



Dai Porti:

Trieste:

"..Logistica e Punto Franco trovano sostegno a Roma.." (Il Nautilus)

"..Crociere, Trieste prevede una crescita del 19%.."(The Medi Telegraph)

Venezia:

"..La stagione crociere mantiene stabile i volumi.."

(La Gazzetta Marittima, Il Nautilus)

"..Le privatizzazioni si fermano al Venice Port Terminal.." (Il Sole 24 Ore)

Genova:

"..Vte inaugura misure sicurezza per area internazionale..."

(Ansa, The Medi Telegraph, Ferpress, L'avvisatore Marittimo)

"..é ancora guerra tra Authority e revisori dei conti.."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"..traffici marittimi, Convegno a Genova.." (The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...Un"toscano verso la guida del porto di La Spezia..." (Il secolo XIX, the Medi Telegraph)

Marina Di Carrara:

"...Allo studio servizio servizio ferroviario container fra il porto di Marina di Carrara e la Lombardia..." (Ferpress)

Livorno:

"...intesa da 10.6 mlm per interporto Livorno ..."

(Ansa, the Medi Telegraph, Ferpress)

"...Milioni al porto di Livorno dalla BEI e dal fondo CIPE..."

(La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"..Verso il Sistema portuale dell'italia centrale..." (Covonline)

Brindisi

"..Arkas Line anche a Brindisi nell'ADS Service..." (La Gazzetta Marittima)

Taranto:

"..Sette approdi nel 2017 Taranto diventa meta dei crocieristi inglesi..."
(Quotidiano di Puglia)

"..Taranto, anche Bolloré in gara per la concessione del terminal..."
(Quotidiano di Puglia, Il Secolo XIX)



Cagliari:

"...Il porto di Cagliari a Tangeri per la Logistica..."

(La Gazzetta Marittima)

Messina:

"..Nave scuola Vespucci a Trapani e Messina..." (Ansa)

Palermo:

"..Palermo e Trapani: la partita si gioca su sviluppo comune porti, aeroporti, treni e starde..." (travelnostop)

"..Slitta ancora il Masterplan Una settimana per l'accordo.."

(Gazzetta del sud)**Augusta:**

"...Delrio ammette pressioni per Augusta ..."

(La Sicilia, Il Giornale di Sicilai, La Sicilia Web, Centonove, Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Caso petrolio "anche Delrio vittima del clan di Gemelli"..."

(La Repubblica)

"...Cricca siciliana socio occulto di Gemelli%C. sentito dai pm

(La Repubblica)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Porto di Trieste: logistica e Punto Franco trovano sostegno a Roma



Trieste un Porto nella Capitale. Oggi lo scalo giuliano si è presentato a Roma, nel Tempio di Adriano, a pochi passi dal Parlamento, davanti a un parterre di banchieri, finanziari, politici, stakeholders del settore. Trieste è il primo porto italiano a lanciare un grande progetto di sviluppo potenzialmente in grado di invertire il trend recessivo di una macro area economica.

Un evento che ha visto la sua apertura da parte del presidente della Commissione Trasporti del Senato, Luigi Grilli, del ministro dell'Ambiente, Corrado Clini e la chiusura del presidente della Commissione Trasporti della Camera dei deputati, Mario Valducci.

A Roma il presidente dell'Autorità portuale, Marina Monassi insieme con il presidente della Camera di Commercio di Trieste, Antonio Paoletti, hanno infatti presentato le linee guida di un piano che fa perno sull'utilizzo intensivo e innovativo di uno strumento unico: una zona franca potenzialmente in grado di attirare capitali e investitori internazionali, radicando in aree portuali attività commerciali, turistiche, industriali, high tech, servizi e finanza, improponibili in qualsiasi altra realtà europea.

<Il finanziamento del Cipe della Piattaforma Logistica di appena alcuni giorni fa – ha introdotto Marina Monassi, presidente del Porto di Trieste – è in ordine di tempo solo l'ultimo, ma decisamente il più importante tassello di un percorso che nell'ultimo anno ha portato notevoli soddisfazioni: dal +50,12 % di tonnellate movimentate in contenitori che diventano ora 4,7 milioni, alla riconferma di Trieste quale hub crocieristico con 40 scali nel 2012 e una previsione 2013 di 70 scali, alla ridefinizione della logistica interna dello scalo a vantaggio dell'operatività, a una promozione internazionale con gli operatori, a un piano industriale che ricomprende e attua queste azioni. Un disegno strategico che pone ora lo sviluppo dei Punti Franchi come ulteriore tessera vincente per creare volano economico e produttivo sul territorio>.

Trieste è infatti l'unica città portuale europea a detenere uno strumento giuridico anomalo in tema di aree franche. Uno strumento sovra-comunitario in quanto garantito da un Trattato internazionale di pace, quello del 1947, che riconosce allo scalo giuliano una libertà di azione molto ampia in materia doganale, fiscale e commerciale, una libertà ben più estesa anche rispetto alle zone franche di diritto comunitario sviluppate con successo ad esempio in Irlanda.

L'Autorità portuale, in stretta sintonia con gli Enti locali, presente anche il sindaco di Trieste, Roberto Cosolini e il Prefetto, Alessandro Giacchetti, ha messo a punto un percorso, anche normativo potenzialmente in grado di generare effetti dirompenti nel mercato del commercio internazionale, favorendo al tempo stesso l'insediamento di attività extra portuali in primis nell'area del Porto Vecchio, che con il suo waterfront unico in Europa e lo stato di abbandono che la caratterizza da oltre trent'anni, rappresenta un'altra risorsa inutilizzata unica (per estensione, caratteristiche architettoniche e storiche nonché potenzialità) nel panorama degli scali marittimi europei.

La tempistica di questo progetto non è casuale: nel mercato globale Trieste sta riscoprendo un ruolo di hub portuale al servizio dell'Europa centro orientale, ruolo confermato sia dalla crescita dei traffici in atto (e in controtendenza rispetto alla recessione che caratterizza molti altri porti); ruolo che è sostenuto da un piano di investimenti in atto nel settore dei container, dei traffici di merci varie, delle crociere, dei collegamenti logistici anche nella prospettiva ormai certa della realizzazione di una grande piattaforma logistica, il cui finanziamento è stato di recente approvato in modo definitivo dal Cipe.

- segue

Zona franca per Trieste significa in prima istanza libertà di esercizio dei trasporti marittimi, stradali e ferroviari; ma significa anche possibilità di esercitare in un regime franco, attività e servizi collocati all'interno del territorio portuale e quindi "consumati" in regime franco. Secondo l'Autorità portuale di Trieste, interventi legislativi anche su base regionale potrebbero consentire di massimizzare i benefici del regime franco a vantaggio di tutte le attività del porto, della loro competitività, ma anche dell'insediamento di nuove attività (dall'high tech alle attività finanziarie e assicurative) nelle aree portuali.

E il fatto che Trieste disponga della più grande area da riqualificare e riutilizzare rappresenta in questa ottica un vero e proprio asso nella manica, facendo di Trieste l'unico polo logistico in regime di zona franca comparabile ai grandi hub internazionali, come Dubai o Hong Kong.

Crociere, Trieste prevede una crescita del 19% Napp: «Nel 2016 movimenteremo 160mila passeggeri»

Lo scorso week end è stato per Trieste Terminal Passeggeri il momento clou della stagione 2016, con la consueta toccata settimanale di Costa Mediterranea, il cui posto in banchina è stato poi caduto a Carnival Vista, dopo un suggestivo scambio di saluti a suon di sirena all'imboccatura del porto. A parlare del futuro dello scalo giuliano è Franco Napp, amministratore delegato di Ttp. Nei giorni scorsi si è tenuta l'assemblea dei soci di Ttp che ha approvato il bilancio 2015 chiuso con un utile di 223 mila euro. Com'è andata questa due giorni d'intenso traffico crocieristico? «Direi che è andata molto bene, abbiamo avuto l'onore di ospitare Vista in occasione della partenza del suo viaggio inaugurale: abbiamo imbarcato sulla nuova ammiraglia di Carnival 4.047 passeggeri, nuovo record per il nostro terminal, e nonostante ciò non abbiamo riscontrato problemi significativi. Il flusso dei passeggeri, come dei rifornimenti è stato regolare nel rispetto dei tempi previsti. In totale nel week end, aggiungendo la Mediterranea, abbiamo movimentato ben 6.754 passeggeri». Come giudica l'andamento della stagione 2016? «Prevediamo di movimentare circa 160mila passeggeri in 59 loccate con una crescita del 19% rispetto ai 134 mila del 2015.

Scaleranno a Trieste navi di 14 differenti brand, incluse le lussuose Seven Seas Explorer e Silver Spirit». E invece per il 2017 come siete messi? «Sarà un altro anno interessante in cui aumenteremo il numero delle toccate totali. Costa ha già confermato la sua presenza con la neo- Classica. Vedremo per la prima volta a Trieste l'Arethusa che omeggeremo al Molo IV e che verrà per l'occasione inaugurato a fini crocieristici; inoltre, sempre sotto gestione Ttp, stiamo organizzando un altro scalo in regione di questa nave (Sistiana o Monfalcone). Avremo inoltre la partenza di Majestic Princess per il suo viaggio inaugurale ed il posizionamento per la prima volta in home port della Zenith di Pullmantur che utilizzerà l'aeroporto di Ronchi dei Legionari per far arrivare i suoi voli charter. Infine ci saranno anche toccate di navi di Cunard Line, P&O Cruises, Thomson, Sea Cloud e Swan Hellenic. Ho notato in ogni caso che, a causa dell'instabilità del Mediterraneo, le compagnie crocieristiche non fanno più programmi a lunga scadenza. Quindi capita che vengano fatte prenotazioni di toccate per la stessa stagione in corso, cosa mai accaduta prima». E sulla privatizzazione del restante 40% di Ttp in mano all'autorità portuale cosa

