



## Primo piano:

- **Riforma dei porti** (La Gazzetta Marittima)
- **Dragaggi** (La Gazzetta Marittima)

## Dai Porti:

### Venezia:

**"...Capitani lagunari riconfermato Boscolo..."**  
(La Gazzetta Marittima)

### Genova:

**"...Il sindaco di Genova sfratta i tir dall'area di Campi nel porto..."** (Ferpress, L'Informatore Navale, The Medi Telegraph, Il Messaggero Marittimo)

### La Spezia:

**"...La Spezia archivia un buon 2015 con tutte le premesse per un boom..."** (La Gazzetta Marittima, Il Secolo XIX)  
**"...Comune contro Porto: meno cemento..."** (La Repubblica)

### Livorno:

**"...I portuali chiudono il 2015 col segno più..."**  
(Il Secolo XIX)  
**"...Piattaforma Europa, adesso si parte..."**  
(La Gazzetta Marittima, Il Messaggero Marittimo)  
**"...Scalo di Livorno, potenziati i binari..."**  
(L'Avvisatore Marittimo)  
**"...Non arriva l'ok al molo extra da Lucrelli..."** (Il Tirreno)  
**"...Varco Zara aperto solo in ingresso..."** (Il Tirreno)  
**"...Porto-ferrovia: ultimato il primo tratto..."** (La Nazione)  
**"...La Provincia di Livorno sul progetto Ports et identité..."**  
(La Gazzetta Marittima)



**"...Treni, corridoi e reti per il distretto portuale livornese..."** (La Gazzetta Marittima)

**Piombino:**

**"...Per Piombino 3 milioni dalla Regione..."**

(La Gazzetta Marittima)

**Napoli:**

**"...Il comitato portuale non approva il bilancio..."**

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, L'Informatore Navale, Ansa, Il Mattino)

**"...Anche le navi dovranno essere eco..."** (Il Messaggero)

**Bari:**

**"...Sul progetto ARGES a Bari la chiusura..."**

(La Gazzetta Marittima)

**Gioia Tauro:**

**"...Bene calo costi ancoraggio..."** (Ansa)

**"...Insediato nuovo Comitato..."** (Ansa)

**"...Stage formativi a Gioia Tauro..."** (La Gazzetta Marittima)

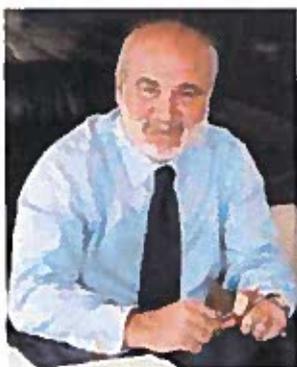
**Altri porti**

**Porti stranieri**

L'ANALISI DEL PRESIDENTE DI CONFETRA NEREO PAOLO MARCUCCI

## La logistica nazionale e il quadro per il 2016 con luci ed ombre sui temi della Riforma

Gli impegni di pianificazione del governo e le resistenze ai cambiamenti fino all'intervento della Consulta. La "governance" nei decreti Madia e l'importanza di un ministero capace di dare indirizzi strategici ai porti



Nereo Paolo Marcucci

Abbiamo chiesto al presidente di Confetra Nereo Paolo Marcucci una sintetica analisi sulla realtà nazionale della logistica, anche in rapporto alle

**Nereo Paolo Marcucci**  
(segue a pagina 4)

### La logistica nazionale

*ormai lunghe attese della riforma dei porti. Gli stanno grani per le lunghe considerazioni che ci ha inviato.*

ROMA - E' abbastanza difficile fare un bilancio per il 2016 delle attività portuali, aeroportuali e logistiche. Non tanto non solo per una sorta di diffusa reticenza nella pubblicazione dei dati. Quelli reperiti fino a settembre dal Centro Studi Confetra confermano il declino dei porti di "pure transshipment" con il crollo di Taranto e con l'eccezione di Cagliari, la crescita di alcuni porti di destinazione finale come Livorno, lo stop alla crescita dei porti-bandiera come Genova e, salvo recupero negli ultimi tre mesi, di La Spezia. Il traffico aeroportuale (che continua a rappresentare il 29% in volume ma il 38% in valore) conferma i propri numeri, la assoluta egemonia di Malpensa e la diffusione dell'uso della stiva degli aeromobili passeggeri (orfana dei bagagli di viaggiatori sempre più ostili a lasciarvi) i propri effetti

personali per il trasporto di merci di valore.

Nella recente semestrale Confetra ha registrato anche la ripresa del trasporto su gomma mentre quello su ferro segna ancora il passo. L'aumento significativo oltre il 6% del traffico su navi ro-ro sia di cabotaggio che di short sea shipping, quello del traffico di rinfuse solide e dell'import di auto nuove di fabbrica destinato a sostituire un parco auto invecchiato in sette anni di crisi in un Paese che produce un terzo delle auto che consuma. L'export di impiantistica è in crescita ed in prevista ulteriore crescita.

Nella sostanza niente di nuovo sotto il sole e d'altra parte la logistica è ancillare rispetto ai processi produttivi e dei consumi. Perfino Rotterdam ed Amburgo a fine settembre registravano flessioni di traffico dovute solo in parte all'offerta del nuovo porto di Wilhelmshaven.

Il pervicace ottimismo della volontà suggeriva che con le Riforme, cioè con il Piano Strategico Nazionale dei porti e della Logistica, con il Piano degli aeroporti e modificando i rapporti con FS e con il suo atteggiamento rinunciatario verso il cargo, avremmo potuto

migliorare i servizi offerti e quindi allargare l'area di influenza del nostro sistema logistico.

Il pessimismo della ragione ci diceva che le resistenze sarebbero state fortissime e di varia natura da quelle più banali e scontate sugli accorpamenti delle Autorità portuali a quelle più pesanti sulle modifiche degli assetti funzionali e gerarchici delle Pubbliche amministrazioni coinvolte nei processi di import/export.

Senza aspettare le Riforme il ministro Delrio ed il suo staff stanno facendo quanto possibile a legislazione invariata stimolando l'investimento delle risorse disponibili in alcune Autorità Portuali e sostenendo l'avvio di relazioni ferroviarie mai esplorate.

Per fare di più e meglio dovranno attendere che, nel rispetto della sentenza della Suprema Corte, il PSNPL sia sottoposto alla Conferenza Stato Regioni, ritornando poi in Consiglio di Ministri.

Sembra invece che possa essere approvato il nuovo assetto di governance dei porti che è inordinato sulla delega alla riforma "Madia" della pubblica amministrazione.

Credo sia interesse di tutti gli operatori che, dopo questi due passaggi, non si finisca ancora una volta nel pantano. Nel PSNPL, trovano soluzione questioni che discutiamo da anni: dalla regolamentazione dei dragaggi portuali all'accorpamento funzionale nell'agenzia delle dogane di diverse competenze, allo sportello unico amministrativo.

Soprattutto la Riforma ridefinisce i "pilastri" di un sistema a rete ordinato, programmato, non inutilmente offertista, imperniato su un ministero capace di dare una regia "industriale" al sistema logistico nazionale. Un sistema capace di competere con quelli degli altri Paesi europei avendo l'ambizione di schiodarsi dai numeri di traffico immutati nell'ultimo decennio.

I vantaggi che ne deriverebbero agli operatori che sicuramente in questi anni di crisi hanno ristrutturato le proprie aziende accorpando funzioni, realizzando integrazioni, riducendo i costi, sono certamente maggiori dello svantaggio di immagine che sembra derivi dal non essere "sede" di

In ogni caso sarebbe meglio che,

piuttosto che rinunciare ai molti aspetti positivi del PSNPL o di finire di nuovo nel pantano, si cercassero soluzioni "a tempo" se più condivise anche se meno razionali.

Le sollecitazioni che leggo vengono quotidianamente inviate al presidente del Consiglio (che ritengo abbia compreso che la "logistica" è un fattore determinante per consolidare la crescita e per contribuire al successo del progetto di internazionalizzazione di qualche migliaio di piccole e medie imprese) potrebbero avere il minimo comune denominatore della richiesta pressante di concludere un percorso che dura ormai da sette anni.

IL MINISTRO SULLE LINEE DELLA RIFORMA DEI PORTI

## Delrio: no ai campanili



Graziano Delrio

ROMA - "Il piano strategico nazionale unisce i temi dei porti e della logistica". E' quanto dichiara il ministro Graziano Delrio in risposta alle tante e contrastanti indicazioni su tempi e dettagli della riforma e dopo i provvedimenti varati dal consiglio dei ministri.

"Oggi le imprese italiane - continua il ministro - perdono in un anno da 40 a 50 miliardi per inefficienze

(segue a pagina 23)

## *Delrio: no ai campanili*

logistiche. Il governo è in assoluta sintonia per condurre i porti a far sistema tra aree contigue e comunque dentro il disegno che va dai corridoi europei al Mediterraneo, lavorando insieme. Ci sono, ed è ovvio, resistenze di campanile: ma diverse autorità portuali hanno aperto con maturità una fase di collaborazione. Perché la vera competizione non è tra i porti a dieci chilometri di distanza, ma con i sistemi del Nord Europa e del sud Mediterraneo".

## Finalmente varato il "collegato" sui dragaggi

ROMA - L'atteso "collegato ambientale", finalmente approvato alla vigilia di Natale, ha concluso la riforma delle norme per i dragaggi nei porti italiani. E l'onorevole Silvia Velo, sottosegretario di Stato all'Ambiente, si è detta lieta (segue a pagina 23)

## Il "collegato" sui dragaggi

della conclusione del suo lungo impegno.

"Nel provvedimento che oggi è diventato legge - ha dichiarato - vengono infatti semplificati i criteri di costruzione delle casse di colmata e delle vasche di raccolta. In questo modo si velocizzano le operazioni di dragaggio, ma allo stesso tempo si tutelano le acque e il suolo attraverso le migliori tecnologie disponibili, tenendo conto della tipologia di materiale che si va a trattare caso per caso. Inoltre, grazie al lavoro svolto da un gruppo tecnico istituito presso il ministero dell'Ambiente - a cui hanno preso parte il ministero dei Trasporti, il ministero della Salute, ISPRA, ISS e il CNR - sono state definite le linee guida e i valori di riferimento che consentono l'automatica de-perimetrazione delle aree a mare da SIN (Sito inquinato di Interesse Nazionale) a SIR (Sito di Interesse Regionale)".

Due interventi - ha sottolineato l'onorevole Velo - che assieme a quelli presentati nei giorni scorsi a Livorno sulle modalità di dragaggio nelle aree portuali che ricadono all'interno dei SIN e al regolamento per l'immersione in mare dei materiali dragati, vanno a completare un percorso di riforma del settore atteso da anni. Era un impegno che avevamo preso alcuni mesi fa - ha concluso - e che abbiamo mantenuto".

PER IL PROSSIMO QUADRIENNIO

## Capitani lagunari riconfermato Boscolo

Da affrontare a breve il tema dei titoli di navigazione

VENEZIA - Lorenzo Boscolo è stato confermato presidente della delegazione di Venezia di A.C.N.L. (Associazione Capitani Navigazione Lagunare) per il quadriennio 2016-2019. L'elezione è avvenuta presso la sede di A.C.N.L. (Fabbricato 26 alla Stazione Marittima di San Basilio) e ha visto i sette membri del consiglio direttivo, nominato a fine novembre, eleggere per acclamazione Boscolo, il vicepresidente Gianpietro Zucchetto e il tesoriere Graziano Fusato. Per Boscolo si tratta del terzo mandato consecutivo alla guida dell'associazione che, costituita il 6 aprile 1972 a Venezia e dal 2008 affiliata al Collegio Nazionale dei Capitani di Lungo Corso e Direttori di Macchina di Genova, rappresenta i lavoratori in possesso della qualifica di Ca-

pitano, di Coperta o di Macchina, sia della navigazione interna sia marittima.

Nato a Venezia, classe 1965, diplomato all'Istituto nautico Venier e residente a Venezia (vestiere di San Polo), Lorenzo Boscolo da vent'anni è all'interno di A.C.N.L., gli ultimi otto da presidente e 12 da consigliere. Comandante ACTV (Azienda del Consorzio Trasporti Veneziano), Boscolo è anche presidente di Ass.For.Mar. (Associazione per la Formazione Marinaresca Venezia), assistente del direttore di VeMarS (Venice Maritime School), membro della commissione d'esame per i titoli superiori ed inferiori presso la Capitaneria di Porto di Venezia e direzione marittima, membro del comitato tecnico-scientifico dell'Istituto nautico Cini-Venier,

mentre per il Collegio Nazionale dei Capitani di Lungo Corso e Direttori di Macchina di Genova è membro del gruppo di lavoro VI reparto Comando Generale Capitaneria di Porto.

«Nell'ultimo quadriennio abbiamo conseguito importanti risultati rispettando il programma che ci eravamo prefissati - traccia un bilancio Boscolo. «Siamo riusciti a ridare consistenza all'aggregazione dei capitani ACTV favorendo l'aggiornamento professionale, oltre a consolidare la posizione delle categorie di coperta e macchina all'interno della stessa azienda». A certificare la crescita dell'associazione ci sono anche i numeri: nel 2011 i soci iscritti erano 82, il 2015 si è chiuso con 160 iscritti e un bilancio in attivo.

Nel prossimo quadriennio

A.C.N.L. dovrà affrontare questioni cruciali per il futuro della categoria, in particolare per quanto riguarda i titoli della navigazione. «Quello dei titoli sarà senz'altro il tema più spinoso, poi c'è la questione degli adeguamenti ai titoli professionali nel rispetto della convenzione di Manila che scade nel 2016. Oltre all'adeguamento delle direttive europee per i titoli minori della navigazione marittima ed interna - conferma il presidente Boscolo. Ringrazio il direttivo per avermi rinnovato la fiducia, di sicuro lavoreremo per potenziare le relazioni con enti ed istituzioni, nonché l'accreditamento sul territorio».

