall' arch. Benedetto Camarata.

Gli ingegneri ribadiscono che «l' auspicato è stato e resta l' interrimento dell' intero percorso ferroviario», ma in assenza di ciò, «non può non osservarsi che i previsti attraversamenti della rete ferroviaria sono troppo puntuali e andrebbero allargati divenendo finanche delle vere e proprie gallerie artificiali, anche a verde.

Qualora ciò non avvenisse, non si otterrebbe l' obiettivo del recupero del waterfront e della sua ricucitura al tessuto urbano esistente». Poi gli altri punti.

Controversa la doppia opzione, con o senza porticciolo. Nel caso della soluzione che prevede il porticciolo turistico ("scavato" nell' area demaniale, con circa 350 posti barca, alberghi e strutture ricettive), «pur riconoscendo che il porto turistico costituisce un elemento di fondamentale importanza nel recupero del waterfront, deve però valutarsi la sostenibilità economica considerato che il costo dell' intervento previsto è di circa 100 milioni di euro e che dovrà comunque essere garantito da investimenti privati che dovranno avere un ragionevole ritorno economico».

Inoltre «la proposta progettuale comporta interferenze con la nuova via Don Blasco, ad oggi in fase di appalto». Perplexità però anche sulla soluzione "B", quella del grande parco urbano, «sul possibile mantenimento in considerazione dell' eccessiva esposizione all' azione meteo -marina».

Altro tema "caldo", le nuove costruzioni in seguito alle demolizioni: «Sarebbe decisamente auspicabile superare i limiti di altezza oggi imposti, garantendo un ridotto consumo di suolo, favorendo edifici di maggiore altezza e minor superficie coperta. In tal modo si otterrebbe il necessario risultato di lasciare ampi spazi liberi a verde. Tutti i grandi interventi di rigenerazione urbana si attestano sul presupposto fondamentale di ottenere elevati standard anche al fine di sopperire al deficit dei limitrofi quartieri». Infine la zona Zir: «Si riscontra il mantenimento dell' attuale tessuto esistente che è costituito in gran parte da importanti realtà commerciali e produttive». Per l' Ordine «è necessario che il piano preveda la possibilità di realizzare interventi edilizi finalizzati all' adeguamento funzionale alle nuove e diverse esigenze delle varie attività esistenti».3.

Collegamento via mare con Gaeta

Bluferries chiede un approdo

Esecutivo comunale propenso a non avallare l'iniziativa del Gruppo Fs

Andrea Italiano MILAZZO La storia si ripete! E puntuale ritorna l'ipotesi dell'autostrada del mare che possa collegare Milazzo con altri scali del centro-sud per il trasporto dei mezzipesanti. Una via d'uscita che si cerca per sgravare lo scalo messinese dal gommato in transito sullo Stretto, soprattutto oggi che il porto di Messina si caratterizza sempre più per lo scalo di navi da crociera. Qualche giorno addietro è stato proposto alla nuova Amministrazione - lo si era fatto con le precedenti - un collegamento giornaliero da Milazzo con Gaeta per il trasporto merci. A promuoverlo la società Blufferries del Gruppo Ferrovie dello Stato, già impegnata nello Stretto di Messina. I vertici della società hanno manifestato infatti tale volontà al sindaco Formica che però, adire il vero, sembra tutt'altro che disposto ad avallare l'iniziativa, che prevede l'impiego di un traghetto che sarebbe in grado di trasportare circa 100 mezzi a corsa; numero evidentemente che comporterebbe un enorme carico sulle strade cittadine.

L'argomento è stato già portato dal primo cittadino al vaglio dei consiglieri di maggioranza proprio per coinvolgere la coalizione. Quasi tutti hanno concordato col

pensiero del sindaco ritenendo che Milazzo potrebbe avere giovamento da un simile collegamento, soltanto se gli attracchi fossero fuori dal centro cittadino (vale a dire Giammoro, o in altra rada, esempio). Insomma quello che è stato sempre ribadito da vent'anni a questa parte.

La linea dei sindaci, da Pino, passando per Nastasi, è stata sempre quella del "no" e addirittura si arrivò anche ad un consiglio comunale nel porto per ribadire tale avversione e furono firmate pure ordinanze che impedivano l'accesso alla via dei Mille ai mezzi pesanti, in concomitanza con le corse, all'epoca proposte da altre compagnie.

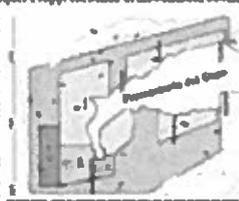
L'ultima proposta dello stesso tenore risale al 2013 ed a farla fu la Pan Med, mettendo sul "piatto" anche l'assunzione di circa 30 persone, ma Carmelo Pino fu irremovibile e così tutto si arenò subito.3.