- segue

ci può dire? «Come ad anche di Giuliana Bunkeraggi posso dire di essere disponibile ed interessato a rilevare questa quota, su cui Tami dovrebbe avere il diritto di prelazione. Vedremo come andrà a finire, io nel frattempo continuo a credere fortemente nelle possibilità di crescita di Ttp». Ormai si stanno progettando diverse navi da crociera dual fuel, cosa ne pensa dell'utilizzo di Gnl per la propulsione navale? «Sto seguendo con attenzione gli sviluppi, ma sinceramente sono abbastanza critico su questa tecnologia per due motivi principali: il primo è la carenza infrastrutturale dei porti per questo tipo di rifornimento che richiederebbe grandi investimenti per porvi rimedio, il secondo invece è la pericolosità di questo tipo di combustibile. Per il momento noi non abbiamo piani per il futuro verso il Gnl e non lo vedo, ad oggi, come una grande opportunità». Vista la situazione internazionale, come vi state organizzando per incrementare la sicurezza del terminal? Per questa questione passo la parola ad Alberto Grimaldi, responsabile della security di Ttp: «in questi due giorni intensi abbiamo utilizzato in totale 58 guardie giurate. L'addestramento del nostro personale è fondamentale, dobbiamo essere un deterrente per eventuali malintenzionati: c'è molta attenzione su tutti i movimenti nella zona di nostra competenza e ci coordiniamo in particolare con la Polizia di Frontiera e con la Capitaneria di Porto. Anche se su Trieste al momento non ci sono particolari allarmi, lavoriamo come se ci fossero, lo sbaglio più grande è sottovalutare qualunque rischio». Matteo Martinuzzi

The Medi Telegraph



«Nel 2016 movimenteremo 160mila passeggeri» /

INTERVISTA

Trieste - Parla l'amministratore delegato di Trieste Terminal Passeggeri. Napp: «Prevediamo una crescita del 19%».

Trieste - Lo scorso week end è stato per Trieste Terminal Passeggeri il momento clou della stagione 2016, con la consueta toccata settimanale di Costa Mediterranea, il cui posto in banchina è stato poi ceduto a Carnival Vista, dopo un suggestivo scambio di saluti a suon di sirena all'imboccatura del porto. A parlare del futuro dello scalo giuliano è **Franco Napp**, amministratore delegato di Ttp. Nei giorni scorsi si è tenuta l'assemblea dei soci di Ttp che ha approvato il bilancio 2015 chiuso con un utile di 223 mila euro.

Com'è andata questa due giorni d'intenso traffico crocieristico?

«Direi che è andata molto bene, abbiamo avuto l'onore di ospitare "Vista" in occasione della partenza del suo viaggio inaugurale; abbiamo imbarcato sulla nuova ammiraglia di Carnival 4.047 passeggeri, nuovo record per il nostro terminal, e nonostante ciò non abbiamo riscontrato problemi significativi. Il flusso dei passeggeri, come dei rifornimenti è stato regolare nel rispetto dei tempi previsti. In totale nel week end, aggiungendo la "Mediterranea", abbiamo movimentato ben 6.754 passeggeri».

Come giudica l'andamento della stagione 2016?

«Prevediamo di movimentare circa 160mila passeggeri in 59 toccate con una crescita del 19% rispetto ai 134 mila del 2015. Scaleranno a Trieste navi di 14 differenti brand, incluse le lussuose Seven Seas Explorer e Silver Spirit».

E invece per il 2017 come siete messi?

«Sarà un altro anno interessante in cui aumenteremo il numero delle toccate totali. Costa ha già confermato la sua presenza con la "neoClassica". Vedremo per la prima volta a Trieste l'Arethusa che ormeggeremo al Molo IV e che verrà per l'occasione inaugurato a fini crocieristici; inoltre, sempre sotto gestione Ttp, stiamo organizzando un altro scalo in regione di questa nave (Sistiana o Monfalcone). Avremo inoltre la partenza di Majestic Princess per il suo viaggio inaugurale ed il posizionamento per la prima volta in home

- segue

port della Zenith di Pullmantur che utilizzerà l'aeroporto di Ronchi dei Legionari per far arrivare i suoi voli charter. Infine ci saranno anche toccate di navi di Cunard Line, P&O Cruises, Thomson, Sea Cloud e Swan Hellenic. Ho notato in ogni caso che, a causa dell'instabilità del Mediterraneo, le compagnie crocieristiche non fanno più programmi a lunga scadenza. Quindi capita che vengano fatte prenotazioni di toccate per la stessa stagione in corso, cosa mai accaduta prima».

E sulla privatizzazione del restante 40% di Ttp in mano all'autorità portuale cosa ci può dire?

«Come ad anche di Giuliana Bunkeraggi posso dire di essere disponibile ed interessato a rilevare questa quota, su cui Tami dovrebbe avere il diritto di prelazione. Vedremo come andrà a finire, io nel frattempo continuo a credere fortemente nelle possibilità di crescita di Ttp».

Ormai si stanno progettando diverse navi da crociera dual fuel, cosa ne pensa dell'utilizzo di Gnl per la propulsione navale?

«Sto seguendo con attenzione gli sviluppi, ma sinceramente sono abbastanza critico su questa tecnologia per due motivi principali: il primo è la carenza infrastrutturale dei porti per questo tipo di rifornimento che richiederebbe grandi investimenti per porvi rimedio, il secondo invece è la pericolosità di questo tipo di combustibile. Per il momento noi non abbiamo piani per il futuro verso il Gnl e non lo vedo, ad oggi, come una grande opportunità».

Vista la situazione internazionale, come vi state organizzando per incrementare la sicurezza del terminal?

Per questa questione passo la parola ad Alberto Grimaldi, responsabile della security di Ttp: «In questi due giorni intensi abbiamo utilizzato in totale 58 guardie giurate. L'addestramento del nostro personale è fondamentale, dobbiamo essere un deterrente per eventuali malintenzionati: c'è molta attenzione su tutti i movimenti nella zona di nostra competenza e ci coordiniamo in particolare con la Polizia di Frontiera e con la Capitaneria di Porto. Anche se su Trieste al momento non ci sono particolari allarmi, lavoriamo come se ci fossero, lo sbaglio più grande è sottovalutare qualunque rischio».

Venezia, la stagione crociere mantiene stabili i volumi

Il presidente del Venezia terminal passeggeri ha presentato le cifre e i suggerimenti per non perdere il grande business del turismo internazionale

VENEZIA – Una crescita esponenziale che dal 1997 al 2015 ha visto i crocieristi passare da 300.000 a 1.582.483 unità ed il fatturato da 3.552.957euro a 32.934.378euro con 69.969.667euro investiti e un cash flow di 82.646.062 euro. Questi numeri tracciano il perimetro entro cui ha operato Venezia Terminal Passeggeri, società che dal 1997 promuove e sviluppa l'attività passeggeri nel porto di Venezia. I dati, insieme alla nuova stagione crocieristica, sono stati presentati agli organi di informazione nel corso di una conferenza stampa.

Sandro Trevisanato, presidente del Venezia terminal passeggeri, ha detto tra l'altro: "La situazione della limitazione di tonnellaggio e dimensioni delle navi ammesse in laguna va risolta a livello governativo al più presto perché vietando l'accesso alla maggior parte delle nuove navi, Venezia rischierebbe di ospitare quelle meno recenti e tecnologicamente meno avanzate con una progressiva marginalizzazione del terminal lagunare, baricentro dei traffici adriatici, generando ripercussioni sull'intera crocieristica italiana e su tutto l'indotto occupazionale ed economico ad essa collegato".

"Le previsioni di traffico del 2016 stimano di movimentare per la stagione in corso 1.550.000 passeggeri per un totale di 529 approdi, 38 compagnie schedate per complessive 70 unità posizionate a fronte dei 1.582.483 unità e 521 approdi dell'anno passato – spiega ancora Sandro Trevisanato. L'anno scorso con il Terminal 123 si è completato il piano di riqualificazione dell'area di Marittima che da obsoleto porto commerciale si è trasformato in pochi anni in una stazione passeggeri all'Avanguardia. In particolare questo padiglione terminalistico, dopo lo spostamento del traffico traghetti al nuovo Terminal Autostrade del Mare di Fusina è diventata una ulteriore stazione

"La situazione però va risolta a livello governativo al più presto – continua Trevisanato – perché vietando l'accesso alla maggior parte delle nuove navi, Venezia rischierebbe di ospitare quelle meno recenti e tecnologicamente meno avanzate con una progressiva marginalizzazione del terminal lagunare, baricentro dei traffici adriatici, generando ripercussioni sull'intera crocieristica italiana e su tutto l'indotto occupazionale ed economico ad essa collegato. Se le normative non cambiano al più presto avremo un declino tanto rapido quanto vertiginoso è stata la crescita della crocieristica stessa, mettendo in crisi un comparto che in termini economici di spesa di passeggeri, equipaggi e navi vale oltre 450 milioni di euro annui. Secondo l'ultimo rapporto del Clia l'economia di Venezia, ha già subito una perdita di 40 milioni di euro nel 2014 e nel 2015 in termini di spesa diretta proveniente da crocieristi, equipaggio e navi, attribuibile direttamente al limite delle 96 mila tonnellate. Nel dettaglio, si sono persi 20,2 milioni di euro solo in relazione alla spesa diretta di passeggeri e membri dell'equipaggio, e 20,7 milioni di euro per la spesa diretta di navi da crociera. Il calo del traffico, insieme al calo delle spese dirette, causa anche difficoltà per le aziende locali coinvolte in attività collegate alla crocieristica. Nella sola area di Venezia sono oltre 200 le aziende economicamente legate alla crocieristica per un totale di 2.150 posti di lavoro (1.221 nel comune di Venezia) in 38 settori diversi.

Due sono le misure che, secondo Trevisanato, il Governo dovrebbe mettere in atto. La prima l'individuazione di una via alternativa, con verifiche tecniche successive, che garantisca lo spostamento del transito delle Grandi Navi dal Canale San Marco – Giudecca. Ed allo stato attuale l'unica che appare percorribile, condivisa peraltro dal Comune di Venezia e dall'Autorità Portuale, è il canale Tresse Nuovo. Lo scavo di questo nuovo canale, unico progetto presentato da soggetti pubblici, oltre a rappresentare una straordinaria opportunità per riqualificare dal punto di vista dell'habitat naturalistico la Laguna, permetterebbe finalmente di superare l'impasse creata dal Decreto Clini Passera prima e dalla successiva ordinanza 153/2013 della Capitaneria di Porto, introducendo criteri limitativi su base quantitativa quale quello delle 96.000 tonnellate. Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti inoltre, secondo quanto annunciato di recente dal suo titolare Graziano Delrio ha dato il via libera a investire per completare gli studi di impatto ambientale del progetto Tresse Nuovo, segnalando al ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare che il carattere prioritario risiede nella circostanza che tale progetto ha ricevuto i pareri positivi di tutte le amministrazioni locali rispetto ad altri in corso di elaborazione.