Il direttivo 2016-2019 risulta composto da Lorenzo Boscolo, Stefano Boscolo Forcola, Graziano Fusato, Gianpietro Zucchetto, Roberto Marangon, Paolo Bucci e Cristian Varisco.



Lorenzo Boscolo



## Trasportounito: il sindaco di Genova sfratta i tir dall'area di Campi nel porto

Author : com

Date : 29 dicembre 2015



(FERPRESS) - Roma, 29 DIC - Secondo voci insistenti e purtroppo fondate, l'Amministrazione comunale di Genova avrebbe deciso "unilateralmente" di sottrarre ai camion anche l'area di Campi per destinarla ad altre attività. Tale area, anche se in pessime condizioni e quotata a caro prezzo, è l'unica possibile area di sosta per i TIR in arrivo o in partenza dal porto di Genova. Lo annuncia in una nota Trasportounito, associazione degli Autotrasportatori.

"Stanno prendendo in giro non sono solo le imprese e i lavoratori dell'autotrasporto – afferma Giuseppe Tagnocchetti, coordinatore di Trasportounito per la Liguria - ma l'intera comunità degli operatori portuali ed i cittadini genovesi che da anni sono costretti a convivere con Tir, obbligati a transitare in città e parcheggiare dove capita. Con la chiusura di Campi la situazione è destinata a deteriorarsi drammaticamente".

Quarant'anni di promesse, idee, confronti, proteste (ultima, in ordine di tempo, quella dei tir lumaca nello scorso mese di aprile), progetti finti, virtuali, parziali o interminabili (come il parcheggio in zona aeroporto), dossier consegnati ai Prefetti (storia dell'autoparco genovese) ipotesi di parcheggio prima nelle aree Colisa, poi a Campi, quindi a Trasta, poi nelle aree dell'ex Ilva di Cornigliano; tutto fumo come la farsa dell'autoporto.

Nel frattempo il porto, la città e l'autotrasporto assistono passivamente a un pericoloso aggravamento del degrado infrastrutturale; con camion e mezzi (più di 3000 al giorno) che distruggono le sospensioni su strade dissestate; mezzi bloccati sulle strade in ingresso ai terminal portuali con una insostenibile sovrapposizione fra traffico di mezzi pesanti e traffico urbano; veicoli che parcheggiano in spazi di sosta abbandonati in tutto il ponente cittadino (mai concessi seppur richiesti dalle imprese); autisti costretti a utilizzare edifici diroccati come servizi igienici a cielo aperto.

"L'amministrazione comunale - ha precisato Giuseppe Tagnocchetti, Coordinatore figure di Trasportounito - e le altre Istituzioni coinvolte (Autorità Portuale e Regione) devono immediatamente chiarire quanto sta accadendo e cosa intendono realmente fare".

"In assenza di risposte immediate - anticipa Tagnocchetti - già da prossimi giorni, coinvolgendo tutta la comunità portuale, sarà avviata una raccolta di firme "contro" i provvedimenti che sono o saranno assunti a danno dell'autotrasporto, dell'economia reale del porto e della città".

# L'Informatore Navale

---

## **TRASPORTOUNITO: IL SINDACO DI GENOVA SFRATTA I TIR DALL'AREA DI CAMPI ?**

### **SI CONSUMEREBBE, IN SORDINA, L'ENNESIMA BEFFA PER L'AUTOTRASPORTO VIA ALLA RACCOLTA DELLE FIRME NELLA COMUNITA' PORTUALE**

Genova, 29 dicembre 2015 - Secondo voci insistenti e purtroppo fondate, l'Amministrazione comunale di Genova avrebbe deciso "unilateralmente" di sottrarre ai camion anche l'area di Campi per destinarla ad altre attività. Tale area, anche se in pessime condizioni e quotata a caro prezzo, è l'unica possibile area di sosta per i TIR in arrivo o in partenza dal porto di Genova.

Trasportounito, associazione degli Autotrasportatori, ora dice "basta!" .

"Stanno prendendo in giro non sono solo le imprese e i lavoratori dell'autotrasporto - afferma Giuseppe Tagnocchetti, coordinatore di Trasportounito per la Liguria - ma l'intera comunità degli operatori portuali ed i cittadini genovesi che da anni sono costretti a convivere con Tir, obbligati a transitare in città e parcheggiare dove capita. Con la chiusura di Campi la situazione è destinata a deteriorarsi drammaticamente".

Quarant'anni di promesse, idee, confronti, proteste (ultima, in ordine di tempo, quella dei tir lumaca nello scorso mese di aprile), progetti finti, virtuali, parziali o interminabili (come il parcheggio in zona aeroporto), dossier consegnati ai Prefetti (storia dell'autoparco genovese) ipotesi di parcheggio prima nelle aree Colisa, poi a Campi, quindi a Trasta, poi nelle aree dell'ex Ilva di Cornigliano; tutto fumo come la farsa dell'autoporto.

Nel frattempo il porto, la città e l'autotrasporto assistono passivamente a un pericoloso aggravamento del degrado infrastrutturale; con camion e mezzi (più di 3000 al giorno) che distruggono le sospensioni su strade dissestate; mezzi bloccati sulle strade in ingresso ai terminal portuali con una insostenibile sovrapposizione fra traffico di mezzi pesanti e traffico urbano; veicoli che parcheggiano in spazi di sosta abbandonati in tutto il ponente cittadino (mai concessi seppur richiesti dalle imprese); autisti costretti a utilizzare edifici diroccati come servizi igienici a cielo aperto.

"L'amministrazione comunale - ha precisato Giuseppe Tagnocchetti, Coordinatore ligure di Trasportounito - e le altre Istituzioni coinvolte (Autorità Portuale e Regione) devono immediatamente chiarire quanto sta accadendo e cosa intendono realmente fare".

"In assenza di risposte immediate - anticipa Tagnocchetti - già da prossimi giorni, coinvolgendo tutta la comunità portuale, sarà avviata una raccolta di firme "contro" i provvedimenti che sono o saranno assunti a danno dell'autotrasporto, dell'economia reale del porto e della città".



# Genova, stop ai tir nell'area di Campi: Trasportounito contro il sindaco

Genova - Secondo voci insistenti e purtroppo fondate, si legge in una nota dell'associazione, l'amministrazione comunale avrebbe deciso "unilateralmente" di sottrarre ai camion l'area di Campi.

Genova - **Secondo voci insistenti e purtroppo fondate, si legge in una nota di Trasportounito, l'amministrazione comunale di Genova avrebbe deciso "unilateralmente" di sottrarre ai camion anche l'area di Campi** per destinarla ad altre attività. Tale area, prosegue il comunicato del sindacato, anche se in pessime condizioni e quotata a caro prezzo, è l'unica possibile area di sosta per i tir in arrivo o in partenza dal porto di Genova. «Stanno prendendo in giro non sono solo le imprese e i lavoratori dell'autotrasporto - **afferma Giuseppe Tagnocchetti**, coordinatore di Trasportounito per la Liguria - ma l'intera comunità degli operatori portuali ed i cittadini genovesi che da anni sono costretti a convivere con Tir, obbligati a transitare in città e parcheggiare dove capita. Con la chiusura di Campi la situazione è destinata a deteriorarsi drammaticamente». «L'amministrazione comunale - precisa Tagnocchetti - e le altre Istituzioni coinvolte (Autorità portuale e Regione) devono immediatamente chiarire quanto sta accadendo e cosa intendono realmente fare». «In assenza di risposte immediate - chiude il coordinatore di Trasportounito per la Liguria - già da prossimi giorni, coinvolgendo tutta la comunità portuale, **sarà avviata una raccolta di firme** "contro" i provvedimenti che sono o saranno assunti a danno dell'autotrasporto, dell'economia reale del porto e della città».

## «Il sindaco di Genova sfratta i Tir da Campi»

GENOVA - L'associazione Trasportounito ritiene che a Genova, in sortina, si stia consumando l'ennesima beffa ai danni dell'autotrasporto.

In una sua nota, infatti, afferma che secondo voci insistenti e purtroppo fondate, l'amministrazione comunale di Genova avrebbe deciso «unilateralmente» di sottrarre ai camion anche l'area di Campi per destinarla ad altre attività. Tale area, anche se in pessime condizioni e quotata a caro prezzo, è l'unica possibile area di sosta per i Tir in arrivo o in partenza dal porto di Genova.

Trasportounito, associazione degli autotrasportatori, ora dice «basta!», «Stanno prendendo in giro non sono solo le imprese e i

(continua in ultima pagina)

## Il sindaco di Genova

operatori dell'autotrasporto - afferma Giuseppe Tagnochetti, coordinatore di Trasportounito per la Liguria - ma l'intera comunità degli operatori portuali ed i cittadini genovesi che da anni sono costretti a convivere con Tir, obbligati a transitare in città e parcheggiare dove capita. Con la chiusura di Campi la situazione è destinata a deteriorarsi drammaticamente».

Quarant'anni di promesse, idee, confronti, proteste (ultima, in ordine di tempo, quella dei tir lumaca nello scorso mese di Aprile), progetti finiti,

virtuali, parziali o interminabili (come il parcheggio in zona aeroportuale, dossier consegnati ai Prefetti (storia dell'autoparco genovese) ipotesi di parcheggio prima nelle aree Colisa, poi a Campi, quindi a Trastù, poi nelle aree dell'ex ilva di Cornigliano; tutto fumo come la farsa dell'autoparco).

Nel frattempo il porto, la città e l'autotrasporto assistono passivamente a un pericoloso aggravamento del degrado infrastrutturale, con camion e mezzi (più di 3000 al giorno) che ostruiscono le sospensioni su strade dissestate, mezzi bloccati sulle strade in ingresso ai terminal portuali con una insostenibile sovrapposizione fra traffico di mezzi pesanti e traffico urbano; veicoli che parcheggiano in spazi di sosta abbandonati in

tutto il potente cittadino (ma concessi seppur richiesti dalle imprese); artisti costretti a utilizzare edifici distrucati come servizi igienici a cielo aperto).

«L'amministrazione comunale - ha precisato Giuseppe Tagnochetti -

e le altre Istituzioni coinvolte (Comune e Regione) devono immediatamente chiarire quanto sta accadendo e cosa intendono realmente fare». «In assenza di risposte immediate - anticipa Tagnochetti - già da prossimi giorni, coinvolgendo tutta la comunità portuale, sarà avviata una raccolta di firme "contro" i provvedimenti che sono o saranno assunti a danno dell'autotrasporto, dell'economia reale del porto e della città».

IL PUNTO SUI PROGETTI APPROVATI CON IL PRESIDENTE LORENZO FORCIERI

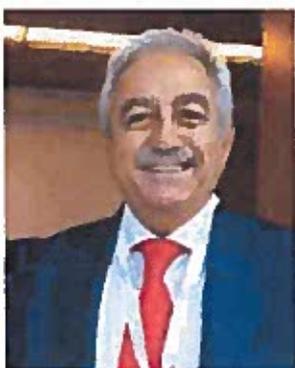
## La Spezia archivia un buon 2015 con tutte le premesse per un boom

Il consuntivo dell'anno chiude con aumenti sia dei Teu che dei passeggeri: ma il vero rilancio arriverà con i lavori ferroviari, il trasferimento delle "marine", l'allargamento del molo Garibaldi e il terzo bacino

LASPEZIA - Un anno molto positivo per il suo porto, malgrado la crisi internazionale non sia ancora conclusa e molti dei grandi lavori programmati per dare altre e maggiori potenzialità allo scalo non siano ancora partiti. Lorenzo Forcieri, presidente

spezzina, è soddisfatto, anche se non fa trionfalismi. E sottolinea che la visione della portualità nazionale andrebbe allargata a un orizzonte

Antonio Fulvi  
(segue a pagina 7)



Lorenzo Forcieri

### La Spezia archivia un buon 2015

non puntiforme come oggi scalo per scalo, ma in un'ottica almeno nazionale, meglio se europea.

E allora proviamoci, presidente: partendo da un suo giudizio sulla riforma della 84/94.

"Potrei premettere una boutade, se potessimo scherzare sopra un attimo: la legge 84/94 non ha mai portato bene ai parlamenti che l'hanno affrontata, a cominciare da quello che la varò. Ogni volta poi che si è provato a metterci mano si è arrivati allo scioglimento del parlamento, alla caduta del governo o ci sono stati grossi problemi per il ministro competente, fino alla dimissioni del ministro che la riforma l'aveva portata quasi a compimento. Lupi. Adesso ci siamo di nuovo: stavamo per partire ed arrivata la Consulta a dare un colpo di freno. Ad essere superstitiosi...".

Lei lo è, presidente?

"Torniamo alle cose serie. Ciò che sta alla base della riforma, cioè il Piano Nazionale della Portualità e della Logistica è molto valido, a patto che le scelte della riforma siano coerenti e conseguenti con lo stesso Piano e garantiscano una vera autonomia alle Autorità portuali al di là di quale potrà essere il loro numero. E assegnino alle stesse compiti, funzioni e poteri che le mettano in grado di facilitare lo

sviluppo dei traffici, operare per favorire il business, agire come aziende sane, con una forte capacità di programmazione, ma anche con la possibilità di promuovere e partecipare a società di scopo, in una visione nazionale condivisa, con il controllo centrale, ma con un forte dinamismo imprenditoriale".

Dal generale al locale: siamo ormai nel 2016, quali i punti forti del suo porto?

"Ho accennato sopra che il 2015 si è chiuso in termini positivi, sia come numero di Teu che di passeggeri, malgrado il rallentamento del trade con la Cina. Ma i veri risultati verranno con l'attuazione piena del PRP che ora possiamo realizzare. Cito i principali fatti positivi di quest'anno: il Cipe ci ha sboccato 39 milioni per rifare i binari interni al porto e la nuova stazione ferroviaria marittima; il Consiglio di Stato ci ha legittimato le scelte relative alla pianificazione e il trasferimento delle marine, chiudendo un contenzioso decennale; e di recente anche il ministero dell'Ambiente ha approvato le opere portuali del piano stesso, compreso l'adeguamento tecnico-funzionale relativo ai lavori di allargamento del molo Garibaldi e le altre opere del terzo bacino. Nella sostanza, abbiamo completato il ciclo delle procedure

e possiamo adesso procedere ai lavori, che saranno a carico dei concessionari, come già concordato. Voglio aggiungere che se anche questi lavori richiederanno del tempo, vedo nell'immediato anche un rilancio progressivo nell'import, per i segni di ripresa del mercato interno che ci consentirà un buon 2016".