ANDREA ITALIANO

Milazzo

Dissenso sulla perimetrazione dell'Ispra

Perizoni (professionisti e dilettanti), educatori e rappresentanti di associazioni boiattine l'ispra



Blufferries chiede un approdo

La legalità economica

0 Urbanistica, 50 milioni per ridisegnare il Porto

Ocean drive Passiatore-via Dusmet

Ridefinire i confini doganali del porto per una fruizione libera delle aree demaniali da parte dei cittadini. «Il prossimo 25 aprile apriremo la prima via abbattendo i muri nella zona nord», dice il sindaco Enzo Bianco, che, insieme all'assessore all'Urbanistica Salvo Di Salvo ha firmato con Cosimo Indaco dell'Autorità portuale, Ivan Spina direttore dell'Agenzia doganale e il contrammiraglio Nunzio Martello, direttore marittimo della Sicilia orientale ha firmato il relativo protocolli. Un tavolo tecnico ridisegnerà i confini della struttura portuale, restituendo alla città gran parte della sua area, quella nord, confinante con via Dusmet, inutilizzata. L'accordo prevede il ricongiungimento tra il "passiatore" e il molo foraneo, in attesa dei collegamenti circum e della pista ciclabile, «Per restituire ai cittadini e ai turisti una delle più belle passeggiate sul mare, una "Ocean Drive" alla Miami, in salsa catanese», dice Cosimo Indaco. Spesa 50 milioni. (*DA*)

Augusta

Tracciata la mappa dei fondali aretusei

La sofisticata operazione condotta dai palombari della Marina militare

AUGUSTA I palombari della Marina militare in servizio presso il Nucleo Sdai (Servizio difesa antimezzi insidiosi) di Augusta, sono stati impegnati nello svolgimento della mappatura dei fondali di alcune aree antistanti il porto di Siracusa, con l'impiego delle apparecchiature del progetto "Pon-Pacs" (Programma operativo nazionale - port and coastal survey). Tra le aree mappate, vi sono anche le acque della zona cosiddetta "Pillirina" per la quale si è ottenuto il benessere e la collaborazione dell'ente Area marina protetta del Plemmirio.

Le operazioni di monitoraggio svolte, rientrano tra gli obiettivi operativi del progetto Pon-Pacs e nello specifico, sono quelli di garantire il libero e sicuro utilizzo delle vie di navigazione.

In questo ambito, la sicurezza delle aree portuali e costiere riveste un'importanza prioritaria, poiché l'economia italiana fortemente dipendente dal traffico marittimo.

Le operazioni si sono svolte al fine di scongiurare qualsiasi pericolo alla navigazione, alle attività di pesca e ricreative, nonché alla tutela dell'ambiente marino ed al contrasto alle attività illecite di smaltimento dei rifiuti, in particolare quelli di elevata pericolosità che sono sempre più oggetto di rilascio in discariche abusive in mare.

Il personale impiegato appartenente ai Reparti subacquei della Marina militare, sotto l'alta vigilanza del Comando marittimo Sicilia (MarSicilia), ha impiegato speciali veicoli subacquei e di superficie -dotati di sonar - in grado di scansare i fondali marini ed individuare oggetti estranei ad esso.

SEBASTIANO SALEMI

DOVE ERAVAMO RIMASTI

Si riparte dall' accordo sul Prg del porto

Il primo passo del Patto per la Falce è stato compiuto l' 8 febbraio a Palazzo Zanca, con la firma dell' accordo tra Comune e Autorità portuale sui parametri urbanistici da rispettare per la zona falcata nel piano regolatore del porto. Si ripartirà da qui, dunque, nel corso del tavolo tecnico di sabato mattina all' Università. L' accordo prevede che i Piani d' inquadramento operativo delle aree denominate Fal2 e Fal3, le aree dell Falce, saranno redatti con un concorso pubblico il cui bando sarà redatto da Authority e Comune col supporto del tavolo tecnico istituito all' Università. I "paletti" riguardano in primis le attività che si potranno svolgere nell' area: commercio e ristorazione, musei e attività culturali, congressi, spettacoli, ricerca scientifica, attività didattiche, ricreative, uffici per pubbliche amministrazioni. E poi verde attrezzato, giardini pubblici, percorsi perdonali, attività sportive. È stato stabilito, in particolare, che la cubatura massima consentita non potrà superare i 25 mila metri cubi e che l' altezza degli edifici non potrà andare oltre i 15 metri.