La seconda determinazione che il Governo dovrebbe assumere contemporaneamente, è la definizione di un decreto che superi l'illogicità del limite già annullato dal TAR del Veneto ma rispettato volontariamente dalle compagnie di crociera – passando da una misura quantitativa ad una qualitativa. Tale passaggio è stato espresso dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio il quale di recente, a margine del varo di una nuova nave presso la Fincantieri, ha dichiarato come abbia seriamente preso in considerazione la necessità di adottare limiti qualitativi e non quantitativi per la soluzione transitoria.

- segue

Una scelta peraltro auspicata anche dal sottosegretario ai Beni e alle Attività Culturali e al Turismo, Dora Bianchi e da sempre sostenuta da VTP per continuare a garantire in termini di qualità e di numero di passeggeri il livello di eccellenza già raggiunto dal Porto Crociere di Venezia. Il limite è infatti del tutto ingiustificato se non in termini estetici, ed è dannoso proprio ai fini della tutela ambientale e della sicurezza. Tale criterio ha determinato la sostituzione da parte di molte compagnie, per non perdere la destinazione Venezia, di navi all'avanguardia, dotate di tecnologia di ultima generazione e a basso impatto ambientale, con unità più piccole, ma allo stesso tempo più vecchie e di conseguenza meno manovrabili e più inquinanti. Infatti queste ultime non sono di norma predisposte per l'uso di combustibili alternativi, né per l'uso di filtri né per ricevere energia elettrica da terra durante l'ormeggio.

Intanto continuano gli investimenti sul fronte infrastrutturale. In particolare si registra un ulteriore miglioramento della viabilità interna al porto sia per gli operatori che per i passeggeri che possono muoversi in tutta sicurezza mediante percorsi pedonali coperti preassemblati. Si eleva anche lo standard per lo smistamento dei bagagli il cui conferimento avviene in ogni terminal grazie ad un sistema di nastri trasportatori che convogliano valigie e borse, attraverso tunnel sottostanti il fabbricato direttamente sulla banchina di servizio. Oltre al numero, che ha raggiunto un totale di 2235 stalli, aumenta anche l'efficienza del sistema di automazione dei parcheggi e della loro prenotazione online direttamente accessibile in tutta comodità dal sito web di VTP. Nell'ultimo anno si è puntato molto sull'accoglienza dei passeggeri quindi l'offerta è stata aumentata sia incrementando il numero degli information point, che offrendo nuovi servizi (parafarmacia, gelaterie, shuttle e taxi per raggiungere la città storica) oltre all'ampliamento del punto di ristoro centrale dove gustare specialità enogastronomiche nazionali e tipiche del territorio. Inoltre si è lavorato ad una nuova disposizione dei pontili di attracco per i mezzi di collegamento per la città storica (lancioni e taxi) e al rivestimento di protezioni aggiuntive in prossimità delle bitte d'attracco per uno svolgimento in tutta sicurezza della attività di ormeggio.

Il Nautilus

Porto di Venezia: lavori in vista per la banchina Emilia



VENEZIA – Costruita tra il 1972 ed il 1975, la Banchina “Emilia” del Porto di Venezia è stata a lungo utilizzata per far fronte alla necessità di aumentare le infrastrutture a servizio delle industrie insediate a Porto Marghera e dei traffici del porto commerciale. Il progressivo degrado delle strutture ha negli anni condotto ad una limitazione nell’uso della banchina fino alla recente messa fuori esercizio.

Con l’aggiudicazione dei lavori di ripristino e rifacimento, l’infrastruttura tornerà presto ad essere operativa, a fare insomma ciò per cui è stata creata. Accogliere le navi, ma soprattutto le merci, in arrivo o in partenza dal porto commerciale di Venezia.

Situata nell’Isola Commerciale al Molo B la banchina infatti sarà oggetto di interventi specifici per garantire: il ripristino della funzionalità strutturale; l’ampliamento dei carichi di esercizio (un intervento necessario per garantire che la banchina possa sopportare ben 5 tonnellate per metro quadrato anziché le 3 tonnellate per metro quadrato della vecchia banchina); l’impermeabilizzazione della sponde.

La banchina “Emilia” sarà interessata da tali interventi – che dureranno per un anno circa – per un tratto pari a 200 metri. Il valore dell’intervento è di 8 milioni di euro.

PPP

Le privatizzazioni si fermano al Venice Port Terminal

In Veneto non si trovano mai d' accordo su nulla, e le baruffe chiozzotte di goldoniana memoria sono all' ordine del giorno. Eppure l' intero consiglio regionale - maggioranza e opposizione - ha votato contro la privatizzazione del Venice Port Terminal, la marittima per le crociere, e ha chiesto alla finanziaria regionale Veneto Sviluppo di esercitare la prelazione sulla quota di maggioranza messa in vendita dall' **Autorità Portuale** di Venezia e comprata da una cordata di grandi operatori del settore. Ventiquattro milioni di soldi pubblici in barba alla legge di stabilità che chiede di limitare le partecipazioni pubbliche negli enti non rilevanti seguita da tutti gli altri porti italiani. (R.Fi.)



Porti: Genova, Vte inaugura misure sicurezza per area internazionale

Danesi: 'E' garanzia per lavoratori e utenza'

(ANSA) - GENOVA, 3 MAG - È un progetto molto complesso, composto da telecamere di sorveglianza di ultima generazione, lettori ottici oltre a un sistema di "tornelli", quello realizzato da Psa Voltri-Pra per regolamentare l'accesso all'area internazionale del terminal. Il nuovo sistema di check point è stato inaugurato dall'amministratore delegato, Gilberto Danesi, alla presenza del Commissario straordinario dell'autorità portuale di Genova, il comandante della Capitaneria di Porto, Giovanni Pettorino. "Essere giunti al completamento del progetto ci rende particolarmente orgogliosi - spiega Psa in una nota - il nuovo sistema di controllo accessi sarà in grado di assicurare un significativo innalzamento degli standard di sicurezza del terminal, a beneficio dei lavoratori, dell'utenza e, più in generale, di tutta la comunità portuale".

The Medi Telegraph



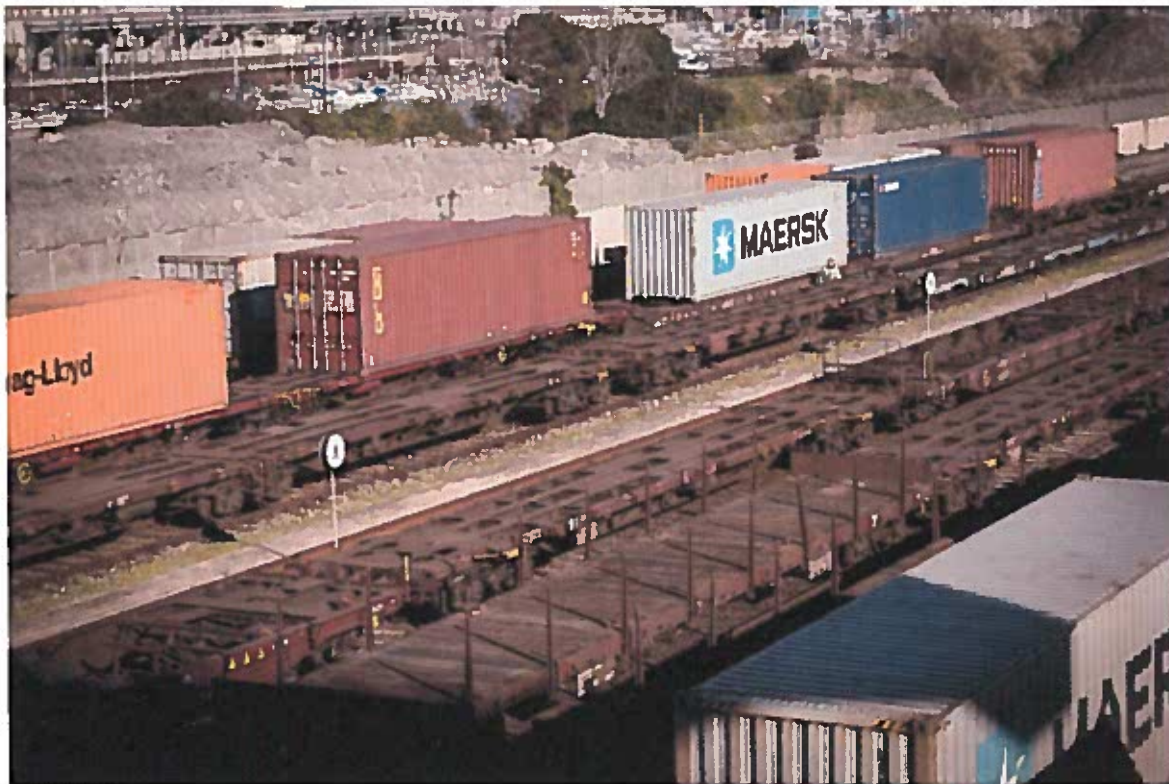
Psa rafforza i controlli sotto la Lanterna, varchi più sicuri al Vte

Genova - Ogni anno, entrano ed escono dal terminal genovese 15 mila persone, fra circa 600 lavoratori della struttura, tremila autotrasportatori, clienti e altri visitatori.

Genova - **È un progetto molto complesso, composto da telecamere di sorveglianza di ultima generazione, lettori ottici e un sistema di tornelli, quello realizzato a Genova dal terminal Vte di Voltri-Pra'.** Il nuovo sistema di check point, messo a punto sulle banchine gestite dal gruppo Psa, è stato inaugurato nella giornata di ieri dall'amministratore delegato, **Gilberto Danesi**, alla presenza del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Genova, l'ammiraglio **Giovanni Pettorino**.