Si sta parlando molto, anche nel dibattito sulla riforma, di sistemi portuali. Però poi è difficile concordare linee di collaborazione anche tra porti vicini. Per esempio, ci risulta sia stata respinta una sua iniziativa verso Livorno per le crociere...

"Due anni fa avevo progettato sia al collega Gallanti dell' [redacted] livornese, sia al sindaco della città, la creazione di una società unica tra i due porti per gestire le crociere, unendo le forze invece che combattersi. Potevano venire, a mio parere, vantaggi per entrambi gli scali e con l'impegno comune avremmo potuto avere un peso notevole. Inizialmente la mia proposta sembrò interessante, poi non se n'è fatto di niente. Ed è un peccato, perché sono convinto che poteva essere la strada giusta anche per altri tipi di traffici, per iniziative comuni a lungo respiro, invece di sfinirci in una concorrenza sciocca

e improduttiva".

E' un discorso definitivamente chiuso?

"Oggi siamo alla vigilia della privatizzazione delle società delle crociere, sia a Livorno che a La Spezia: vedo dunque difficile riaprire il tema. Ma sono dell'opinione che secondo come andranno le cose, confrontarci e collaborare non sia mai sbagliato".

Ultima domanda, presidente: a Piombino, dove lo Stato ha investito per un polo delle demolizioni navali dopo lo "scippo" della Concordia, si dice che La Spezia stia tentando di portar via questo business.

"Premesso che a me piace costruirle, le navi e non demolirle, credo che Piombino abbia tutto il diritto di difendere quanto gli è stato promesso: è un polo attrezzato anche con le vicine acciaierie ed ha avuto importanti finanziamenti pubblici a questo scopo. Credo che alla Spezia pensino di attrezzarsi per demolire una nave che si trovi già in un bacino dell'Arsenale, il cui trasferimento a Piombino comporta dei rischi. Un caso, come detto, particolare. Per noi a La Spezia il futuro è nelle nuove costruzioni e nel refitting, non nelle demolizioni. Per quanto mi riguarda, a Piombino possono stare tranquilli".

BATTAGLIA DI FINE ANNO FRA I DUE ENTI MENTRE IL PORTO FESTEGGIA IL RECORD DEI PASSEGGERI

## La Spezia, scintille sul terminal crociere

Il sindaco Federici boccia il progetto [redacted] «Troppo invasivo». Forcieri: «Parole che stupiscono»

### IL CASO

AMERIGO LUALDI

**LA SPEZIA.** La stazione crocieristica divide La Spezia. È scontro tra [redacted] e Comune sulla costruzione del molo previsto dal Piano regolatore portuale. Così, tra il presidente [redacted]

[redacted] Lorenzo Forcieri, che intende costruirlo, e il sindaco, Massimo Federici (entrambi del Pd) che non lo vuole, sono scintille.

I dissapori tra i due, noti da tempo ma venuti alla luce ufficialmente ieri mattina, nel corso del Comitato portuale che ha approvato il Piano triennale delle opere 206-2018 (213 milioni di investimenti nel primo anno), riguardano, appunto, il nuovo molo su calata Paita e il raddrizzamento del molo Italia. Soltanto Federici e Cristiano Ruggia, vicesindaco e assessore comunale alla Pianificazione territoriale, hanno votato contro la realizzazione delle opere. «Il turismo è fondamentale per lo sviluppo

della città. Proprio per questo, il nuovo waterfront deve essere pensato all'insegna della qualità architettonica e di una dimensione di vivibilità e benessere - fanno sapere dal Comune - I vecchi progetti che prevedevano l'edificazione di massicci volumi sono figli di una visione superata».

Da via del Molo, sede [redacted]

[redacted] non mancano però di far notare che, nel Comitato portuale del 12 ottobre scorso, il Piano triennale delle opere fu votato all'unanimità e che il vicesindaco Ruggia, presente alla riunione, si espresse in termini positivi nei confronti del progetto della stazione crocieristica. Secondo Federici, invece, la soluzione esisterebbe già, senza alcun bisogno di costruire un nuovo molo: l'approdo di due navi da crociera sul Garibaldi e l'utilizzo di una parte di Calata Paita, nell'ipotesi di una crescita degli arrivi. «Tre accostisi possono ottenere senza giganteschi e invasivi interventi, senza nuovi interramenti e, per di più, in tempi brevissimi rispetto a quelli indefiniti per

la realizzazione del nuovo accosto e il raddrizzamento del Molo Italia», dice il sindaco. Forcieri non ha per nulla gradito il "niet" di sindaco e vicesindaco, anche se il suo commento è pacato. «Dopo la sentenza favorevole del Consiglio di Stato sul trasferimento delle Marine e dopo il nulla osta del ministero dell'Ambiente, il piano ora approvato consente di procedere con la realizzazione delle opere

previste dal Piano regolatore portuale che sono rimaste ferme al lungo a causa di ricorsi e intoppi burocratici e che da tanto tempo aspettiamo e che può dare una spinta concreta alla nostra economia e all'occupazione - afferma il presidente [redacted]

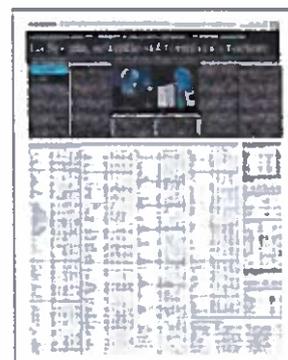
[redacted] - Sono rimasto stupito del voto contrario di Ruggia e Federici: mi auguro non precluda a una rimessa in discussione del piano approvato, oltre che dal Comitato portuale, anche dal consiglio comunale e da quello regionale e non blocchi le concrete possibilità di sviluppo del settore crocieristico - conclude Forcieri - Comunque, come ho chiaramente detto in Comitato resta una piena disponibilità alla discussione».



Massimo Federici



Lorenzo Forcieri



IL CASO/SPACCATURA SUL PIANO PER LA STAZIONE CROCIERISTICA

## Spezia, Comune contro Porto: "Meno cemento"

Il comitato portuale della Spezia ha approvato il Piano triennale delle opere dello scalo con 12 voti a favore e due contrari. Ma nella riunione è andata in onda la rottura fra [redacted] e il Comune sulle aree per la realizzazione della stazione crocieristica. A votare contro, a sorpresa, bocciando di conseguenza tutto il Piano, sono stati Massimo Federici, sindaco della Spezia e presidente della Provincia e il vicesindaco Cristiano Ruggia. "Da tempo abbiamo maturato un superamento della costruzione di un nuovo molo su calata Paita e del raddrizzamen-

to di Molo Italin. Di qui il voto di oggi" spiegano. Si alle crociere ma senza realizzare nuove infrastrutture, come previsto invece nel piano, fanno sapere. "La soluzione c'è già - sottolineano Federici e Ruggia - l'approdo di due navi da crociera sul Molo Garibaldi. E l'utilizzo di una parte di calata Paita, nell'ipotesi di una crescita degli arrivi, tema su cui voglio avviare un approfondimento con le compagnie. I tre accosti si possono ottenere senza giganteschi e invasivi interventi, senza interramenti e per di più in tempi brevissimi rispetto

a quelli indefiniti per la realizzazione del nuovo accosto e il raddrizzamento del Molo Italia. Vogliamo un waterfront con meno cemento a terra e senza ulteriore consumo di mare".

Una posizione che ha preso in contropiede tutti gli altri componenti del Comitato portuale, favorevoli al piano delle opere anche nel capitolo che prevede la realizzazione del molo crociera.

[redacted] fanno notare che il ripensamento sarebbe tardivo, visto che il 12 ottobre il Piano era stato approvato all'unanimità, anche dal Comu-

no (rappresentato da Ruggia). «Il piano approvato oggi consente di procedere con la realizzazione delle opere previste dal Piano regolatore portuale» dice il presidente dell'Ap, Lorenzo Forcieri. Poi entra nel tema dello scontro: "Per questo sono rimasto stupefatto del voto contrario di Ruggia e Federici che mi auguro non prelude ad una rimessa in discussione del piano approvato oltre che dal Comitato portuale anche dal consiglio comunale e da quello regionale e non blocchi le concrete possibilità di sviluppo del settore crocieristico".



### MOLI E CROCIERE

Una veduta del porto di La Spezia, nella parte superiore la zona crociera

REGGE IL PATTO SOCIALE CHE HA VISTO L'INGRESSO AL 49% NELL'AGENZIA

## Sorpresa a Livorno, i portuali chiudono il 2015 col segno più

Dopo liquidazioni e crisi, l'Alp ritrova l'utile

### IL CASO

ALBERTO QUARATI

**LIVORNO.** La nuova Agenzia per il lavoro in porto - Alp, fornitore esclusivo di manodopera nello scalo di Livorno (ex art.17 della legge sui porti) chiuderà il 2015 con utile 130 mila euro e fatturato 2,2-2,3 milioni, secondo la previsione dell'amministratore delegato Luca Becce. A dicembre i turni lavorati Alp hanno superato quota 1.000 (erano 200 a gennaio). Il bilancio 2015 sarà disponibile a inizio 2016, ma la proiezione si basa sugli 11 rendiconti mensili dell'Alp, che impiega i 56 portuali livornesi, e che esce ufficialmente da una lunga crisi, tanto da valutare l'ipotesi di nuove assunzioni.

L'Alp, come art.17, lavora a chiamata per coprire picchi di lavoro in banchina, e quindi ha pagato il calo dei traffici 2009-2012. Nel porto di Livorno, il baricentro del lavoro portuale è rappresentato dalle imprese (art.16), cioè la Compagnia dei lavoratori portuali (Clp) e la Uniport (ex Unicoop Servizi). Un modello diverso da quello genovese, dove a parte il caso della Compagnia Pietro Chiesa, non esistono imprese che non siano anche terminalisti (quindi art.16 e 18), che si servono

della Culmv (art.17) per coprire i picchi.

Col calo dei traffici, le imprese del porto di Livorno si sono trovate con organici sovradimensionati, senza quindi che si potesse verificare il picco richiesto per la chiamata dell'art.17. Così, nel 2013 venne liquidato l'allora fornitore di manodopera Ageip, mentre a fine 2014 è entrata con una quota di garanzia del 49% nella nuova Alp (fino a quel momento partecipata da terminalisti e Clp) e di nuovo a rischio liquidazione. Con Palazzo Rosciano, è entrata anche Uniport (10%), stessa quota del Terminal Darsena Toscana (10%), mentre il 7% è andato a Lorenzini, Ltm, Neri Depositi Costieri e Clp, 3% a Terminal Calata Orlando. Nel patto, è stato concordato il progressivo assorbimento da parte privata delle quote, essendo quella dell'ente guidato da un'operazione di carattere straordinario.

Nel 2015, l'Alp ha fruito del cosiddetto "15 bis", comma dell'art.17 introdotto con la Finanziaria 2013 che stanziava fino a un massimo del 15% delle tasse portuali a favore dei fornitori di manodopera e delle imprese portuali in sofferenza a causa del calo di traffico - soldi in cambio di una riduzione del 5% degli organici. La cifra incassata dall'Alp è stata di 437 mila

euro, investiti in cicli di formazione per il personale, organizzati con la partecipazione dei terminalisti. Tra esodi e prepensionamenti l'Alp ha ridotto gli organici di 10 persone (riducendo a 3 persone la struttura amministrativa) mentre quest'anno a fruire del "15 bis" saranno gli art.16 livornesi.

La presenza in Alp e la ripresa dei traffici a Livorno (primo semestre: container +37%) hanno evitato abusi e garantito il corretto impiego dell'Alp durante i picchi di lavoro, i cui avviamenti negli ultimi mesi sono stati superiori rispetto alla disponibilità di manodopera, che quindi ha richiesto l'impiego degli interinali Intempo, una sorta di "picco del picco". Questo, spiega Becce, è il principio su cui si

possono valutare nuove assunzioni, qualora si stabilizzasse l'alto numero degli avviamenti. Gli interinali della Intempo sarebbero i candidati privilegiati, entrando a far parte di un lavoro sempre a chiamata, ma garantito dall'Indennità di mancato avviamento (Ima). Se la crescita dei traffici dovesse tornare a stabilizzarsi, nessuno esclude l'aumento di organici pressogli art.16, e in questo caso i privilegiati dovrebbero essere i dipendenti Alp.

«Insomma - conclude Becce - grazie al ruolo tutti hanno saputo cambiare. Senza stravolgere la legge sui

- segue

porti, anzi applicandola nel suo dettato, ma senza difendere a tutti i costi lo *status quo*».

quarantagiusecoloxi.it

© BY NC ND AL CLIP/DIP I IIR/SILVATI

---

### RISTABILITI I "PICCHI"

Possibili nuove assunzioni nel corso del 2016 grazie alla ripresa dei traffici

---

---

### IL MANAGER

«Questa operazione ha spinto tutti a cambiare, senza stravolgere la legge sui porti»

---



Luca Becce, Alp

PUGNO



Il bacino storico del porto di Livorno

NATA DALLE CENERI DI AGELP

## Alp, finalmente la svolta Dalla crisi a mille turni



2012: una delle tante proteste dei lavoratori dell'allora Agelp contro la crisi della società

LIVORNO

L'Alp era solo pochi mesi fa sull'orlo del fallimento e prima ancora come Agelp aveva avuto spesso vita difficile. Ma adesso ha voltato pagina e questo strano ibrido di società privata ma con forti vincoli pubblici è tornato a consolidarsi. Stiamo parlando del soggetto articolo 17 che ha il compito di fornire agli operatori portuali le "braccia" per fronteggiare i picchi di manodopera: a dicembre è stata superata la soglia del mille turni, si tratta di «un risultato impensabile anche soltanto un anno fa», tengono a sottolineare da Palazzo Rosciano, la sede

L'istituzione portuale rivendica a sé questa svolta: «L'Agenzia per il lavoro in porto, suben-

trata ad Agelp, - viene sottolineato - si trovava in una grave crisi, figlia del calo dei traffici e quindi delle richieste di lavoro temporaneo, ma anche di un'organizzazione del lavoro in porto al limite dell'illegittimità». Il cambiamento di rotta? È stato l'ingresso [ ] in prima persona dentro l'Alp e senza spendere un euro: è vero che l'istituzione portuale aveva già un ruolo forte nella regolazione del mercato tra fissazione delle tariffe e controlli su chi faceva il furto con chiamate improprie. [ ] dice che questa «soluzione innovativa e coraggiosa» ha fatto sì che «tutte le imprese associate e quelle appaltatrici di segmento del ciclo produttivo» partecipassero a questa «riorganizzazione del sistema del lavoro».