Il Sito di Palermo

Economia Sicilia

Operatori cinesi in visita in Sicilia alla scoperta del turismo nell' isola

Visita al porto di Palermo per una delegazione cinese del Maizhou Bay Port, situato nella parte centrale della provincia del Fujian. L'obiettivo è conoscere come funziona il porto, come si pianificano i progetti di grande infrastrutturazione e come si assicura qualità e sicurezza al processo di gestione di un porto. Un altro obiettivo è quello di intercettare potenziali opportunità di cooperazione sull'asse Cina-Sicilia. I rappresentanti cinesi saranno accolti dai vertici dell' Autorità portuale di Palermo: il presidente Vincenzo Cannatella e il segretario generale Renato Coroneo spiegheranno i principali compiti di un' Autorità portuale in base alla legge 84/94. Quindi il responsabile dell' area tecnica, Sergio La Barbera, illustrerà le strategie di sviluppo delle attività portuali e di programmazione delle grandi opere infrastrutturali, secondo l' attuale normativa, e gli strumenti finanziari utilizzati. Seguiranno degli incontri business to business con gli operatori portuali di Palermo e Termini Imerese. Inoltre, la delegazione cinese del CPAFFC (The Chinese People's Association for Friendship with Foreign Countries) incontrerà gli operatori turistici a Palermo, Agrigento, Siracusa, Taormina e sull' Etna.

Insieme a due importanti tour operator cinesi - Liu Hui Yuan, Deputy General Manager of Inbound Head Quarter of Cits (China International Travel Service) e Xiaolei Yu, Quality Department Manager of Beijing Capital Airport Tourism Co. Ltd - valuteranno le dotazioni strutturali e verificheranno che la ricettività sia idonea e gradita al turista asiatico. Della delegazione fa parte anche Mao Jingxian, produttore di Cctv, la più grande rete televisiva di Stato della Cina, che si è detto intenzionato a realizzare reportage sulla Sicilia e sulle sue attrattive ed eccellenze. Prima tappa il 2 marzo a Palermo quindi la delegazione del Cpaffc si sposterà ad Agrigento per visitare il Parco Archeologico. Il giorno dopo farà tappa a Siracusa e poi a Taormina. Prima di lasciare la Sicilia la delegazione visiterà l' Etna. A ospitare in Sicilia una delegazione del CPAFFC è C.I.F.A., la Confederazione Italiana delle Federazioni Autonome, insieme ad EAP Fedarcom Regione Sicilia, ente che eroga formazione continua e che da marzo intende avviare le attività formative su lingua e cultura cinese, front office e accoglienza al turista orientale, organizzazione turistica.

Traffici marittimi

Tavolo tecnico permanente

TRAPANI - Negli ultimi dieci anni i traffici marittimi hanno subito un calo del 60%. A lanciare l'allarme è l'Autorità marittima che, da sola, non avendo le competenze e le risorse dell'Autorità portuale, istituita nel 2003 e soppressa nel 2007, non può gestire una situazione assai complessa e difficile.

Il comandante della capitaneria, Giuseppe Guccione, ha convocato per domani la prima riunione del l'istituendo "Tavolo tecnico permanente del porto" per risollevere, agendo in sinergia, le sorti dello scalo trapanese. Attorno allo stesso tavolo siederanno Comune, Agenzia delle Dogane, Ufficio opere marittime del Provveditorato delle opere pubbliche Sicilia -Calabria di Palermo, Agenzia del Demanio di Palermo, Istituto regionale per le attività produttive e la Corporazione dei piloti del porto di Trapani.

Trapani, il porto è ormai in agonia

TRAPANI. Nell' arco di dieci anni i traffici marittimi hanno subito un calo del 60 per cento. Un dato che fotografa, a pieno, lo stato di salute del porto di Trapani, stritolato, lentamente, dalle solite criticità: opere infrastrutturali ancora non completate a causa dei contenziosi con le ditte esecutrici dei lavori e delle inchieste giudiziarie, fondi che necessitano di interventi di escavazione, Piano regolatore in alto mare, soppressione delle linee Ro-Ro Trapani-Livorno; Trapani-Formia; Trapani-Cagliari; Trapani-Tunisi. In poche parole, il porto sta male nonostante il consolidamento del traffico crocieristico. A lanciare l' allarme è l' Autorità marittima che da sola, non avendo le competenze, tantomeno le risorse dell' Autorità portuale , istituita nel 2003 e spazzata via nel 2007, non può gestire una situazione assai complessa e difficile. Così il comandante della Capitaneria, Giuseppe Guccione, ha convocato per, giovedì prossimo, la prima riunione dell' istituendo "Tavolo tecnico permanente del porto" per risollevarlo, agendo in sinergia, le sorti dello scalo trapanese.

LUIGI TODARO