«Essere giunti al completamento del progetto ci rende particolarmente orgogliosi - spiega Psa in una nota - il nuovo sistema di controllo accessi sarà in grado di assicurare un significativo innalzamento degli standard di sicurezza del terminal, a beneficio dei lavoratori, dell'utenza e, più in generale, di tutta la comunità portuale». **Attualmente il terminal genovese sta testando nuove gru di banchina per navi da 20 mila teu.** Ogni anno, entrano ed escono dal Vte 15 mila persone, fra circa 600 lavoratori del terminal, tremila autotrasportatori quotidiani, clienti e altri visitatori che accedono alla struttura.

Voltri Terminal Europa investe per aumentare la quota di trasporto ferroviario dal terminal container di Genova Prà



(FERPRESS) – Roma, 3 MAG – Il Voltri Terminal Europa del porto di Genova Prà punta sul trasporto intermodale investendo nel parco ferroviario del terminal. Entro maggio sarà infatti completata una "deviata" ferroviaria che consentirà di sfruttarne al meglio la capacità del fascio di binari con l'obiettivo di incrementare ulteriormente la quota di container che arriva e parte del terminal contenitori via treno.

Questa operazione, secondo quanto spiega una nota della società, prevede il posizionamento, al centro del parco, di uno scambio che congiunge tutti e nove i binari. "Si tratta di un investimento limitato ma importante dal punto di vista operativo. Attualmente movimentiamo circa il 19% dei volumi totali via treni e la produttività che abbiamo nella movimentazione dei container è molto buona, circa 110 movimenti/ora" spiega Gilberto Danesi, amministratore delegato del primo terminal container d'Italia per merci movimentate.

L'intervento in questione permetterà di ottenere due parchi ferroviari di lunghezza pari a 500 metri ciascuno e in questo modo il numero delle coppie di treni operabili ogni giorno passerà dagli attuali undici a quindici. Il progetto continuerà con l'installazione di una nuova gru di ferrovia entro il 2017, che porterà a quattro il numero totale delle macchine disponibili. Il terminal di Prà è in attesa da anni che vengano completati i lavori per il raddoppio dell'unico binario d'accesso al terminal container.

Grazie alla connessione diretta con la rete ferroviaria nazionale, Voltri Terminal Europa offre infatti numerosi collegamenti con le aree produttive delle principali città italiane e di qui con la Svizzera e la Germania. "Nel 2016 prevediamo di chiudere con movimentazioni in ulteriore crescita e il target è di raggiungere 1,35-1,4 milioni di Teu" conclude Danesi.

Genova, Psa rafforza i controlli

«Per la sicurezza, i terminal portuali devono avere gli stessi controlli di un aeroporto», aveva detto poche settimane fa in un'intervista all'Avvisatore marittimo Gilberto Danesi, presidente dei terminalisti genovesi in Confindustria e numero uno del terminal Psa di Prà Voltri. Detto fatto: ieri il terminal del Ponente genovese ha inaugurato, primo in Italia, un sistema elettronico per il controllo degli accessi ai varchi dell'area internazionale, che consentirà di sapere in tempo reale chi è presente su banchine e piazzali. E nei prossimi mesi il sistema verrà esteso anche agli uffici. «Il nuovo sistema di controllo accessi - spiega una nota - sarà in grado di assicurare un significativo innalzamento degli standard di sicurezza del terminal, a beneficio dei lavoratori, dell'utenza e più in generale di tutta la comunità portuale». Nel 2015 Vte ha fatturato 130 milioni di euro (con mutui per 65 milioni di euro dalla banca francese Société générale). Attualmente sta testando nuove gru di banchina per navi da 20 mila teu. Ogni anno entrano ed escono dal Vte 15 mila persone, fra i circa 600 lavoratori del terminal, i 2 o 3 mila autotrasportatori quotidiani, i clienti e altri visitatori. Una massa enorme a cui devono essere applicate le regole sempre più severe sulla security implementate da Stati Uniti, Unione europea e Imo soprattutto dopo gli attentati dell'11 settembre 2001. Finora il Vte ha operato in analogico, con un proprio settore di sorveglianza composto da quindici persone affiancate da guardie giurate di una società esterna. Adesso il sistema si automatizza con un software, chiamato Vam, che va ad aggiungersi al personale di sorveglianza. Verranno anche aumentate le videocamere, alcune delle quali verranno dedicate al controllo dei punti di accesso. «Si tratta di un sistema straordinario, che tutela la sicurezza senza intralciare il traffico e che va oltre gli obblighi di legge. E' il primo in Italia e speriamo possa essere esteso presto anche in altri terminal a Genova e in Italia», ha detto Giovanni Pettorino, comandante della Capitaneria di porto e commissario dell'Autorità portuale di Genova, che ieri ha partecipato alla presentazioni di Vam assieme a Carmelo Cesario (Guardia di finanza) Massimo Pittaluga (Carabinieri) e Pierpaolo Franzone (Polmare). «Vam - spiega Antonio Minnella, responsabile per la security del terminal - è un software che gestisce un sistema di controllo degli accessi per pedoni e autisti dotati di badge. E' anche collegato a una rete di videocamere. Assieme a Vam, abbiamo mantenuto il presidio delle guardie giurate. Un operatore è sempre presente nelle 24 ore. Abbiamo consolidato l'applicazione di procedure che prima erano effettuate in maniera manuale e adesso sono automatizzate». In pratica, per entrare bisogna oltrepassare sbarre o tornelli che si aprono soltanto dopo aver riconosciuto il badge (possono essere

- segue

utilizzati quelli del terminal o quelli forniti dall'Autorità portuale). Ieri il sistema è stato testato con successo anche per gli autotrasportatori. Nel terminal, oltre ai dipendenti diretti, operano spesso anche i lavoratori della Compagnia Unica, che intervengono in caso di picchi di lavoro, come previsto dall'articolo 17 della legge 84/1994. Il nuovo sistema permetterà di tracciare passaggi e presenze, impedendo a estranei di entrare in aree dove sono depositati container destinati al mercato estero. Nel 2002, dopo gli attentati dell'11 settembre, l'Imo, l'agenzia dell'Onu per il trasporto marittimo, ha predisposto un codice, l'Isps Code, che rafforza le misure già previste dalla convenzione Solas per la sicurezza sulle navi e nei porti. Il codice è stato adottato nel 2004 dall'Unione europea. Per quanto riguarda i terminal e le Autorità portuali, l'Isps Code prevede che venga predisposto un piano di sicurezza e indichi un funzionario responsabile della sua applicazione. Negli ultimi anni i terminal e, per quanto riguarda le banchine pubbliche, le Autorità portuali, hanno investito su sistemi di sorveglianza e videosorveglianza per evitare che le navi e i container possano essere utilizzati per attentati terroristici. Il nuovo sistema adottato da Vte rende ancora più rapido e efficace il sistema dei controlli previsto dalla normativa. Alberto Ghiara



Genova, è ancora guerra tra Authority e revisori dei conti

Genova - Bocciato lo schema dei premi ai dipendenti e la delibera sul contratto integrativo. IL DOCUMENTO

Genova - L'ennesimo capitolo della guerra tra Autorità portuale e revisori dei conti rischia di non essere l'ultimo. Nella seduta del comitato portuale di giovedì scorso, l'Authority guidata dal commissario **Pettorino** ha deciso di definire «la contrattazione di secondo livello per i quadri e gli impiegati dell'Authority portuale». Il provvedimento è stato preso nonostante i revisori dei conti avessero già bocciato il 7 maggio la delibera che l'Authority ha portato poi all'approvazione del parlamentino del porto. Perché, secondo i revisori, **l'ispezione del Mef di maggio 2015 di cui il Secolo/The Meditelegraph ha dato ampio conto, aveva già mosso rilievi sulla questione.** Non solo: i revisori pur riconoscendo che il provvedimento sanerebbe una situazione pregressa «non ritiene siano stati forniti sufficienti elementi per superare le osservazioni già formulate». Il verbale, pubblicato sul sito dell'Authority e [disponibile anche qui](#), contesta a Palazzo San Giorgio pure l'assunzione di una nuova figura specialistica da affidare al servizio ambiente: «I dettagli forniti...non individuano l'esigenza di tale assunzione...né programmata né prevista».

Il Secolo XIX

IL DOCUMENTO

Genova, è ancora guerra aperta tra revisori e Authority

GENOVA. L'ennesimo capitolo della guerra tra **Autorità portuale** e revisori dei conti rischia di non essere l'ultimo.

Nella seduta del comitato **portuale** di giovedì scorso, l'Authority guidata dal commissario Pettorino ha deciso di definire «la contrattazione di secondo livello per i quadri e gli impiegati dell' **Autorità portuale**». Il provvedimento è stato preso nonostante i revisori dei conti avessero già bocciato il 7 maggio la delibera che l'Authority ha portato poi all'approvazione del parlamentino del porto. Perché, secondo i revisori, l'ispezione del Mef di maggio 2015 di cui il Secolo/The Meditelegraph ha dato ampio conto, aveva già mosso rilievi sulla questione.

Non solo: i revisori pur riconoscendo che il provvedimento sanerebbe una situazione pregressa «non ritiene siano stati forniti sufficienti elementi per superare le osservazioni già formulate». Il verbale, pubblicato sul sito dell'Authority e disponibile anche su www.themeditelegraph.it, contesta a Palazzo San Giorgio pure l'assunzione di una nuova figura specialistica da affidare al servizio ambiente: «I dettagli forniti...non individuano l'esigenza di tale assunzione...né programmata né prevista».

The Medi Telegraph



Traffici marittimi, convegno a Genova

Genova - Organizzato da Secolo XIX, MediTelegraph e TTM. "Dry bulk e tanker: i fattori della ripresa" il tema dell'evento del 28 maggio a bordo della nave "Msc Armonia".