[ ] ricorda che da gennaio a dicembre si è balzati da 200 turni lavorati a mille. «Si tratta di un risultato davvero figlio della coesione che c'è stata in questo anno tra le imprese associate ad Alp, i lavoratori e

Massimo [ ] e presidente pro-tempore di Alp, spende una sottolineatura per ringraziare «i lavoratori di Alp, che pur tra mille difficoltà hanno compreso il senso dell'operazione messa in campo, l'amministratore delegato Luca Becce, e Carlo Savi, presidente di Uniport, che oltre ad aver condotto con grande capacità il trasferimento da Unicoop Servizi ad Uniport, ha contribuito in maniera determinata alla riorganizzazione del lavoro in porto».

# La Gazzetta Marittima

---

## Piattaforma Europa, adesso si parte



### **E a Livorno il commissario dell'Authority Gallanti festeggia con il personale l'arrivo di un nuovo anno con molti impegni per l'ulteriore rilancio**

LIVORNO – Proprio alla vigilia di Natale, nella sede della Regione Toscana è stato lo stesso presidente Enrico Rossi a voler dare l'annuncio che finalmente parte la gara per la Darsena Europa. Poi è stata fatta marcia indietro, in attesa della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale UE per "rispetto istituzionale". Ma ormai ci siamo. Un annuncio, quello di Rossi, che ci sarà a breve (se non c'è già stato ieri) che ha fatto giustizia delle tante chiacchiere sui ritardi, sui dubbi e anche sulle reticenze che hanno accompagnato gli ultimi tempi per quelle che sono le più importanti prospettive per il porto. E qualche ora prima nel salutare il personale della Port Authority a palazzo Rosciano, Gallanti aveva detto che «Bisogna aver cura del nostro porto», in un clima di ritrovata serenità. Nella sala riunioni del Palazzo Rosciano, quartier generale della Port Authority, il numero uno dello scalo labronico aveva ricordato che lo scalo «è un bene comune», e di fronte al quale «devono passare in secondo piano gli antagonismi e gli interessi di parte». «Abbiamo promosso molte azioni per il nostro porto – ha detto al personale il commissario Gallanti – dal piano regolatore portuale approvato dopo sessant'anni, l'importante infrastrutturazione ferroviaria della Darsena Toscana, il rilancio di Livorno come nodo gateway verso l'Europa centrale e orientale grazie al progetto "Raccordo", la candidatura di Livorno ad hub di riferimento per il GNL in Italia e il piano di riorganizzazione della pianta organica dell'Ente, con l'assunzione di 11 dipendenti. Oggi, nella città dei Quattro Mori, si respira un rinnovato clima di fiducia». Gallanti ha ammesso che hanno contribuito l'andamento positivo dei traffici e al ritorno all'efficienza dei livelli ante-crisi, ma non solo; per il commissario dell'Apl le cose stanno cominciando a prendere la piega giusta anche grazie ai segnali di ritrovata concordia che arrivano dal mondo della comunità portuale. Infatti, se prima il porto era afflitto da una situazione di endemica conflittualità, oggi «gli imprenditori e le associazioni sindacali hanno capito che è necessario collaborare, rimanere uniti per il bene di tutti. E siamo grati alle istituzioni, alle associazioni di categoria e ai sindacati – ha detto ancora – per averci supportati in questi anni, per aver contribuito, anche attraverso una dialettica forte ma sempre costruttiva, a creare questo nuovo clima di serenità».

Per Gallanti l'idea di bene comune si incrocia con due urgenze. La prima è quella di assicurare a Livorno un porto in grado di rispondere alle sfide del gigantismo navale, in grado, cioè, di rimanere competitivo, anche di qui a vent'anni, «la Piattaforma Europa è il nostro primo obiettivo». E infatti il giorno dopo in Regione Toscana il commissario dell'Authority era in primo piano alla presentazione del il bando di gara, che sarà pubblicato ad anno nuovo. «Colgo l'occasione – ha detto Gallanti – per ringraziare il presidente Rossi, che in questi anni non ci ha fatto mai mancare il suo sostegno». La seconda urgenza di cui Gallanti ha parlato con il personale riguarda la zonizzazione. «Con il segretario generale abbiamo preso un impegno – ha detto – avviare la zonizzazione del porto così come l'avevamo prevista nel Prp. Sarà una delle prime questioni che affronteremo: avvieremo nuove consultazioni con tutti i terminalisti coinvolti, confrontandoci sulle varie soluzioni percorribili». «Mi auguro che l'articolato percorso di riforma avviato dal ministro Del Rio giunga presto al termine – è l'auspicio con cui Gallanti ha chiuso i suoi saluti delle festività – perché ogni incertezza rischia di creare ulteriori problemi».

# La Gazzetta Marittima

---

## Angelo Roma: finalmente connessi all'Ue



LIVORNO – Da attento osservatore e da tecnico riconosciuto di lunga esperienza sul porto, il comandante Angelo Roma ha seguito tutto il processo evolutivo del progetto "Raccordo" fino alla recente presentazione in Camera di Commercio. Gli abbiamo chiesto un parere sui punti salienti dello studio. "Il raccordo ferroviario tra porto e rete RFI è da sempre di vitale importanza – sottolinea il comandante Roma – per la stessa città portuale. E' scientificamente provato che con un allacciamento poco operativo, lo scalo perde circa il 40% del suo "potenziale" traffico. Con questa premessa, Livorno accoglie a braccia aperte, dopo decenni, il progetto con le opere ferroviarie più importanti e urgenti. Le ricordo: La connessione con l'Interporto/Retroporto Vespucci (il così chiamato "Scavalco" della linea tirrenica), che ha un costo di 17 milioni di euro, opera che sarà avviata nel 2016 e finirà nel 2019. Il collegamento tra l'interporto e linea Vada-Collesalveti-Pisa (costo 94 milioni di euro); il Bypass della stazione di Pisa (91 milioni di euro), i cui lavori termineranno rispettivamente nel 2022 e nel 2024. Nel concreto significa che a partire del 2020, avremo finalmente infrastrutture di connessione diretta al corridoio scandinavo-mediterraneo, come dalle slides elaborare dall'ingegner Bertini dell'Interporto Vespucci e presentate in Camera di Commercio. Il raccordo ferroviario dunque, collegherà la Darsena Toscana e la futura Piattaforma Europa alla linea Genova - Roma in direzione nord, verso i centri intermodali dell'Italia settentrionale e dell'Europa del Nord.

Sarà inoltre realizzato un nuovo binario indipendente di collegamento fra Livorno Calambrone e la stazione Livorno Porto Nuovo, grazie al quale diventerà possibile separare i traffici destinati a quest'ultima da quelli diretti alla Darsena Toscana. In sostanza, saremo finalmente un porto connesso alle grandi reti, con prospettive in linea con i dettami del piano europeo della logistica".

## Opere "indiscutibilmente" indispensabili per Livorno Darsena Europa e futuro Porto 2000 «qualche intralcio da non sottovalutare»

di Renato Roffi

LIVORNO - Giorni or sono «*andem aliquando*» - le cronache hanno riportato la notizia di un ulteriore, decisivo passo avanti nell'accidentato iter che dovrà condurre alla realizzazione della darsena o piattaforma Europa, un'opera indiscutibilmente indispensabile per assicurare un futuro allo scalo marittimo livornese.

E' di questi giorni anche la notizia dell'imminente incontro delle comunicazioni con cui [redacted] livornese chiederà di formalizzare le offerte a coloro che hanno manifestato interesse per la privatizzazione della Porto di Livorno 2000, posseduta attualmente, dalla stessa [redacted] per il 72% e dalla Camera di Commercio per la parte rimanente. (continua in ultima pagina)

### Darsena Europa a Porto 2000

Si tratta di muove in sé medesime senz'altro positive che propongono, tuttavia, alcuni spunti su cui riflettere, da non sottovalutare, almeno secondo osservatori esperti, come, ad esempio, la sostenibilità economica della nuova grande darsena Europa

cui costi, destinati inevitabilmente a lievitare, e i tempi, certamente non brevi che occorreranno per il recupero dei capitali impiegati, potrebbero scoraggiare gli eventuali investitori privati, senza considerare che non è poi matematicamente scontato che il Governo, in fase di revisione della strategia globale dei porti, potrà o verrà sostenere fino in fondo l'esecuzione a Livorno di quest'opera titanica.

Un altro motivo di non peregrina considerazione riguarda le aree che dovranno costituire il patrimonio operativo della futura Porto 2000.

Esistono, infatti, alcune situazioni collaterali (ma non marginali) che, forse, sarebbe stato opportuno definire preventivamente all'operazione di espletamento della gara. Potrebbe, invece, costituire un problema il fatto che [redacted] di Livorno

non abbia, oggi, la disponibilità della banchina Alto fondale, in concessione alla Cilp (Cpl - Ner) né appare probabile che la società concessionaria intenda lasciarla libera tanto a cuor leggero.

Analoga osservazione deve essere fatta per quanto concerne la società Terminal calata Orlando (TeO) che non parrebbe minimamente intenzionata a liberare la calata da cui mutua la propria denominazione per trasferirsi sulla sponda Est della darsena Toscana a meno che non sia la stessa [redacted] (così il solito Pantalone) a sostenere i costi per la costruzione di un suo nuovo terminal o, almeno, di buona parte di esso.

Questioni non propriamente da poco e di soluzione, almeno all'apparenza, non semplicissima, a meno che i vertici di palazzo Rusciano, non nascondano nella manica qualche asso risolutivo.

Ramane, in ogni caso, da capire (non vorremmo fare la parte dei guffi, ma neppure quella dei barbajanni) perché non si sia pensato ad affrontare gli aspetti critici di uno stato di fatto che tutto lascia intendere destinato a provocare qualche intralcio (nella migliore delle ipotesi) al cammino ormai intrapreso dell'alienazione della maggioranza della Porto di Livorno 2000.

Con riferimento a tale operazione, intanto, dall'ente camerale, si tiene a far sapere che è al suo presidente, Sergio Costali, che si deve l'inserimento nei patti di una clausola volta ad impegnare la nuova proprietà ad adottare le delibere e i provvedimenti di un qualche rilievo con una maggioranza non inferiore a quella dell'85% consentita, in tal modo, alla mano pubblica, che resterà, comunque, detentrica di un 17%, di continuare ad avere una consistente voce in capitolo all'interno della nuova azienda.

Per quanto, ad oggi è dato sapere, a farsi avanti per l'acquisizione della così detta gallina dalle uova d'oro sono stati quattro raggruppamenti aziendali, ossia Royal Caribbean, con Aloscha, Venezia terminal passeggeri, con Cilp e Schenone, oltre alle due cordate misto livornesi Lim (Livorno terminal marittimo), con Msc e Mobly Lines e Gruppo Fremura, con Costa e Grimaldi.

Come si può ben comprendere, i prossimi mesi, forse, addirittura, le prossime settimane, si affacceranno su un panorama articolato (per non dire accidentato), in cui potranno agitarsi trattative, contrapposizioni, accordi, lungaggini... di cui solo pochissimi addetti ai lavori conosceranno i particolari e... alla fine... vedranno i risultati.

## SCALO DI LIVORNO

### Potenziati i binari

Nei giorni scorsi è stato attivato un nuovo binario di collegamento fra la stazione Livorno Calabrone e le aree portuali di Livorno Darsena e Livorno Porto Nuovo, che consentirà di separare il flusso delle merci in entrata e in uscita da Livorno Calabrone con la Darsena ed il Porto Nuovo, incrementando così la potenzialità di manovra della logistica portuale con una migliore accessibilità alla rete ferroviaria da parte dei diversi operatori portuali. Una seconda fase di interventi di potenziamento dell'area portuale di Livorno prevede la realizzazione, entro la prossima estate, della nuova stazione di Livorno Darsena e del nuovo binario tra Livorno Darsena e la banchina Tirren-

# Non arriva l'ok al molo extra da Lucarelli in 6 senza lavoro

Tirrenia programma la terza nave ma la società ha il terminal troppo piccolo  
Chiesti spazi in più in attesa dei lavori al Bacino Firenze

► LIVORNO

La lettera del Lucarelli Terminal è indirizzata al commissario

e al segretario generale Massimo Provinciali. Poche righe per mettere in fila sei nomi di lavoratori con contratto a termine e annunciare che non potranno essere rinnovati alla scadenza prevista per domani.

Ma se l'ex bomber amaranto Cristiano Lucarelli nelle vesti di presidente della società mette nero su bianco questa missiva è anche per legare questi mancati rinnovi alle difficoltà in cui è l'azienda dopo che la Tirrenia ha deciso di aprire a Livorno un ulteriore collegamento con la Sardegna per rispondere alle mosse di Grimaldi sulla stessa rotta: una nave in più, la terza, il cui arrivo anziché esser giudicabile positivamente si è trasformato in un

boomerang perché il terminal attualmente non è in grado di ospitare questa nave in più ed è stata dunque dirottata su un terminal concorrente.