Genova - **"Dry bulk e tanker: i fattori della ripresa"**. È questo il titolo del convegno organizzato dal Secolo XIX, The MediTelegraph e TTM, con il patrocinio di Confilarma, in agenda sabato 28 maggio a Genova. Partendo dall'analisi della situazione attuale dei mercati dry e tanker, l'obiettivo dell'evento è individuare, grazie al contributo dei protagonisti del settore, i fattori in grado di favorire la ripresa virtuosa di un nuovo ciclo economico. Sul fronte ricavi risulta fondamentale l'incremento dei noli, ma è necessario anche investire in nuove tecnologie in ottica di cost saving e per una gestione ecosostenibile delle flotte.

I lavori saranno introdotti da un'analisi curata da Banchemo Costa e si svilupperanno in due sessioni: la prima dal titolo "La crisi del carico secco, strategie e investimenti per governarla", la seconda "I carichi liquidi, non solo noli: le grandi opportunità del settore". Fra i relatori Salvatore d'Amico (fleet director d'Amico società di navigazione), Antonio Gozzi (presidente Federacciai), Fabrizio Vettosi (d.g. Venice Shipping & Logistics), Giancarlo Casani (d.g. Ancanap). **Il convegno si svolgerà a bordo della "Msc Armonia"; la partecipazione è gratuita.** Considerato il limitato numero di posti è necessaria l'iscrizione alla pagina forum.themeditelegraph.com. Per contattare la segreteria organizzativa potete scrivere a forum@themeditelegraph.com.

Il Secolo XIX

Un "toscano verso la guida del porto di Spezia

Messineo (Carrara) in pole per il dopo Forcieri

GENOVA. Le griglie con nomi cominciano a girare nelle stanze romane e le diverse caselle iniziano a riempirsi: nel gioco di incastri da una parte il nome di uno dei 15 porti che la riforma Delrio ha individuato, dall'altra il nome del futuro presidente.

In Liguria ci sono due spazi vuoti e quello dello scalo della Spezia, la cui Authority includerà anche il porto di Marina di Carrara, potrebbe riempirsi presto. Francesco Messineo, oggi alla guida del porto toscano, al momento è il candidato numero uno ad occupare la poltrona ora di Forcieri, che è sempre più tirato per la giacca per la candidatura a sindaco per il dopo Federici. Messineo, a Roma, gode di stima anche per i risultati ottenuti come segretario generale a Salerno e ora potrebbe diventare presidente della futura Authority che unirà La Spezia a Carrara.

Messineo, la cui nomina sarebbe gradita al Partito Democratico, avrebbe anche il via libera dalla Regione Toscana, smussando così il mal di pancia di Firenze che avrebbe preferito non perdere il controllo su uno dei porti regionali. Nonostante Messineo sia toscano solo d'adozione (è infatti nato a

Salerno), la sua candidatura sarebbe sponsorizzata anche da diversi operatori portuali, oltre che da una parte politica del centro-sinistra. «Nessuno per ora mi ha chiamato - dice Messineo - e credo che le nuove nomine, da parte del ministero dei Trasporti, ancora non siano state fatte. Detto questo, essere indicato come presidente dell'Authority dei porti della Spezia e Marina di Carrara, mi onorerebbe molto».

Intanto si scaldano i motori anche per le altre poltrone. La riforma dovrebbe già questa settimana ottenere il parere definitivo dal Consiglio di Stato che a fine marzo aveva concesso l'ok tecnico. Qualche modifica verrà richiesta, ma il cammino del decreto potrebbe così procedere e dopo il passaggio alle commissioni parlamentari, arriverebbe a fine giugno l'ok definitivo per la nuova governance dei porti. Le manovre sono cominciate un po' ovunque. A Civitavecchia si fanno due nomi: l'attuale comandante del porto Giuseppe Tarzia e l'avvocato Francesco Maria Di Maio, figlio di un professore universitario. Pasqua lino Monti, attuale presidente del porto di Roma, è tra i candidati alla successione di Giuliano Gallanti a Livorno. È Palazzo Chigi a spingere per il giovane presidente, mentre la Regione punterebbe su Giovanni Bonadio, al vertice della Società Logistica Toscana. Tra i nomi che si fanno in banchina, per Napoli alcuni operatori penserebbero ad una soluzione forte con Ivano Russo (ora super consulente di Delrio) a capo della nuova Authority che comprende anche Salerno: in pole

però rimane Andrea Annunziata vista la vicinanza con il governatore De Luca. A Messina, che sarà unita con Gioia Tauro, dovrebbe finire il deputato di Ncd Vincenzo Garofalo che già ha ricoperto la carica nel 2003. A Genova in pole c'è Marco Simonetti (manager Contship), a seguire Biasotti e Signorini, mentre dovrebbero essere confermati Prete a Taranto e Giampieri ad Ancona. A Ravenna, tra i papabili, c'è Claudio Casadio, già oggi in comitato portuale.

CLAUDIO CASADIO



Porti, il valzer dei presidenti: per La Spezia in pole c'è

Messineo

Roma - Confermati e nuovi nomi: gli operatori chiedono Ivano Russo a Napoli, Bonadio (Logistica Toscana) è il nome per Livorno. A Civitavecchia anche il comandante del porto Tarzia.

Roma - Le griglie con i nomi cominciano a girare nelle stanze romane e le diverse caselle iniziano a riempirsi: nel gioco di incastri da una parte il nome di uno dei 15 porti che la riforma Delrio ha individuato, dall'altra il nome del futuro presidente. In Liguria ci sono due spazi vuoti e quello dello scalo della Spezia, la cui Authority includerà anche il porto di Marina di Carrara, potrebbe riempirsi presto.

Francesco Messineo, oggi alla guida del porto toscano, al momento è il candidato numero uno ad occupare la poltrona ora di Forcieri, che è sempre più tirato per la giacca per la candidatura a sindaco per il dopo Federici. Messineo, a Roma, gode di stima anche per i risultati ottenuti come segretario generale a Salerno e ora potrebbe diventare presidente della futura Authority che unirà La Spezia a Carrara. Messineo, la cui nomina sarebbe gradita al Partito Democratico, avrebbe anche il via libera dalla Regione Toscana, smussando così i mal di pancia di Firenze che avrebbe preferito non perdere il controllo su uno dei porti regionali. Nonostante Messineo sia toscano solo d'adozione (è infatti nato a Salerno), la sua candidatura sarebbe sponsorizzata anche da diversi operatori portuali, oltre che da una parte politica del centro-sinistra. «Nessuno per ora mi ha chiamato - dice Messineo - e credo che le nuove nomine, da parte del ministero dei Trasporti, ancora non siano state fatte. Detto questo, essere indicato come presidente dell'Authority dei porti della Spezia e Marina di Carrara, mi onorerebbe molto». Intanto si scaldano i motori anche per le altre poltrone. **La riforma dovrebbe già questa settimana ottenere il parere definitivo dal Consiglio di Stato che a fine marzo aveva concesso l'ok tecnico.** Qualche modifica verrà richiesta, ma il cammino del decreto potrebbe così procedere e dopo il passaggio alle commissioni parlamentari, arriverebbe a fine giugno l'ok definitivo per la nuova governance dei porti.

The Medi Telegraph

Le manovre sono cominciate un po' ovunque. A Civitavecchia si fanno due nomi: l'attuale comandante della capitaneria di porto Giuseppe Tarzia (più fonti romane anche parlamentari, riferiscono di movimenti per ottenere il via libera alla presidenza) e l'avvocato Francesco Maria Di Maio, figlio di un noto professore universitario.

L'ammiraglio Tarzia è stato **dal 1998 al 2000 nel Gabinetto del ministero delle infrastrutture e dei Trasporti con l'incarico di Ufficiale Superiore addetto ai ministri Burlando, Treu e Bersani. Per il comandante l'eventuale promozione a presidente dell'Authority scatterebbe con la richiesta di un'aspettativa, visto che non ha ancora l'età da pensione.**

Pasqualino Monti, attuale presidente del porto di Roma, è tra i candidati alla successione di **Giuliano Gallanti a Livorno**. È Palazzo Chigi a spingere per il giovane presidente, mentre la Regione punterebbe su Giovanni Bonadio, al vertice della Società Logistica Toscana. Tra i nomi che si fanno in banchina, per Napoli alcuni operatori penserebbero ad una soluzione forte con Ivano Russo (ora super consulente di Delrio) a capo della nuova Authority che comprende anche Salerno: in pole però rimane Andrea Annunziata vista la vicinanza con il governatore De Luca. A Messina, che sarà unita con Gioia Tauro, dovrebbe finire il deputato di Ncd **Vincenzo Garofalo** che già ha ricoperto la carica nel 2003. A Genova in pole c'è Marco Simonetti (manager Contship), a seguire Biasotti e Signorini, mentre dovrebbero essere confermati **Prete a Taranto e Giampieri ad Ancona**. A Ravenna, tra i papabili, c'è **Claudio Casadio**, già oggi in comitato portuale.

Allo studio nuovo servizio ferroviario container fra il porto di Marina di Carrara e la Lombardia



(FERPRESS) – Roma, 3 MAG – Il porto di Marina di Carrara sarà presto collegato al mercato della Lombardia da un collegamento intermodale regolare per il trasporto dei container. Ad annunciarlo è stato il presidente della locale Autorità portuale, Francesco Messineo, a margine della celebrazione per l'insediamento in porto del Gruppo Grendi con una linea marittima verso la Sardegna.

Descrivendo le attività del nuovo entrante nel porto toscano, Messineo ha detto: "Grendi non è soltanto un armatore ma è un operatore della logistica, ha come clienti direttamente le aziende e larga parte della merce imbarcata sulla nave è traffico proprio. Ciò è importante perché probabilmente una serie dei suoi clienti fra un po' di mesi potranno essere serviti via treno". Già in passato, in effetti, la compagnia di navigazione guidata dalla famiglia musso aveva sperimentato un treno fra Vado Ligure e Modena con frequenza trisettimanale trazione da Captrain.

Un progetto simile pare verrà replicato ora da Carrara verso il Nord Italia. Messineo ha infatti aggiunto: "L'arrivo di Grendi in porto con i suoi volumi di merce consentirà di aggiungere massa critica addirittura per immaginare dei servizi di linea di trasporto ferroviario fra il porto di Marina di Carrara e la Lombardia, e siamo tutti già al lavoro per avviare questi nuovi servizi. Ovviamente una volta che si avranno dei collegamenti ferroviari di linea più volte a settimana sulla Lombardia, questa sarà un'opportunità per tutte le aziende del territorio che fino a oggi non potevano avere un servizio intermodale competitivo".