Dal quartier generale della società di Lucarelli si chiede l'ok all'occupazione temporanea del Molo Italia. Controreplica di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale: là ci vanno le navi da crociera, guai se si creano sovrapposizioni con i traffici merci (senza contare che nel Bel Paese niente è definitivo quanto i provvedimenti provvisori). Ma dal Lucarelli Terminal si ribatte: «Noi chiediamo di poterlo utilizzare nelle ore notturne in cui le love boat non ci sono, abbiamo dato la massima disponibilità perché non nascano disagi e contrattempo: vogliamo solo lavorare».

La "patata bollente" arriva negli stessi giorni in cui giunge

a scadenza la proroga che riguarda l'accesso alla radice della Darsena Toscana finora utilizzato da Seatrag; è in calendario una riunione della commissione consultiva di Palazzo Rosciano e domani scade lo slluamento accordato nei mesi scorsi dopo che inizialmente era stata annunciata l'intenzione di far passare l'autorizzazione dalle mani di Seatrag a quelle di Grimaldi.

Pertanto, nella missiva indirizzata al vertice dell'ente portuale di scali Rosciano il Lucarelli Terminal ricorda che è da agosto che l'azienda ha chiesto di poter utilizzare il Molo Italia.

Tutto nasce dal fatto - viene sottolineato - che non ha compiuto i lavori di resecazione di un tratto di banchina del Bacino Firenze e che questo crea una strozzatura tale da limitare l'operatività del terminal alle navi sotto i 150

metri. Non è da escludere che lo slluamento di tali lavori sia da mettere in relazione al rinvio dello spostamento del Tco in Darsena Toscana per far spazio all'allargamento del terminal passeggeri di crociere e traghetti fino all'Alto Fondale.

Nella riunione della commissione consultiva in cui era emerso un orientamento contrario al via libera per l'affidamento in una zona del Molo Italia al Lucarelli Terminal in occupazione temporanea, non era mancato chi aveva rilevato che comunque il danno per l'azienda non andava al di là degli otto punti percentuali. L'ex calciatore amaranto, ora trainer del Tuttocuoio, dice che in realtà la ripercussione sul fatturato è ben maggiore: «nell'ordine del 31%», afferma. «Se mi mettono in condizione di operare, questi sei contratti a termine li rinnovo l'indomani - dice - ma qui in realtà il problema sta finendo per riguardare tutti e 40 gli addetti».



Il Bacino Firenze visto dall'alto e sulla sinistra la strozzatura da eliminare



## Varco Zara aperto solo in ingresso (e non nei festivi)



Fino al 31 marzo il varco Zara sarà «aperto dalle ore 7 alle ore 18, da lunedì a venerdì (esclusi i giorni festivi), per il solo traffico in ingresso di merci e persone». A dirlo è l'ordinanza n. 18

di Livorno, sulla scorta della comunicazione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Nel maggio dello scorso anno la riapertura del Varco Zara era stata annunciata come uno strumento per alleggerire la pressione del traffico sul Varco Valessini.

La decisione di tornare a limitare il transito comunque non fa tornare indietro al 2008, anno in cui il Varco Zara era già stato chiuso.

Nell'estate del 2013 era iniziata una prima parziale riapertura consentendo il passaggio ai mezzi dei crocieristi, e rimanendo in attività dal lunedì al venerdì, nei momenti in cui il porto commerciale ospita navi da crociera nei propri accosti.

## Porto-ferrovia: ultimato il primo tratto *Realizzato il collegamento fra Darsena Toscana e Calambrone*

- LIVORNO -

**IL PROGETTO**, partito all'inizio dell'anno scorso, è uno dei "must" dell'amministrazione Galliani Provinciale fin dal loro inizio di mandato: collegare la Darsena Toscana, ovvero il porto dei container, con la rete ferroviaria nazionale per poter evitare le "rotture di carico" che tanto costano in manovre secondarie dei treni dalla stazione di Calambrone alla rete stessa. E finalmente un primo tratto di ferrovia è stata completato: quasi in silenzio, in tempi di (altre) conchiamate inaugurazioni, il tratto di ferrovia tra la stazione di Calambrone e la Darsena è entrato in funzione alla vigilia di Natale, raddoppiando la linea consentendo la riparazione dei flussi in entrata e in uscita. Un progetto ferroviario che quando sarà completato, a metà della prossima estate con la creazione della nuova stazione ferroviaria in prossimità della banchina "candida il porto di Livorno" ha scritto il giornale della Confindustria - come vero avvio per diventare il gateway per l'Europa.

**LA SECONDA** parte dell'intervento di potenziamento del collegamento ferroviario del porto si completerà entro l'estate con la nuova stazione ferroviaria di Livorno darsena Toscana e il binario tra la Darsena stessa e la linea tirrenica Genova-Pisa-Roma. Ciò consentirà l'arrivo e la partenza di



**POTENZIAMENTO** Una veduta aerea della zona portuale

treni cargo con lunghezza commerciale fino a 750 metri direttamente dalle banchine. Secondo Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi, far partire i treni direttamente da sottobordo alle navi significa abbattere notevolmente i costi delle manovre secondarie. "In questa nuova realtà logistica" sottolinea Gentile, Livorno sarà un'eccezione. La nuova pianificazione ferroviaria si concluderà poi nel 2019 con il collega-

mento tra il porto e l'interporto/retroporto Vespucci di Giusticce (costo 17 milioni) attraverso lo "scavalco", di cui sono in corso i progetti esecutivi con il supporto della Regione Toscana. Per quella data si spera anche che siano avviati da tempo i lavori per la costruzione del primo settore della piattaforma Europa, la Darsena Europa dedicata al porto dei container: la cui gara, come già abbiamo scritto di recente, è ormai

### INFRASTRUTTURE

#### Gateway europeo

Con questo nuovo collegamento il porto di Livorno si candida a diventare gateway d'Europa, come scrive il giornale di Confindustria

#### Riduzione costi

Far partire i treni direttamente da sottobordo alle navi significa abbattere notevolmente i costi delle manovre secondarie

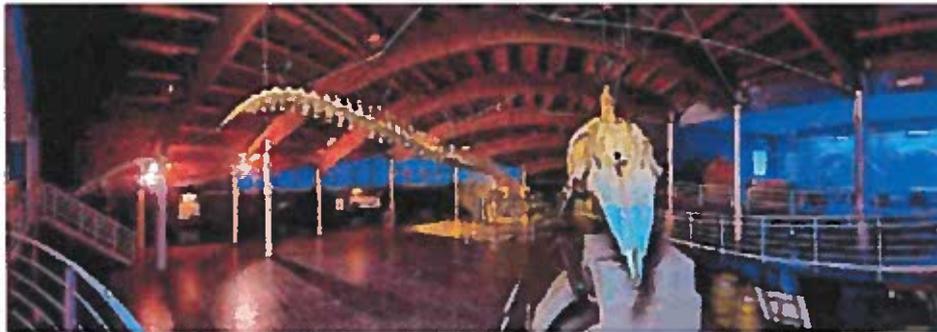
pronta con il testo che è stato inviato a Bruxelles per l'esame preventivo - si tratta di una gara internazionale e la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea. L'Authority ha infatti rinunciato ad attendere il parere preventivo dell'Anticorruzione visti i tempi lunghi della risposta di quest'ultima struttura, più volte sollecitata ma ancora oggi in stand-by.

A.F.

IMPORTANTI RISULTATI PER L'ITALIA-FRANCIA MARITTIMO

## La Provincia di Livorno sul progetto "Ports et identité"

Tutte le iniziative che sono state completate dal settore dei trasporti e della logistica - I nuovi piani per la programmazione europea 2014-2020



LIVORNO - Si è concluso da poco il progetto Strategico PORTI (Ports et identité) del Programma Operativo Italia - Francia Marittimo 2007-2013. Il progetto, che ha avuto come obiettivo generale la promozione di una strategia comune sulla problematica di integrazione Città-Porto per uno sviluppo sostenibile e competitivo dei territori transfrontalieri, ha coinvolto 23 partner della Toscana, Liguria, Sardegna e Corsica, tra cui anche la Provincia di Livorno. L'importo complessivo per lo svolgimento di attività e investimenti è stato di euro 5.388.583, mentre la Provincia di Livorno ha avuto a disposizione circa euro 315.000. Tra le attività di progetto svolte dai partner segnaliamo la realizzazione di infrastrutture, destinate a migliorare l'integrazione città - porto tramite la riqualificazione e la messa in sicurezza dei collegamenti tra la città e il porto, e l'attivazione di operazioni destinate a migliorare l'accoglienza, i servizi e i trasporti ai passeggeri. La responsabile del settore trasporti e logistica della Provincia di Livorno, dottoressa Irene Nicotra, è riuscita a con-

cretizzare con successo tutte le attività e investimenti previste dal progetto. In particolare la Provincia di Livorno ha contribuito, con un finanziamento di euro 80.000, all'acquisto delle attrezzature multimediali espositive del Port Center di Livorno, inaugurato il 3 novembre in Fortezza Vecchia. Un altro intervento finanziato con il Progetto Porti è stata la creazione di altri percorsi espositivi multimediali presso il Museo di Storia Naturale del Mediterraneo, per un finanziamento complessivo di euro 130.000, che ha aumentato e ammodernato l'offerta di questo importante centro scientifico e culturale della Provincia di Livorno. Sempre nell'ambito delle attività del progetto, la Provincia di Livorno ha organizzato, il 20 ottobre, un Convegno sulle prospettive di sviluppo e dell'interazione tra mobilità e turismo sostenibile, con particolare attenzione ai Beni Culturali, archeologici e naturali dell'area costiera, che ha visto la partecipazione di importanti esperti di settore, associazioni e due classi del Liceo Classico "Niccolini Palli" di Livorno. Con questa iniziativa

la dottoressa Nicotra ha gettato le basi per nuovi progetti europei da presentare nella Programmazione 2014-2020. Infine, è stato effettuato uno studio approfondito dal Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze sulle problematiche relative all'integrazione città-porto nell'area transfrontaliera. Particolare attenzione è stata data al retroterra territoriale del bacino tirrenico settentrionale e gli elementi di integrazione turistica e crocieristica del porto di Livorno. "Ports et identité" è stato uno dei tanti progetti realizzati, nell'ambito del PO Italia - Francia Marittimo 2007-2013, dal settore diretto dalla dottoressa Nicotra, la cui attività ha permesso di effettuare importanti investimenti e sperimentazioni nell'ambito dei trasporti e della logistica (come ad esempio il contributo di 200.000 all'Interporto Vespucci per la realizzazione della copertura dell'area doganale esterna con il progetto PLISS), oltre che a costruire utili sinergie per sviluppare le politiche di *mainstreaming* e consentire che le attività svolte producano effetti duraturi di sistema.



IL PUNTO DI VANNI BONADIO, PRESIDENTE DI LOGISTICA TOSCANA

## Treni, corridoi e reti per il distretto portuale livornese

Tutte le iniziative in corso per i collegamenti con le reti Ten-T e per velocizzare i nodi locali anche con Piombino e con il Faldo - Ribadita l'urgenza del bando per la piattaforma Europa

L'ingegner Vanni Bonadio, presidente di Logistica Toscana (emanazione della Regione e dell'Unioncamere) ci ha sintetizzato in questo intervento il punto sulle connessioni ferroviarie e sugli interventi "immateriali" per il rilancio del distretto portuale e logistico della costa livornese.



Vanni Bonadio

Premetto che il presidente Enrico Rossi mi ha incaricato di confermare il suo pensiero sul ruolo e (segue a pagina 23)

### Treni, corridoi e reti

L'importanza che assumono tutte le opere a terra e che riguardano le infrastrutture viarie e soprattutto ferroviarie che debbono collegare efficacemente la darsena Toscana di Livorno e la programmata Darsena Europa - che sarà parte della più complessiva Piattaforma Europa - da una parte, ed il porto di Piombino che si sta velocemente potenziando dall'altra, alle reti ed assi principali in modo da trasportare merci in arrivo nei mercati di sbocco e quelle in partenza dai distretti industriali, per rendere in definitiva più competitivo il sistema produttivo non solo della Toscana ma di tutto il Centro Italia.

L'integrazione ferroviaria dei poli portuali di Livorno e Piombino ed i loro collegamenti con gli Interporti di Prato e Giugisicec rappresenterà la realizzazione di un progetto ambizioso ma necessario di "Toscana logistical site" aderendo alle indicazioni della Commissione Europea ed a quelle del Piano Nazionale strategico della portualità e della Logistica.

Potenziare l'infrastruttura dei collegamenti del porto di Livorno e rendere più efficiente il collegamento del porto di Piombino attraverso la realizzazione della banchina 392 sono gli obiettivi attuali. I lavori in corso di realizzazione (nuova stazione della Darsena con fascio arrivi/partenza

formato da 3 binari da 750 mt, ed innesto diretto sulla Tirrenica) sono già un passo importante e consentiranno la composizione di treni blocco direttamente in banchina bypassando la stazione di Calambrone. Il collegamento, come noto, entrerà in funzione a giugno 2016. Si tratta di un passaggio strategico essenziale, per poter rendere coerente ed adeguato il sistema delle connessioni ferroviarie.

Da poco è stato siglato l'Accordo tra RFI-Regione Toscana-APL per la realizzazione (esecutivi e opere con RFI stazione appaltante) dello scavalco ferroviario della linea Tirrenica per realizzare il collegamento diretto tra porto di Livorno e Interporto Vespucci. Poche realtà portuali sia nazionali che internazionali dispongono di aree retroportuali così ampie.

Ci sono poi gli altri collegamenti con l'hinterland e con le Reti Ten-T (collegamento Interporto/Pisa-Viada e bypass della stazione di Pisa), presenti all'interno del progetto RACCORDO, di recente presentato. Accanto alle azioni di investimento infrastrutturale per la migliore realizzazione delle infrastrutture ferroviarie nel porto di Livorno, e lungo gli itinerari di principale interesse, saranno immediatamente promossi e realizzati quegli interventi immateriali ma altrettanto importanti (richiesti dalle categorie economiche portuali) che consentono di migliorare la qualità della gestione amministrativa delle merci, a partire dalla realizzazione dei corridoi ferroviari doganali e

stradali.