Porti: intesa da 10,6 mln per interporto Livorno

Siglata da presidenti Regione, Ap e società A. Vespucci

FIRENZE, 3 MAG - Un protocollo di intesa da 10,6 milioni di euro per il rilancio dell'Interporto toscano di Livorno. E' quanto siglato oggi a Firenze dai presidenti della Regione Toscana Enrico Rossi insieme all'Autorità portuale Giuliano Gallanti e al presidente della Società A. Vespucci Rocco Nastasi. L'intesa, spiega una nota, prevede che l'Autorità portuale sottoponga al Comitato portuale la sottoscrizione di un aumento di capitale sociale della Società A. Vespucci per un totale di 6,6 milioni di euro, una cifra che è pari all'importo a base d'asta per la vendita delle quote della Porto di Livorno 2000 srl. L'Autorità portuale si impegna inoltre ad avviare le procedure di legge per acquistare in terreno di 50 mila metri quadrati di proprietà della Interporto Toscano che ha una edificabilità del 50% ad uso magazzini e libero da gravami. Il prezzo sarà determinato dall'Agenzia del demanio e dovrebbe essere di 4 milioni di euro. Da parte sua la Società Interporto Toscano presenterà un piano di consolidamento e sviluppo da sottoporre al sistema bancario interessato. La Regione Toscana sottoporrà all'approvazione del Consiglio regionale la conferma della fidejussione fino ad un massimo di 18 milioni di euro e un posticipo di tre anni della scadenza del debito (attualmente prevista a fine 2019) prorogandola al 31 dicembre 2022. "Il nostro intento è quello di dare stabilità alla società che gestisce l'Interporto di Livorno - ha sottolineato Rossi - per garantire un più adeguato sviluppo dello scalo labronico e del complesso delle attività che ruotano intorno al porto, in linea con gli investimenti che Regione, Autorità portuale e privati stanno facendo nell'area e con una infrastrutturazione strategica, logistica, ferroviaria e intermodale che permetterà al Porto di Livorno migliori e più veloci collegamenti con i principali Paesi europei e mondiali". Per Rossi "dal futuro e dalla competitività dei porti di Livorno e Piombino dipendono il futuro e la competitività della costa toscana. E la firma di questa mattina rappresenta un passo importante in direzione del suo sviluppo".



Interporto Toscano, 10 milioni per il rilancio

Firenze - L'intesa è stata firmata dai presidenti di Regione Toscana, Autorità portuale di Livorno e Società A. Vespucci, rispettivamente Enrico Rossi, Giuliano Gallanti e Rocco Nastasi.

Firenze - **I presidenti di Regione Toscana, Autorità portuale e Società A. Vespucci, rispettivamente Enrico Rossi, Giuliano Gallanti e Rocco Nastasi, hanno firmato oggi un protocollo di intesa da 10,6 milioni di euro per il rilancio dell'Interporto Toscano di Livorno.** L'intesa prevede che l'Autorità portuale sottoponga al Comitato Portuale la sottoscrizione di un aumento di capitale sociale della Società A. Vespucci per un totale di 6 milioni e 665 mila euro, una cifra che è pari all'importo a base d'asta per la vendita delle quote della Porto di Livorno 2000 srl. L'Autorità portuale si impegna inoltre ad avviare le procedure di legge per acquistare in terreno di 50.000 metri quadrati di proprietà della Interporto Toscano che ha una edificabilità del 50% ad uso magazzini e libero da gravami. Il prezzo, si legge in una nota, sarà determinato dall'Agenzia del demanio e dovrebbe essere di 4 milioni di euro. Da parte sua la Società Interporto Toscano presenterà un piano di consolidamento e sviluppo da sottoporre al sistema bancario interessato.

La Regione Toscana sottoporrà all'approvazione del Consiglio regionale la conferma della fideiussione fino ad un massimo di 18 milioni di euro e un posticipo di tre anni della scadenza del debito (attualmente prevista a fine 2019) prorogandola al 31 dicembre 2022. Il protocollo prevede inoltre che la Società Interporto Toscano effettui un costante monitoraggio della spesa e ponga in essere tutte le azioni necessarie a garantire l'equilibrio economico finanziario.

- segue

Regione e Autorità portuale, in seguito all'attuazione degli impegni previsti dal Protocollo, proporranno agli altri soci una modifica della governance dell'Interporto che risponda alla mutata compagine sociale. Al momento i soci pubblici rappresentano il 53,18% della compagine sociale. La Regione, con il 23,56% è il socio di maggioranza. **Al momento della ricapitalizzazione da 6,665 milioni di euro e se non ne interverranno altre, la quota dell'Autorità portuale passerà dall'attuale 9,59% al 30,28% e la Regione vedrà ridimensionata la sua presenza al 18%.** L'ultimo aumento di capitale sociale della Società interporto toscano è stato sottoscritto nel luglio 2013 da parte della Regione Toscana grazie ad uno stanziamento di 3,2 milioni di euro.

«Il nostro intento è quello di dare stabilità alla società che gestisce l'Interporto di Livorno per garantire un più adeguato sviluppo dello scalo labronico e del complesso delle attività che ruotano intorno al porto, in linea con gli investimenti che Regione, Autorità portuale e privati stanno facendo nell'area e con una infrastrutturazione strategica, logistica, ferroviaria e intermodale che permetterà al Porto di Livorno migliori e più veloci collegamenti con i principali Paesi europei e mondiali» afferma il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, a margine della firma. «Dal futuro e dalla competitività dei porti di Livorno e Piombino - conclude - dipendono il futuro e la competitività della costa toscana. E la firma di questa mattina rappresenta un passo importante in direzione del suo sviluppo». **«Gli impegni presi oggi con la Regione rispondono a quello che è da sempre un nostro obiettivo strategico: trasformare l'Interporto in un nostro polmone operativo, in un centro logistico efficiente al servizio dei mercati del Centro e Nord Europa»**, spiega il commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, aggiungendo: «Secondo gli orientamenti espressi da alcuni soci e condivisi dall'APL, è auspicabile che la gestione dell'interporto venga affidata alla Port Authority».

«Con l'accordo firmato oggi - afferma il presidente dell'Interporto, Rocco Nastasi - Regione Toscana e Port Authority prendono impegni rilevanti per il futuro del Verspucci. L'aumento di capitale dell'APL, i programmati investimenti sull'area e la proroga della garanzia fideiussoria da parte della Regione, ci consentono non soltanto di portare la società in equilibrio economico e finanziario, ma di rilanciarne l'immagine». Nastasi sottolinea come l'operazione arrivi a conclusione di una serie di risultati positivi messi a segno dalla società nei giorni scorsi: **«Abbiamo attivato, e reso operativi, con grande soddisfazione degli operatori coinvolti, i corridoi doganali veloci tra porto e interporto e stiamo lavorando per realizzare dei collegamenti ferroviari moderni con l'Interporto di Verona.** Ci sono insomma tutte le premesse - conclude Nastasi - per parlare di una vera e propria rinascita del Verspucci».

Toscana: firmato oggi protocollo d'intesa di 10,6 milioni tra Regione, AP con Interporto



(FERPRESS) - Firenze, 3 MAG - I presidenti di Regione Toscana, Autorità portuale e Società A. Vespucci, Enrico Rossi, Giuliano Gallanti e Rocco Nastasi, hanno firmato oggi a Firenze un protocollo di intesa da 10,6 milioni di euro per il rilancio dell'Interporto toscano di Livorno. Lo annuncia in una nota la Regione Toscana.

L'intesa prevede che l'Autorità portuale sottoponga al Comitato Portuale la sottoscrizione di un aumento di capitale sociale della Società A. Vespucci per un totale di 6 milioni e 665 mila euro, una cifra che è pari all'importo a base d'asta per la vendita delle quote della Porto di Livorno 2000 srl.

L'Autorità portuale si impegna inoltre ad avviare le procedure di legge per acquistare in terreno di 50.000 metri quadrati di proprietà della Interporto Toscano che ha una edificabilità del 50 per cento ad uso magazzini e libero da gravami. Il prezzo sarà determinato dall'Agenzia del demanio e dovrebbe essere di 4 milioni di euro.

Da parte sua la Società Interporto Toscano presenterà un piano di consolidamento e sviluppo da sottoporre al sistema bancario interessato.

La Regione Toscana sottoporrà all'approvazione del Consiglio regionale la conferma della fidejussione fino ad un massimo di 18 milioni di euro e un posticipo di tre anni della scadenza del debito (attualmente prevista a fine 2019) prorogandola al 31 dicembre 2022.

Il protocollo prevede inoltre che la Società Interporto Toscano effettui un costante monitoraggio della spesa e ponga in essere tutte le azioni necessarie a garantire l'equilibrio economico finanziario.

Regione e Autorità portuale, in seguito all'attuazione degli impegni previsti dal Protocollo, proporranno agli altri soci una modifica della governance dell'Interporto che risponda alla mutata compagine sociale.

Al momento i soci pubblici rappresentano il 53,18 per cento della compagine sociale.

La Regione, con il 23,56 per cento è il socio di maggioranza. Al momento della ricapitalizzazione da 6,665 milioni di euro e se non ne interverranno altre, la quota dell'Autorità portuale passerà dall'attuale 9,59 per cento al 30,28 per cento e la Regione vedrà ridimensionata la sua presenza al 18 per cento.

- segue

L'ultimo aumento di capitale sociale della Società Interporto toscano è stato sottoscritto nel luglio 2013 da parte della Regione Toscana grazie ad uno stanziamento di 3,2 milioni di euro.

"Il nostro intento è quello di dare stabilità alla società che gestisce l'Interporto di Livorno per garantire un più adeguato sviluppo dello scalo labronico e del complesso delle attività che ruotano intorno al porto, in linea con gli investimenti che Regione, Autorità portuale e privati stanno facendo nell'area e con una infrastrutturazione strategica, logistica, ferroviaria e intermodale che permetterà al Porto di Livorno migliori e più veloci collegamenti con i principali Paesi europei e mondiali. Dal futuro e dalla competitività dei porti di Livorno e Piombino dipendono il futuro e la competitività della costa toscana. E la firma di questa mattina rappresenta un passo importante in direzione del suo sviluppo".

Questo il primo commento del presidente della Regione, Enrico Rossi, a margine della firma di questa mattina a Firenze sul Protocollo d'intesa per l'interporto di Livorno.

"Gli impegni presi oggi con la Regione rispondono a quello che è da sempre un nostro obiettivo strategico: trasformare l'Interporto in un nostro polmone operativo, in un centro logistico efficiente al servizio dei mercati del Centro e Nord Europa», ha detto il commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, che ha aggiunto: «Secondo gli orientamenti espressi da alcuni soci e condivisi dall'APL, è auspicabile che la gestione dell'interporto venga affidata alla Port Authority".

"Con l'accordo firmato oggi - ha dichiarato il presidente dell'Interporto, Rocco Nastasi - Regione Toscana e Port Authority prendono impegni rilevanti per il futuro del Verspucci. L'aumento di capitale dell'APL, i programmati investimenti sull'area e la proroga della garanzia fideiussoria da parte della Regione, ci consentono non soltanto di portare la società in equilibrio economico e finanziario, ma di rilanciarne l'immagine".

Nastasi ha poi sottolineato come l'operazione arrivi a conclusione di una serie di risultati positivi messi a segno della società nei giorni scorsi:

"Abbiamo attivato, e reso operativi, con grande soddisfazione degli operatori coinvolti, i corridoi doganali veloci tra porto e interporto e stiamo lavorando per realizzare dei collegamenti ferroviari moderni con l'Interporto di Verona. Ci sono insomma tutte le premesse per parlare di una vera e propria rinascita del Verspucci", ha concluso Nastasi.

La Gazzetta Marittima

Milioni al porto di Livorno dalla BEI e dal fondo CIPE

Le conferme nei documenti ufficiali – Intanto si aspettano le decisioni per le imminenti scadenze dei mandati di commissari per Guerrieri (Piombino) e Gallanti (Livorno)

LIVORNO – Piovono soldi, promessi o richiesti, sul porto di Livorno. Il CIPE ha sbloccato i famosi 50 milioni che si aggiungeranno ai 200 della Regione Toscana e ai 200 dei mutui promessi dalla Port Authority per la Piattaforma Europa. E la BEI, banca europea d'investimenti, crede molto nel porto labronico, tanto da aver formalmente sottoscritto – come è stato enfatizzato alla fine della settimana scorsa su tutti i media nazionali e locali – un prestito di 90 milioni di euro (che non sono noccioline...) a tassi considerati molto favorevoli e con la restituzione scadenzata in vent'anni. Giustamente orgoglioso del risultato, il commissario dell'Autorità portuale Giuliano Gallanti ha fatto notare come la BEI – nel principio generalizzato di tutte le banche del mondo – presta i soldi solo a chi considera solido, capace di restituirli senza problemi, e per di più capace anche di utilizzarli per infrastrutture pubbliche utili e finalizzate alla crescita dell'economia. Insomma, una patente di affidabilità al porto e a chi lo dirige.

* * *

Il quale, sia detto per inciso, sta per scadere come commissario (termine di scadenza venerdì prossimo 13 maggio) ed è ovviamente in attesa di capire se il ministro prorogherà il suo mandato e per quanto. Parentesi nella parentesi: domani, giovedì 5 maggio, scade anche il commissario di Piombino Luciano Guerrieri, anch'egli in attesa di (sperata) proroga. E come già nella precedente scadenza, al momento in cui andiamo in macchina niente si sa. La scelta del governo per Piombino potrebbe essere indicativa anche per Livorno.

* * *

Torniamo alla BEI. Il prestito è stato sottoscritto a Palazzo Rosciano dal commissario Giuliano Gallanti, dal vicecapo del dipartimento operativo della BEI per l'Italia e Malta Alessandro Izzo, dal notaio Gianluca Grosso, presente anche il responsabile BEI dell'istruttoria, Andrea Kirschen. Sull'utilizzo dei fondi ha riferito anche Simone Gagliani, dirigente amministrativo dell'Authority, affiancato dall'avvocato Sara De Maria.

I 90 milioni sono finalizzati a tutta una serie di impegni su opere pubbliche che in questo modo non esauriranno i fondi di normale amministrazione dell'ente. Con la speranza, nemmeno troppo segreta, che la valutazione della BEI su Livorno possa aiutare al momento in cui si tratterà di avere i mutui dei famosi 200 milioni promessi per la Piattaforma Europa. La cui gara, ricordiamo, si dovrebbe concretare con le offerte dei gruppi interessati da presentare entro il 30 giugno, salvo rinvii (come sta avvenendo per la seconda volta per la gara della Porto 2000).

* * *

Ed ecco i lavori cui sono destinati i 90 milioni di mutuo BEI. "I soldi – ha ricordato Gallanti – serviranno per finanziare i principali lavori programmati nel triennio 2016/2019. Si tratta di un piano triennale che presenta un fabbisogno di spesa di 121 milioni di euro. L'attraversamento con Microtunnel del Canale Industriale; l'approfondimento degli accosti della Darsena Petroli; la costruzione del nuovo capannone di stoccaggio della cellulosa in prossimità della Calata Pisa; i lavori di riqualificazione e consolidamento della Calata del Magnale; il riprofilamento del Canale di Accesso sia presso la Torre de Marzocco che presso la Banchina Tripoli.

La Gazzetta Marittima

Con l'OK del Cipe altri 50 milioni al porto

Erano stati promessi nell'ambito degli accordi di programma tra Stato e Regione Toscana

LIVORNO – E finalmente sono arrivati anche loro, gli attesi (e più volte promessi) 50 milioni di euro alla Port Authority per il finanziamento di quota parte del costo degli interventi relativi alla "Realizzazione della darsena Europa. Li ha assegnati il Comitato interministeriale per la programmazione economica, convocato da Renzi il 1 maggio scorso. L'investimento, approvato nell'ambito dell'Accordo di programma per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese, va ad aggiungersi ai 200 milioni di euro messi a disposizione dalla Regione Toscana e ai 289,7 milioni cui la Port Authority farà fronte ricorrendo in parte al credito bancario, in parte usando le risorse proprie, ovvero quelle che si sono liberate anche grazie al maxi prestito da 90 milioni che la Banca Europea degli Investimenti ha concesso all'Autorità Portuale di Livorno per il finanziamento di alcune opere infrastrutturali già cantierate. «Con lo stanziamento deciso dal Governo nazionale – ha dichiarato il commissario Giuliano Gallanti – il processo di realizzazione della Piattaforma Europa, avviato a gennaio con la pubblicazione del bando di gara, riceve un nuovo concreto impulso. L'interessamento del Governo pone una garanzia sul futuro del porto».

«Sebbene ampiamente annunciato – ha aggiunto il segretario generale Massimo Provinciali – l'investimento del Cipe è la conferma che il Governo tifa per Livorno. Il risultato raggiunto ieri arriva al termine di una serie di impegni e azioni che Ministero delle Infrastrutture, Regione e Port Authority hanno portato avanti nel corso di questi anni: dopo aver approvato, in tempi brevi, il Piano Regolatore Portuale, oggi mettiamo un altro importante tassello su un percorso ben avviato: la Piattaforma Europa rappresenta un'occasione di sviluppo per tutto il territorio e dà avvio ad una nuova stagione che speriamo possa regalare altre soddisfazioni». Il costo complessivo per la realizzazione della prima fase della Piattaforma Europa, comprensiva della costruzione di un moderno terminal contenitori adatto a ricevere le navi di ultima generazione, è di 866,4 mln di euro, 668 per le opere civili, 180 per l'allestimento operativo del terminal e 13 per la progettazione.

La sua realizzazione verrà attuata percorrendo un doppio binario: 1) Una gara di finanza di progetto per l'individuazione del promotore finanziario che dovrà progettare, realizzare e gestire il terminal container. La gara è stata pubblicata all'inizio dell'anno e il termine per la presentazione delle domande di partecipazione è stato fissato per il prossimo 30 giugno. Il valore del project financing è di 504 milioni di euro, di cui 326 a carico del privato. 2) Una gara in appalto pubblico per la realizzazione delle opere di interesse generale per il porto, i cui costi saranno a totale carico pubblico, per un totale di 362 milioni di euro.

La Gazzetta Marittima

Livorno nel documento di economia 2016

LIVORNO - Il comandante Angelo Roma, dopo aver letto il documento di economia e finanza 2016 redatto dal governo, ci ha inviato le seguenti estrapolazioni per quanto riguarda il territorio labronico.

Il nostro porto fa' parte del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo: attraversa l'intero stivale, partendo dal valico del Brennero e collegando dunque Trento a Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma ai principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo. Al fine di assicurare i necessari collegamenti interregionali per l'alimentazione dei corridoi da generatori di traffico rilevanti, o ancora per assicurare l'accessibilità di determinate aree del paese: le sezioni più importanti della rete Comprehensive sono rappresentate dalla Direttrice Adriatica (che da Ancona, passando per Pescara, giunge sino in Puglia), dalla Ionica e dall'asse costiero Tirrenico che collega Livorno a Roma.

Da notare che anche alcuni porti indicativi come Savona, Civitavecchia e Messina sono anch'essi parte della rete Comprehensive.