Tale possibilità determina vantaggio competitivo in quanto consente di liberare rapidamente la merce ed i contenitori dalle banchine, per inoltrarle verso le destinazioni finali, migliorando il tasso di rotazione, ed aumentando per questa via la capacità effettiva delle banchine stesse, sia di quelle attuali sia di quella prevista Darsena Europa.

Infine analoga attenzione dovrà essere destinata a breve termine al traffico auto, sia collegando in modo più efficiente il Porto di Livorno al grande centro di servizi del Faldo (migliorando l'accessibilità ferroviaria per accogliere treni completi), e mettendo in connessione ferroviaria il Faldo sia con gli impianti di produzione dell'Est Europa sia con altri Interporti/piattaforme intermodali per la distribuzione nazionale mediante collegamenti ferroviari.

L'attenzione e l'azione saranno quindi rivolte ad ottenere: piena e completa funzionalità delle connessioni ferroviarie ed intermodali a standard europeo dal porto di Livorno verso le principali destinazioni; potenziamento dei collegamenti intermodali esistenti sia dalla attuale Darsena Toscana sia dalla programmata Darsena Europa, dai terminali auto e dai terminali Ro-Ro verso mercati alimentazione e di sbocco, in modo tale da determinare un vantaggio competitivo per il porto di Livorno; attivazione dei meccanismi di semplificazione amministrativa e doganale che consentano di otte-

nimenti nella competitività delle operazioni portuali, in particolare con l'attivazione dei corridoi ferroviari doganali, a partire dalla relazione tra Livorno e Bologna. Verranno così assicurati quegli elementi di vantaggio competitivo che sono determinati dalla esistenza di un sistema infrastrutturale materiale ed immateriale efficiente e di una rete di collegamenti intermodali, tali da attrarre il capitale privato per la realizzazione del nuovo terminal contenitori, il perno sul quale, con un effetto domino virtuoso, sarà possibile incardinare il nuovo porto di Livorno che avrà spazi per molte altre attività dai ro-ro alle navi da crociera alle merci varie all'impiantistica.

A tutti è inoltre noto che l'Unione Europea ha previsto un finanziamento di 200 milioni, come altrettanto ha già fatto la Regione Toscana, mentre 50 milioni sono assicurati dallo Stato con la stipula dell'accordo di Programma per Livorno.

E' urgente quindi verificare la disponibilità degli investitori del settore nazionale ed internazionale, magari con proficue alleanze che sarà il mercato a determinare.

Ciò sarà possibile attraverso il bando per la manifestazione di interesse annunciato a settembre che non è possibile più procrastinare. I risultati del bando daranno preziose indicazioni per la progettazione definitiva della nuova Darsena in modo da avere il progetto della Piattaforma Europa realisticamente presente sul mercato dei capitali e su quello degli operatori.





# Authority di Napoli, il comitato portuale non approva il bilancio

Napoli - Avviata la gestione provvisoria. Chiesta la riformulazione sulla base del parere negativo espresso sui 77 milioni di euro appostati alla voce investimenti e legati all'assegnazione da parte della Commissione Europea.

**Napoli - Il comitato portuale non ha dato l'ok ed ha rinviato l'approvazione del bilancio di previsione 2016 dell'Autorità portuale di Napoli.** I membri del Comitato, si legge in una nota, hanno infatti deciso, dopo una lunga discussione, di chiedere la riformulazione sulla base del **parere negativo espresso dal Collegio dei revisori sui 77 milioni di euro appostati alla voce investimenti e legati all'assegnazione da parte della Commissione Europea.**

Per effetto del rinvio l'Autorità portuale, che è già retta da un commissario, l'ammiraglio Antonio Basile, dovrà ora procedere, in attesa dell'approvazione del bilancio di previsione, con la gestione provvisoria, che significa lavorare esclusivamente sull'ordinario e con una possibilità di spesa per dodicesimi riferiti però al bilancio 2015. A nulla è valso, spiega la nota dell'autorità portuale, l'invio da parte del Capo Gabinetto del Governatore Vincenzo de Luca di una comunicazione, in data 21 dicembre, **in cui si afferma che il porto di Napoli rientra nella programmazione 2014-2020 del Grande Progetto per un importo pari a 148 milioni di euro.**

## - segue

---

L'ufficio Contabile dell'Autorità portuale dovrà ora riscrivere il bilancio di previsione tenendo conto che l'avanzo di amministrazione non potrà prevedere, sino alla effettiva assegnazione, i fondi europei previsti nel Grande Progetto per il porto di Napoli. Nulla di fatto anche per il punto all'ordine del giorno relativo all'ipotesi di transazione con la società Conateco. I componenti del Comitato hanno espressamente chiesto che sia l'Autorità Portuale a decidere. **«Rilevo- ha precisato il commissario straordinario Antonio Basile - che non sono stati sollevati motivi ostativi alla transazione, la cui definizione viene adesso lasciata alla trattativa tra i legali».**

## IL CASO

### Porto di Napoli il bilancio è da riscrivere

**NAPOLI.** Il comitato portuale ha rinviato l'approvazione del bilancio di previsione 2016 di Napoli. I membri del Comitato, si legge in una nota, hanno infatti deciso, dopo una lunga discussione, di chiedere la riformulazione sulla base del parere negativo espresso dal Collegio dei revisori sui 77 milioni di euro appostati alla voce investimenti e legati all'assegnazione da parte della Commissione europea. Per effetto del rinvio, [redacted] dovrà ora procedere con la gestione provvisoria.

## **Napoli: Comitato Portuale. Rinvia la decisione sul bilancio di previsione 2016**

**Per la Conateco, la transazione dovrà essere decisa dall'Autorità Portuale**

Napoli, 29 dicembre 2015 - Bilancio di previsione 2016: il Comitato Portuale ha deciso, dopo una lunga discussione, di chiedere la riformulazione sulla base del parere negativo espresso dal Collegio dei revisori sui 77 milioni di euro appostati alla voce investimenti e legati all'assegnazione da parte della Commissione Europea.

A nulla è valso l'invio da parte del Capo Gabinetto del Governatore Vincenzo de Luca di una comunicazione, in data 21 dicembre, in cui si afferma che il porto di Napoli rientra nella programmazione 2014-2020 del Grande Progetto per un importo pari a 148 milioni di euro.

L'Autorità Portuale dovrà così procedere, in attesa dell'approvazione del bilancio di previsione, con la gestione provvisoria che significa lavorare esclusivamente sull'ordinario e con una possibilità di spesa per dodicesimi riferiti però al bilancio 2015.

L'ufficio Contabile dell'Autorità Portuale, dunque, deve riscrivere il bilancio di previsione tenendo conto che l'avanzo di amministrazione non potrà prevedere, sino alla effettiva assegnazione, i fondi europei previsti nel Grande Progetto per il porto di Napoli.

Nulla di fatto anche per il punto all'ordine del giorno relativo all'ipotesi di transazione con la società Conateco. I componenti del Comitato hanno espressamente chiesto che sia l'Autorità Portuale a decidere.

"Rilevo- ha precisato il Commissario Straordinario Antonio Basile- che non sono stati sollevati motivi ostativi alla transazione, la cui definizione viene adesso lasciata alla trattativa tra i legali "

## Porto Napoli: Prezioso, rinvio breve per correggere bilancio

Presidente Industriali: "Non sono emerse posizioni contrastanti"

29 dicembre, 18:12

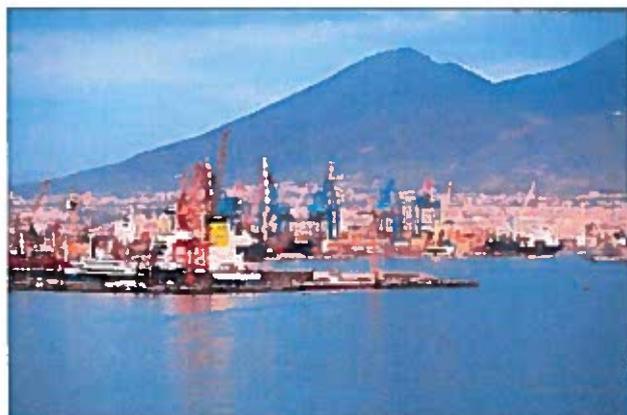


(ANSA) NAPOLI, 29 DIC - Nella riunione del comitato portuale del Porto di Napoli di oggi "non sono emerse posizioni contrastanti". Lo spiega il presidente dell'Unione Industriali di Napoli Ambrogio Prezioso, che è intervenuto al comitato. "Quello evidenziato stamattina - dichiara Prezioso - era solo un problema tecnico di impostazione del bilancio. Il collegio dei revisori non avrebbe approvato il documento, e dunque si è ritenuto opportuno proporre un rinvio a breve per consentire le necessarie correzioni. Quanto alla questione Conateco, ciascuno ha espresso il proprio parere e nella maggioranza dei casi è stato evidenziato che il Comitato portuale non è competente per la definizione delle transazioni".

## Porti:Napoli,slitta sì a bilancio, via a gestione provvisoria

Stop su inserimento documento previsione 77 mln di fondi europei

29 dicembre, 16:21



(ANSA) NAPOLI, 29 DIC - Il comitato portuale ha rinviato l'approvazione del bilancio di previsione 2016 dell'Autorità portuale di Napoli. I membri del Comitato, si legge in una nota, hanno infatti deciso, dopo una lunga discussione, di chiedere la riformulazione sulla base del parere negativo espresso dal Collegio dei revisori sui 77 milioni di euro appostati alla voce investimenti e legati all'assegnazione da parte della Commissione Europea.

Per effetto del rinvio l'Autorità Portuale, che è già retta da un commissario, l'ammiraglio Antonio Basile, dovrà ora procedere, in attesa dell'approvazione del bilancio di previsione, con la gestione provvisoria, che significa lavorare esclusivamente sull'ordinario e con una possibilità di spesa per dodicesimi riferiti però al bilancio 2015. A nulla è valso, spiega la nota dell'autorità portuale, l'invio da parte del Capo Gabinetto del Governatore Vincenzo de Luca di una comunicazione, in data 21 dicembre, in cui si afferma che il porto di Napoli rientra nella programmazione 2014-2020 del Grande Progetto per un importo pari a 148 milioni di euro. L'ufficio Contabile dell'Autorità Portuale dovrà ora riscrivere il bilancio di previsione tenendo conto che l'avanzo di amministrazione non potrà prevedere, sino alla effettiva assegnazione, i fondi europei previsti nel Grande Progetto per il porto di Napoli.

Nulla di fatto anche per il punto all'ordine del giorno relativo all'ipotesi di transazione con la società Conateco. I componenti del Comitato hanno espressamente chiesto che sia l'Autorità Portuale a decidere. "Rilevo - ha precisato il Commissario Straordinario Antonio Basile - che non sono stati sollevati motivi ostativi alla transazione, la cui definizione viene adesso lasciata alla trattativa tra i legali".

## Il «bubbone» porto: inquinamento, traffico e banchine non elettrificate

### Il caso

L'ordinanza sui carburanti «verdi» fa lievitare i costi per gli armatori  
Il 98% delle merci viaggia su gomma

Antonio Pane

Uno dei principali imputati dell'inquinamento da polveri sottili, altamente cancerogene, è il porto di Napoli con le navi ormeggiate al centro della città e le lunghissime code di autotreni in fase di imbarco o sbarco. Una situazione insostenibile al punto che nei giorni scorsi la Capitaneria di Porto ha emanato un'ordinanza che impone l'utilizzo di carburanti «verdi» anche per le navi in manovra o in sosta, ovvero con bassissimo tenore di zolfo.

Un'ordinanza che penalizza gli armatori rischiando di far lievitare i costi di gestione che ricadranno sull'utenza. Un problema tutt'altro che locale se si pensa che una stima del 2012 valutava in 900 milioni di tonnellate di emissioni di anidride carbonica ogni anno di tutte le navi in un anno.

Ma per Napoli il david rappresenta la strada giusta da imboccare per

ridurre l'inquinamento da polveri sottili? Che colpa hanno gli armatori se non trovano in banchina infrastrutture in grado di alimentare elettricamente le navi? A giudicare dalle esperienze degli altri porti in Italia e nel mondo sembrerebbe proprio di no, tenuto conto che sin dal 2006 molti scali, anche nazionali, hanno avviato importanti progetti per fornire energia in banchina alle navi in ormeggio, anche con l'utilizzo di piattaforme galleggianti che utilizzano combustioni a Gpl. Ma l'energizzazione delle banchine non è tutto. Un notevole contributo alla salubrità dell'ambiente verrebbe anche dai processi di fluidificazione del traffico portuale, dall'abolizione di «colli di bottiglia» e dall'incentivazione del trasporto su ferro.

Il fallimento dell'azione di spesa del Grande Progetto Porto di Napoli, con la restituzione all'Europa di 150 milioni di euro su 154,2 stanziati, comporta un gap anche sul piano ambientale. L'UE infatti aveva approvato un finanziamento di 10 milioni di euro sul piano di efficientamento energetico dello scalo che ad oggi è soltanto rimasto sulla carta, peraltro con una soluzione obsoleta che prevede l'utilizzo di pannelli solari solo per far fronte a parte delle utenze interne del porto,

senza alcuna ricaduta sul cd processo di «energizzazione delle banchine». Anche la rimodulazione della rete della viabilità interna portuale, con realizzazione di un sistema di sottopassi e gallerie (28,7 milioni di euro) avrebbe portato grandi benefici all'ambiente ma è rimasta al palo. In questo caso la gara di appalto, conclusa da oltre 4 mesi, è stata avviata senza tener conto delle imprese concessionarie che operano su aree che invadono il tracciato della nuova viabilità. Con un triplo danno oltre a quello ambientale: mancata esecuzione delle opere, restituzione dei finanziamenti all'Ue e riconoscimento di danni agli appaltatori. E che dire del finanziamento su fondi PAC di 95 milioni di Euro, reso disponibile per migliorare il raccordo ferroviario tra porto e stazione di Napoli traccia? Benché il finanziamento risalga al 2011, solo nel 2015 è stata sottoscritta una costosissima convenzione per la progettazione con la società di ingegneria delle Fs ma ad oggi nessun risultato. E neanche [redacted] di Napoli ha adottato alcun provvedimento per incentivare l'utilizzo della rete ferroviaria, al punto che oggi il 98% delle merci che transitano per il porto di Napoli vengono trasportate su gomma. La residua parte viene ricaricata su altre navi.



Smog L'inquinamento provocato dal porto di Napoli

**Lo sfascio**  
Restituiti all'Europa 150 milioni per rendere più ecologico e più funzionale lo scalo



## Pm10 a quota 200



### Napoli, anche le navi dovranno essere "eco"

A Napoli il preoccupante record negativo, e proprio il giorno di Natale, quando la centralina di via Argine ha fatto segnare cifra tonda: 200 microgrammi di Pm10 (4 volte il consentito). E se si esce da Napoli i livelli di smog restano altrettanto alti, se non peggiori. A San Vitaliano (6mila abitanti nell'hinterland partenopeo), gli sforamenti nel 2015 sono stati addirittura 125 (35 quelli consentiti dalla legge) contro i 97 di Milano, 71 di Napoli e 61 di Roma. Oltre alle misure adottate finora (poco invasive ma anche poco incisive) come la limitazione del traffico, dal primo gennaio regole più stringenti per le navi che attraccano in città, come ad esempio l'obbligo di utilizzare carburanti senza zolfo.

# La Gazzetta Marittima

---

## Sul progetto ARGES a Bari la chiusura



### **Illustrati i vantaggi del sistema del Programma di Cooperazione internazionale con la Grecia**

BARI – L’Autorità Portuale del Levante ha organizzato, con tutti gli attori più rappresentativi del panorama nazionale, una giornata di studio e confronto sul tema dell’innovazione tecnologica applicata alla gestione dei porti ed allo sviluppo della logistica e del trasporto marittimo.

L’evento presenta i risultati del progetto strategico ARGES, finanziato dal Programma di Cooperazione Territoriale Grecia-Italia 2007-2013, che ha avuto tra i suoi obiettivi l’adeguamento delle procedure marittime alle direttive comunitarie ed il potenziamento della piattaforma informatica che l’Autorità Portuale del Levante ha creato negli ultimi anni in collaborazione con tutte le amministrazioni pubbliche. E che, oggi, è già utilizzata a regime da quasi un migliaio tra operatori portuali e logistici ed istituzionali. [hidepost]La giornata è stata avviata con i saluti istituzionali del commissario straordinario dell’Autorità Portuale del Levante Francesco Mariani, del presidente dell’Autorità Portuale di Igoumenitsa Andreas Ntais, del direttore marittimo della Puglia e Basilicata ionica nonché comandante del Porto di Bari Domenico De Michele, del presidente della Provincia di Barletta-Andria-Trani Francesco Carlo Spina, del sindaco di Bari e della Città metropolitana Antonio Decaro e dell’assessore alla Mobilità e Trasporti della Regione Puglia Giovanni Giannini.

Dopo una prima sessione con interventi dei partner di progetto dedicati alla illustrazione tecnica dei risultati ottenuti con le attività svolte sinergicamente e dei servizi attivati nei porti italiani e greci coinvolti (Bari, Barletta, Monopoli, Igoumenitsa, Patrasso e Corfù) c’è stata una tavola rotonda sul tema “La digitalizzazione della catena logistica”.

Dopo anni di investimenti in innovazione – è stato detto nell’incontro – il porto di Bari si pone come esempio di rilievo nazionale e benchmark di efficienza manageriale delle operazioni portuali dei molteplici enti e sistemi informatici coinvolti. A Bari si è costruito un sistema che risulta un’applicazione pratica delle teorie e tecniche di gestione con processi digitali di sistemi complessi multiutente e da qui si può partire per poter migliorare il sistema logistico nazionale.

Ne hanno riferito l’ammiraglio Pietro Pellizzari, Capo del VII Reparto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, il dottor Enrico Maria Puija, direttore generale della Direzione per la vigilanza sui porti e sul trasporto marittimo del Ministero Infrastrutture e Trasporti, la dottoressa Teresa Alvaro, direttore della Direzione Centrale delle tecnologie per l’innovazione dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, il professor Rodolfo De Dominicis, Presidente di UIRNET società del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti incaricata della creazione della Piattaforma Logistica Nazionale, il senatore Francesco Nelli, presidente di ASSOPORTI Servizi, il dottor Pietro Spirito, presidente dell’Interporto di Bologna ed il professor Eugenio Di Sciascio rettore del Politecnico di Bari. I lavori saranno introdotti e coordinati dall’ingegner Mario Mega, segretario generale dell’Autorità Portuale del Levante e responsabile della realizzazione e gestione del sistema GAIA cioè del Port Community System dei porti del Levante. In questa fase di transizione della portualità italiana, identificare i punti di forza e di debolezza della catena logistica locale e nazionale può avere peso per definire il futuro del settore logistico regionale avendo ben in mente che non si può parlare al futuro non prendendo in considerazione la necessità di governare i processi di digitalizzazione e di sviluppo delle infrastrutture immateriali anche dei porti e degli ambiti retroportuali.

## - segue

---

Garantire dei sistemi open come quelli che l'Autorità Portuale del Levante ha realizzato con i fondi della cooperazione territoriale, non ultimo con il progetto ARGES, permette infatti alla variegata tipologia di cicli logistici di avere un management interoperabile e quindi più efficiente e adatto allo sviluppo economico che si auspica.

Con il progetto ARGES i numerosi partner italiani e greci hanno lavorato per adeguare i loro sistemi informatici alle necessità di efficienza e sicurezza del coordinamento e monitoraggio delle operazioni marittime e portuali basandosi su una visione strategica globale del sistema dei porti e dei trasporti marittimi nell'area del basso Adriatico e dello Ionio, e realizzando concretamente un'integrazione cooperativa tra i sistemi informativi dei porti greci ed italiani.

## Porti: Gioia; Arruzzolo (Ncd), bene calo costi ancoraggio

29 dicembre, 14:42

(ANSA) - REGGIO CALABRIA, 29 DIC - "La decisione del Governo e del Parlamento di abbattere i costi di ancoraggio nel porto di Gioia Tauro è un evidente segno di interesse strategico per la grande infrastruttura pianigiana". Lo afferma in una nota il presidente del gruppo consiliare regionale di Ncd, Giovanni Arruzzolo.

"Il mio e quello di Ncd - aggiunge - è naturalmente un giudizio politico di cui avvertiamo, con vera soddisfazione, le prospettive di una nuova e significativa svolta per il porto di Gioia Tauro. La ripresa, seppure faticosa, della domanda internazionale di beni e servizi e delle economie del Far East, insieme al raddoppio del passaggio di Suez, denotano chiaramente quanto ormai sia strategico per tutta l'area mediterranea il ruolo di Gioia Tauro. Finalmente, è il caso di dirlo, gli indirizzi di programmazione economica nazionali coincidono strategicamente con le prospettive della Calabria e del Mezzogiorno, seppure le distanze ed i ritardi da colmare permangono grandi".

"La valutazione mia e del gruppo consiliare che presiedo sull'operato di Governo e Regione - dice ancora Arruzzolo - è strettamente legata ai fatti, alle iniziative legislative, in Calabria ed a Roma, che incidano davvero sul corso delle cose attuali e preparino le migliori condizioni per dare forza alle potenzialità della nostra terra, in un quadro di riferimento nazionale ed europeo che tenga conto delle nostre peculiarità e delle nostre eccellenze. Da qui ai prossimi mesi ci saranno occasioni ed appuntamenti per valutare attentamente quanto si sta costruendo per rilanciare e qualificare la vitalità del porto di Gioia Tauro: dalla logistica, al retroporto e dal sistema degli assi di trasporto su gomma e ferrovia, fino alle necessarie ristrutturazioni lungo la linea ferrata Salerno-Reggio Calabria che ancora impediscono un'effettiva velocizzazione delle merci e dei passeggeri e, quindi, una più lenta integrazione dell'economia calabrese con il resto del Paese e dell'Europa. Non basta, dunque, esprimere la soddisfazione temporanea per quanto il Governo sta producendo, ma occorre vigilare affinché ogni euro destinato alla Calabria sia effettivamente speso bene, unica via per irrobustire le prospettive di crescita e liberare positivamente tutte quelle risorse, umane e materiali locali, senza cui ogni ipotesi di sviluppo rischierebbe di perdersi e trascinare con sé anche la voglia di battersi per una prospettiva migliore che tantissimi calabresi invece hanno e che dimostrano quotidianamente con indicibili sacrifici e, talvolta, soffrendo per la mancanza di ascolto che i pubblici poteri del Paese hanno dimostrato per i drammi della Calabria". (ANSA).

## Porti: Autorità Gioia Tauro, insediato nuovo Comitato

Agostinelli: necessaria piena operatività dopo freno a riforma

29 dicembre, 17:51

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 29 DIC - "Chiusura dell'anno in piena operatività all'Autorità portuale di Gioia Tauro che saluta il 2015 con il tanto atteso insediamento del neo Comitato portuale e del nuovo Collegio dei revisori". E' quanto si afferma in un comunicato dell'Autorità Portuale.

"Un buon auspicio - prosegue il comunicato - per l'avvio del nuovo anno che ha visto il parlamentino dell'Ente, dopo un lungo periodo di inattività, riunirsi con all'ordine del giorno la discussione di misure importanti per gli scali portuali che ricadono nella propria circoscrizione (Gioia Tauro - Crotone - Corigliano Calabro - Palmi e Villa San Giovanni). A dare inizio ai lavori è stato il Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che ha sottolineato l'importanza del momento grazie alle scelte fatte".

"Pur in attesa della riforma portuale - ha dichiarato Agostinelli - abbiamo deciso di insediare il nuovo Comitato portuale perché, nonostante si potesse pensare ad una scelta azzardata in vista della riforma che comunque ha subito un freno, siamo fermamente convinti della necessità di dover essere operativi a 360 gradi per dare una chiara rotta all'attività dell'Ente. Per questo motivo, ringrazio lo staff dell'Autorità che ha lavorato, intensamente, per riesaminare i risultati elettorali del Comitato e proclamare gli eletti. Nel contempo è stato nominato il Collegio dei revisori dei conti, chiamato a manifestare il proprio parere sulle manovre economiche dell'Ente. Oggi, quindi, siamo in grado di condividere un ordine del giorno che ritengo particolarmente nutrito perché animato da questioni di estremo rilievo. Mi riferisco al Piano operativo triennale, condiviso pienamente dalla Regione, rappresentata dall'assessore Francesco Russo con cui ci troviamo in piena sinergia. Siamo di fronte ad un Pot 2016-2018 - ha concluso Agostinelli - che non è il libro dei sogni ma è la fotografia concreta di una strategica programmazione animata da opere infrastrutturali che realizzeremo". "Alla base della futura pianificazione, per il porto di Gioia Tauro - è scritto ancora nella nota - vi è la volontà di mantenere alta la competitività dello scalo, già capace di accogliere navi di ultima generazione. E' in questa ottica che si inquadrano la prosecuzione e il completamento dei lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale per ottenere una profondità dei fondali pari a 18 metri che andrà, così, ad aggiungersi a quella già esistente. Molta attenzione è stata rivolta al collegamento esterno del porto con l'entroterra grazie alla pianificazione del sistema viario dell'area con la costruzione di una tangenziale che conetterà direttamente il porto all'autostrada, provenienza Sud. Eguale attenzione è stata rivolta alla costruzione del passaggio di automezzi tramite la creazione di un diretto collegamento tra il varco doganale di San Ferdinando e lo scalo portuale.

## - segue

---

Di strategica rilevanza per l'attività crocierista del porto di Crotona sono i lavori di completamento del Terminal passeggeri. Inserito in un articolato piano crocieristico, il porto di Corigliano Calabro sarà interessato da interventi infrastrutturali che punteranno a rendere lo scalo più adeguato alle richieste di settore. Il porto di Palmi sarà reso pienamente funzionale attraverso specifiche misure di sistemazione e riqualificazione del porto e attraverso il completamento delle banchine di riva. A concludere la programmazione dell'Ente gli interventi destinati al porto di Villa San Giovanni che rispondono ad un'esigenza complessiva di adeguamento tecnico ma anche funzionale e di sicurezza. Sarà realizzato un nuovo assetto viario da destinare al traffico veicolare dei mezzi, da una parte, e a quello pedonale dall'altra".

"Il secondo punto all'ordine del giorno - riporta ancora il comunicato - è stata la variazione di Bilancio 2015, che si è resa necessaria per dare corso alla riduzione delle tasse d'ancoraggio per un valore complessivo di 8,2 milioni di euro, garantiti sia dalla Regione Calabria (4,2 milioni di euro) che dall'Autorità portuale per altri 4 milioni di euro". (ANSA).

FINANZIATI

## Stage formativi a Gioia Tauro

Interessano i giovani nel nuovo programma di apprendistato

GIOIATAURO - L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha autorizzato il finanziamento di ulteriori cinque stage formativi che si svolgeranno presso il Comune di Gioia Tauro. L'iniziativa trova origine nell'Intesa sottoscritta, nel 2010, tra

l'amministrazione comunale, relativa all'adozione del Piano regolatore portuale, nella quale sono state previste una serie di opere compensative a carico dell'Ente e a favore del Comune di Gioia Tauro.

Tra le iniziative considerate, era

stato, altresì, previsto il finanziamento di una serie di esperienze formative, che avrebbero coinvolto i giovani residenti nel Comune di Gioia Tauro nei locali del Municipio e in un arco di tempo compreso nel quinquennio 2011/2015.

Ora, allo scadere dell'ultimo periodo formativo, che si è svolto nell'anno 2015 e che ha visto partecipare cinque giovani, residenti a Gioia Tauro, impegnati in un'attività retribuita di stage formativo, l'

si deciso di autorizzare



la prerogiva di ulteriori cinque stage, in aggiunta a quelli già previsti dall'originaria Intesa, che saranno, anche questi, finanziati dall'ente.

Nell'offrire questa nuova autorizzazione, l'obiettivo dell'

di Gioia Tauro è quello di dare l'opportunità ai giovani residenti nel territorio del Comune di Gioia Tauro di vivere un periodo formativo, che sarà retribuito, allo scopo di dare occasioni di crescita concreta.

IN UN CONVEGNO A CHIETI

## Portualità d'Abruzzo tra Italia e Croazia

Le opportunità del "quarto asse" con 51 milioni di euro di finanziamento

CHIETI - "La portualità come principale priorità dell'Abruzzo e il Programma europeo 'Italia-Croazia' come uno degli strumenti finanziari attraverso cui passerà il suo sviluppo. E' quanto emerso al recente convegno "Nuove opportunità di finanziamento nel programma europeo Italy-Croatia cross-border cooperation 2014-2020" tenutosi alla Camera di Commercio di Chieti e organizzato dall'Azienda Speciale Porti di Ortona e Vasto (ASPO), Elevante Trading & Consulting di Trieste e Balcam Ith.

Dopo i saluti istituzionali di Roberto Di Vincenzo, presidente della

Camera di Commercio di Chieti, sono intervenuti Mario Miccoli, presidente ASPO e il consigliere delegato ai Trasporti della Regione Abruzzo, Camillo D'Alessandro.

La tavola rotonda è stata moderata da Maurizio Cociancich di Elevante Srl - realtà triestina esperta nella consulenza in logistica e trasporti sia per il settore privato sia pubblico.

Lorenzo Liguoro, docente in europrogettazione all'Università di Padova, ha illustrato le caratteristiche generali del nuovo programma "Italia-Croazia". Sono risultate evidenti le opportunità derivanti dal quarto asse "trasporti marittimi"

che prevede 51 milioni di euro tra finanziamento FESR e cofinanziamento nazionale.

Marijan Curkovic e Matej Plenca, rappresentanti di KIP Intermodal Transport Cluster del ministero Affari Marittimi, Trasporti e Infrastrutture della Croazia, hanno esposto 12 idee progettuali già in stato avanzato, richiamando l'attenzione di potenziali partner interessati.

Il "tavolo di lavoro" pomeridiano ha visto intervenire locali rappresentanti del settore marittimo e dell'auto-transporto accompagnati dalla immediata volontà di agire, attraverso progetti concreti che portino a cambiamenti tangibili.

# La Gazzetta Marittima

---

## Marsili in pensione



LIVORNO – Il capitano di vascello (CP) Umberto Marsili ha lasciato il servizio, dopo 40 anni di brillante carriera nel Corpo delle capitanerie di porto, per la maggior parte trascorsa a Livorno. Colleghi, amici, parenti, rappresentanti di tutta la comunità portuale non sono mancati al saluto, unendosi al comandante della Capitaneria e a tutti i militari dipendenti nell'abbraccio a Marsili, prossimo alla pensione.

Ufficiale superiore di grandissima esperienza, ha fornito un contributo di alto spessore professionale in numerose operazioni che negli ultimi tre decenni hanno visto protagonista la Direzione Marittima e Capitaneria di porto di Livorno, attività testimoniata da altrettanti preziosi riconoscimenti. L'urto in banchina della motocisterna Cape Horn, l'incaglio della motonave traghetto Moby Rider, il naufragio della Costa Concordia, sono solo alcuni degli eventi che il comandante Marsili ha vissuto tra i protagonisti nella gestione delle complesse emergenze scaturite. Com mosso il saluto del direttore marittimo e comandante della Capitaneria, Vincenzo Di Marco e di tutti gli operatori del porto. Piloti, rimorchiatori, ormeggiatori, agenti marittimi ed i principali rappresentanti dell'imprenditoria livornese hanno ringraziato con affetto e sincera gratitudine l'ufficiale per essere stato vicino in ogni momento alle loro esigenze, trovando sempre soluzioni intelligenti alle problematiche del settore.



## L'Australia costruirà il più grande porto carbone al mondo

Canberra - Il governo ha approvato un progetto da oltre 12 miliardi di dollari per ampliare il terminal di Abbott Point. Protestano gli ambientalisti: banchine troppo vicine alla barriera corallina.

Canberra - Il governo conservatore di Tony Abbott in Australia **ha approvato un progetto da oltre 12 miliardi di dollari per ampliare il terminal di Abbott Point**, per l'imbarco del carbone destinato all'export. Il terminal, capace di gestire fino a 120 milioni di tonnellate l'anno, verrà dotato di due nuovi porti e **diventerà il più grande porto di carbone del mondo.**

**Lo scarico della terra nei pressi delle isole Whitsundays rischia di compromettere, come sostengono gli ambientalisti, l'ecosistema della Grande barriera corallina.** Il ministro dell'Ambiente Greg Hunt ha imposto 148 restrizioni al progetto di legge, ma queste misure non convincono gli ambientalisti, i quali temono che il dragaggio, nonostante le restrizioni, possa compromettere la riproduzione dei coralli. Le 74 isole Whitsunday, chiamate così nel 1770 dall'esploratore James Cook, sono quasi tutte parchi nazionali situate nel cuore della Grande Barriera Corallina.

## INFRASTRUTTURE

### Carbone, porto dei record in Australia

**CANBERRA.** Il governo australiano ha approvato un progetto da oltre 12 miliardi di dollari per ampliare il terminal di Abbott Point, per l'imbarco del carbone destinato all'export. Il terminal, capace di gestire fino a 120 milioni di tonnellate l'anno, verrà dotato di due nuovi scali e diventerà il più grande porto di carbone del mondo. Il ministro dell'Ambiente Greg Hunt ha imposto 148 restrizioni al progetto di legge, ma gli ambientalisti temono che i dragaggi possano compromettere la riproduzione dei coralli.

## Australia: ok a porto su Grande barriera

ROMA - Il Governo federale australiano ha autorizzato l'espansione di un porto del carbone a ridosso della Grande barriera corallina con l'approvazione di un piano per dragare vaste aree di sedimenti dei fondali marini e respingendo le preoccupazioni degli ambientalisti per il fragile ecosistema della zona.

Il ministro dell'Ambiente Greg Hunt aveva inizialmente approvato l'espansione dell'Abbot Point coal port nel nord del Queensland nel 2013, ma le operazioni sono slittate più volte proprio per le proteste dei gruppi per la difesa dell'ambiente.

L'ampliamento previsto - che deve ancora avere l'ok definitivo del Governo del Queensland - richiede una massiccia operazione di dragaggio dei fondali per consentire l'accesso delle navi nel porto che si trova ad appena 20 chilometri dalla barriera corallina più vicina. Il piano originario, prevedeva che fossero scaricati oltre 3 milioni di metri cubi di fanghi di dragaggio sulla barriera corallina. Il nuovo piano invece prevede di smaltire il materiale sui terreni in una zona industriale.

Secondo il Wwf i sedimenti saranno però smaltiti in un'area adiacente alle zone umide che ospitano migliaia di uccelli e quindi continueranno a minacciare l'ambiente marino. Gli ambientalisti, inoltre, ritengono che oltre al danno per i lavori di ampliamento, un porto più grande porterebbe ad un incremento del traffico commerciale, aumentando così anche i rischi di incidenti, come collisioni sulla barriera o sversamenti di carburante in mare.

Senza contare l'impatto sulle emissioni di gas serra (contribuendo a un'espansione dell'industria del carbone), in barba all'impegno a non superare il limite di 1,5 gradi dell'aumento della temperatura del globo raggiunto all'ultimo summit Onu sul clima (Cop21).

Il ministro Hunt invece, come scrive il sito Climate Home, sottolinea che le esportazioni di carbone australiano sostituiranno carburanti di bassa qualità e ridurranno così le emissioni complessive.





## «Tragedia in mezzo al mare, così abbiamo salvato più di 400 vite»

Genova - A un anno dall'incendio del Norman Atlantic parla il comandante medaglia di bronzo: non dimenticherò mai quegli occhi riconoscenti. L'operazione è divenuta un caso esemplare di soccorso da parte della Marina militare.

Genova - «Quel che ti rimane più impresso, stampato nella mente, sono gli occhi e i volti delle persone che salvi. Sia i migranti di Mare Nostrum, sia le persone alle quali abbiamo salvato la vita quel giorno». È il 28 dicembre 2014. È l'alba quando arrivano le prime notizie su un grave incendio scoppiato a bordo del traghetto, che batte bandiera italiana, **Norman Atlantic**. A bordo ci sono circa 500 persone, che stanno navigando da Igoumenitsa, in Grecia, dirette ad Ancona.

A quell'ora il tenente di vascello **Michele Spada** intuisce che l'emergenza è di quelle davvero gravi, di quelle che non si possono sottovalutare. Non passano poche ore e anche lui partirà, pronto a soccorrere i passeggeri del traghetto in fiamme. Un'operazione che è diventato un caso di studio per la capacità di unire le forze, per il coordinamento e la capacità operativa espressa dai mezzi intervenuti, in primo luogo la componente aerea e navale della Marina. Ma soprattutto i protagonisti sono stati loro: uomini che hanno salvato la vita ad altri uomini.

**L'arrivo della San Giorgio**

## - segue

---

Quel giorno - ricorda Spada - tutti abbiamo espresso il massimo. I primi interventi di soccorso, poi l'arrivo degli elicotteri, che portavano via le persone, anche venti per volta. La Marina si è espressa al massimo delle sue possibilità e il ringraziamento migliore è venuto dagli sguardi di chi capiva di essere ormai al sicuro». Prima le donne, poi tutti gli altri. Con momenti di pura adrenalina: la nave anfibia San Giorgio, in porto a Brindisi, richiamato a bordo l'equipaggio, buona parte a casa per le festività, salpa immediatamente e dirige alla massima velocità verso il Norman Atlantic. Poco dopo parte da Taranto anche il cacciatorpediniere Durand de La Penne. Ma è soprattutto la presenza della componente aerea che si rivela determinante: dodici elicotteri, di cui 7 della Marina Militare, 2 delle capitanerie di Porto e 3 dell'Aeronautica Militare, insieme a due aerei della capitaneria e uno dell'Aeronautica.

Alla fine saranno 427 le persone salvate, la maggioranza dei quali con gli elicotteri. «Intanto soffiavano venti di burrasca, su una nave sotto incendio, con le fiamme che lambivano, a volte, anche i ponti superiori», è il racconto. Le condizioni meteorologiche nella zona erano estreme, con onde di sei metri e venti fino a 40 nodi (75 chilometri all'ora). La prima preoccupazione, fin dalle fasi iniziali, è stata quella di riuscire a evacuare dal traghetto i naufraghi nel minor tempo possibile, anche per la preoccupazione che la nave potesse capovolgersi. Nelle ore successive si è svolta un'impresa storica nel suo genere, un intervento difficilissimo.

### **Il comandante esemplare**

A Spada è stata concessa un'onorificenza: la medaglia di bronzo al valore di Marina, proprio per quell'intervento. Ricorda anche il comportamento del comandante Giacomazzi, che fino all'ultimo momento possibile è voluto rimanere a bordo della Norman Atlantic. In questo caso, un comportamento esemplare: «Se n'è andato per ultimo, insieme a noi, e solo perché non si poteva più fare altrimenti. Prima abbiamo perlustrato tutti i punti della nave dov'era possibile arrivare, per essere sicuri che non ci fosse proprio più nessuno che si potesse portare in salvo».

## A propulsione nucleare la portacontainer per il "Passaggio a nord-est" dal porto di Murmansk

Murmansk (Russia), 29 dicembre 2015 - La nave portacontainers a propulsione nucleare "Sevmorput" (progetto 10081 secondo la classificazione russa) è l'unica nave portacontainer a propulsione nucleare in servizio oggi nel mondo. Il suo nome deriva da quello della principale base di sottomarini nucleari sovietici. Il progetto 10081 deriva da una specifica emessa dal Ministero della Marina e dal Ministero dei Cantieri Navali il 30 maggio 1978. Tra le specifiche, vi era quella di essere in grado di navigare attraverso i ghiacci, in modo da essere in grado di operare anche nelle regioni settentrionali della Siberia. La costruzione iniziò nel cantiere navale di Kerc nel giugno del 1982, e si concluse nel 1988. La nave entrò in servizio il 31 dicembre dello stesso anno.

La "Sevmorput" ha completato la revisione, refitting all'inizio di quest'anno e si prevede di cominciare la spedizione cargo nella regione artica. La "Commercial Seaport Murmansk" ha offerto la sua collaborazione e fornire servizi di carico al suo terminale portuale. Il progetto è stato discusso nel corso di una riunione di un gruppo di "PJSC" e "CSM" guidata dal CEO Alexander Masko con la gestione FSUE "ATOMFLOT". La collaborazione di queste due società più grandi con sede a Murmansk può migliorare le operazioni regolari e servizi sulla corsia strategica di navigazione. Gli esperti dicono che il progetto può contribuire a rendere la regione di Murmansk un leader tra le regioni artiche della Russia. Per l'uso efficace del "Passaggio a Nord Est" sono interessati anche gli operatori petroliferi e del gas attuali e futuri fornitori di materiale da costruzione, macchinari e attrezzature per la costruzione del porto "Sabetta" e un impianto di liquefazione del gas del progetto "Yamal LNG". Discussioni e scambi di pareri avvengono fin sulla costa del Taimyr, le isole artiche che continuano fino a Kamchatka. "Dimensioni e altre caratteristiche operative della nave container a propulsione nucleare rendono le operazioni di carico alla stregua di una sfida e richiedono abilità particolari e la professionalità dei lavoratori portuali, nonché la preparazione tempestiva ed accurata dei carichi" è scritto in un rapporto. La direzione aziendale ha deciso di iniziare a lavorare e pianificare le operazioni con la nave container nucleare per il "Passaggio a nord-est".