Nel Centro, le maggiori concentrazioni industriali e manifatturiere in aree non metropolitane si registrano nelle province contigue di Pisa-Livorno e Lucca-Massa Carrara in Toscana. Per quanto concerne la geografia e la tipologia dei traffici ferroviari, è utile tenere in considerazione che il traffico convenzionale, rappresenta ancora la quota maggioritaria, con circa il 55%. Il combinato terrestre rappresenta circa il 23% ed è elemento prevalente sulle relazioni internazionali che, in larghissima parte si attestano sui terminali della cosiddetta "Gronda Nord". La parte d'intermodale marittimo (22%) si sviluppa prevalentemente in ambito nazionale, anche se non mancano i servizi internazionali dai porti dell'Europa settentrionale ai terminal intermodali dell'Italia del Nord, così come ci sono svariati servizi dai porti italiani (Trieste in particolare) ai mercati dell'Europa Centro-Orientale. La quasi totalità del traffico che origina nei porti italiani, si suddivide tra La Spezia, Genova, Trieste e Livorno. Sui settantasette impianti intermodali considerati, quelli principali, in altre parole quelli che operano quaranta o più treni/settimana, sono solo sedici e sono tutti localizzati nell'Italia settentrionale, ad eccezione di Catania Bicocca in Sicilia. Anche nel caso degli inland terminal, dunque, la prima necessità è di valorizzare un ingente patrimonio infrastrutturale adesso sottoutilizzato. Il punto centrale su cui intervenire è senza dubbio la competitività del trasporto ferroviario delle merci. Quanto alla programmazione ferroviaria (Contratto di Programma RFI 2012-2016) sono previsti interventi di potenziamento delle connessioni con i porti sui corridoi TEN-T, con particolare riferimento ai porti di Trieste, Genova, Livorno, La Spezia, Ancona e Taranto, e con i terminal intermodali di Milano-Smistamento, Interporto/Retroporto di Guasticce (LI), Bari Lamasinata, Gronda Merci Sud Milano, Scalo merci di Modena Marzaglia, il passante merci nel nodo di Novara, il potenziamento dell'itinerario merci Tarvisio-Villa Opicina con la sistemazione del nodo di Udine. Vale la pena, alla fine, ricordare a proposito della procedura di "sdoganamento in mare" che dal 2 febbraio 2014 a fine 2015, nei corridoi doganali nazionali, è stata utilizzata da oltre 3.5000 navi per oltre 1.600 container, e per quanto ci riguarda: due corridoi su gomma, con origine porto di Livorno e destinazione l'interporto/retroporto di Livorno per un totale di 197 container movimentati dal 15/10/2015.

Angelo Roma

Verso il Sistema portuale dell'Italia centrale: Molo Vespucci incontra l'Abruzzo

Annettere gli scali abruzzesi al network laziale per unire Tirreno e Adriatico. Un confronto istituzionale in Authority su strategie e obiettivi, Monti: "Una partita tutta da giocare nella direzione di una portualità trasversale"



di **ELISA CASTELLUCCI**

CIVITAVECCHIA - E' decisamente 'work in progress' per l'alleanza tra i due mari. Protagonisti del matrimonio, i porti di Civitavecchia e quello di Ortona, al centro di un progetto per unire Tirreno e Adriatico, servire il mercato di Roma e aprire varchi verso i Balcani e la Turchia. Annettere i porti abruzzesi al nostro network e creare in un altro scalo occasioni di lavoro e sviluppo. Un incontro istituzionale a Molo Vespucci per spiegare le tappe fondamentali, che hanno portato a definire gli obiettivi strategici di una nuova alleanza con l'Adriatico, proprio alla luce del decreto sul riassetto e alla riorganizzazione delle autorità portuali.

Tra un folto pubblico di studenti abruzzesi in visita al porto (ragazzi e docenti del corso di orientamento per giovani su "Economia del mare e valore della portualità" dell'Istituto Tecnologico per la Logistica e i Trasporti di Ortona) al tavolo dei relatori il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Civitavecchia Pasqualino Monti, una delegazione della Regione Abruzzo composta da Camillo D'Alessandro, delegato regionale ai Trasporti, Antonio Nervegna, coordinatore Commissione Porti della Regione Abruzzo, Vincenzo D'Ottavio, sindaco di Ortona, Gennaro Zecca, presidente Confindustria Chieti-Pescara e Luigi Di Giosafat, direttore Confindustria Chieti-Pescara. Per la sponda tirrenica, oltre a Monti, a sposare il progetto c'era anche Stefano Cenci, rappresentante di Unindustria e componente del Comitato Portuale.

"Dopo i nuovi investimenti la nostra è stata una vera battaglia a livello nazionale nella conferenza Stato- Regioni - spiega il delegato della Regione Abruzzo ai Trasporti, Camillo D'Alessandro - dobbiamo pensare che la partita con i mercati e i traffici commerciali dell'Est Europa, la possiamo giocare. Dopo la conferenza Stato-Regioni, la sfida dell' Abruzzo con l'agricoltura è sull'acqua, con il porto di Ortona stiamo cercando di costruire il futuro per i giovani grazie a nuovi insediamenti produttivi e chiaramente con il collegamento con l'autorità portuale di Civitavecchia".

"Siamo piccoli ma abbiamo le nostre particolarità per essere utili, perché non c'è altra regione con i collegamenti di cui disponiamo noi", continua D'Alessandro, "abbiamo chiesto al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di immaginare che possa esistere una portualità diversa, trasversale, vogliamo essere il mare Adriatico che manca a Civitavecchia, e che Civitavecchia riconosca Ortona come sbocco dall'altra parte dell'Italia, per essere sul quel mare lo sbocco di Roma".

- segue

Le cifre sono significative: "Nel masterplan che firmeremo con il Governo - fa sapere - la più importante dotazione economica, circa 50 milioni di euro, è prevista proprio per le opere relative al porto di Ortona. Credo quindi che in due anni si possa partire con gli investimenti, insieme a quelli per Vasto, scalo alleato per il settore delle merci".

Tra gli interventi anche i saluti del sindaco di Ortona, "Un traguardo importante, è bello pensare in prospettiva che le merci dalla Spagna, possano arrivare in Abruzzo attraverso Civitavecchia, un percorso che stiamo faticosamente portando avanti grazie alla Regione Lazio, alla Regione Abruzzo e ad Assoporti". Il saluto anche del presidente di Confindustria Chieti-Pescara Gennaro Zecca e di Nicola D'Arcangelo, presidente di Polo Inoltra.

"Nel nostro scalo, le infrastrutture non si sono sviluppate in maniera costante, - conclude il Commissario Monti- abbiamo iniziato solo negli ultimi 15 anni a cavallo con il Giubileo è stata fatta un'operazione intelligente, abbiamo raggiunto risultati importanti di sposare il brand Roma. Un porto che rappresentava lo scalo di Roma, un valore aggiunto, raggiungendo importanti, tra cui 5 mila lavoratori in più".

Semplificazione per competitività ed efficienza. Questi i passaggi sottolineati poi dal commissario straordinario, i punti importanti della riforma per il Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica. "La riforma - ha detto Monti a margine dell' incontro - prevede alcune norme che potenziano i ruoli delle autorità portuali, facilitano i controlli nell'ambito portuale, che semplificano e dotano i porti di quelle potenzialità che oggi i nostri scali non hanno".

"Ad oggi servono 17 timbri per sdoganare una merce - ha spiegato Monti - domani ne servirà solo uno perché ci sarà un'unica autorità di controllo in ambito portuale che è l'agenzia delle dogane, la quale annetterà a se tutte le altre istituzioni che oggi concorrono allo sdoganamento delle merci".

"Ci sarà quindi uno sportello unico dei controlli, uno sportello unico doganale, uno sportello unico amministrativo - ha aggiunto il presidente di Assoporti - ci sarà la possibilità di dragare i nostri porti con norme più semplici, la possibilità di approvare i piani regolatori con norme più semplici, la possibilità anche di avere un elemento che selezioni la spesa e non consenta ai singoli porti di costruire tante infrastrutture, creando un 'over capacity' di cui il paese non ha bisogno".

La Gazzetta Marittima

Arkas Line anche Brindisi nell'ADS Service

GENOVA – Nell'ottica di offrire una sempre migliore copertura dell'intero territorio Italiano, la Arkas Line ha deciso di introdurre sul servizio ADS il porto di Brindisi sia per carico import che export. [hidepost]Il servizio è svolto con tre navi dedicate ed offre alla clientela una partenza ogni 9 giorni. Ecco la rotazione aggiornata con le prossime partenze dai porti Italiani e dal porto di Koper: Koper – Venice – Ancona – Brindisi – Marport [in transito per Algeri, Famagosta, Izmir, Aliaga, Samsun, Antalya, Burgas, Poti, Costanza, Novorossiysk, Varna, Odessa, Bizerte, Sousse, El Khoms, Port Said West, Port Said East] – Evyap – Piraeus – Beirut – Lattakia – Mersin – Alexandria – Misurata.

Sette approdi nel 2017 Taranto diventa meta dei crocieristi inglesi

Ufficializzata la richiesta: scali in estate

di Tiziana FABBIANO Sette soste di un giorno per l'estate 2017. E Taranto entra formalmente tra i porti internazionali delle navi da crociera.

Il turismo, il nuovo futuro dell'economia jonica, fa uno scatto decisivo in avanti. E a riconoscere la centralità anche turistica dello scalo tarantino nelle rotte del Mediterraneo orientale è una compagnia inglese che porterà sulle rive dello Jonio soprattutto passeggeri anglosassoni.

La notizia viene comunicata dalla presidenza dell'Autorità Portuale: la formale conferma dell'inserimento del porto di Taranto negli itinerari della stagione estiva 2017 della Thomson Cruises, per il segmento crocieristico.

La comunicazione del definitivo calendario degli approdi è stata inviata dalla Italian Cruises Shipping Services srl, in rappresentanza di InterCruises agenzia generale dell'armatore, che ha confermato la prenotazione effettuata per il tramite dell'agente marittimo raccomandatario Ionian Shipping Consortium.

L'itinerario tra la Sicilia, Malta, l'Adriatico e la Grecia è particolarmente allettante.

Questa estate il porto prescelto è quello di Crotone. L'anno prossimo Taranto sostituirà

questo scalo. La nave è la "Thomson Spirit" che effettuerà i sette approdi nel periodo estivo. La partenza è da Dubrovnik per poi arrivare, dopo un giorno in navigazione, a La Valletta. Da Malta a Messina e quindi la tappa a Taranto per il quarto giorno. Visita della città, possibili escursioni a Museo e Castello, già indicati dal sito della città come bellezze da scoprire nella meta pugliese e la successiva partenza con destinazione Igoumenitsa in Grecia, verso la Croazia. Non prima di una giornata da trascorrere nell'incantevole Kotor, in Montenegro. Sette notti e otto giorni a bordo della nave, battente bandiera di Malta, della lunghezza di 214,65 metri con 10 ponti. La Spirit accoglie 1.254 passeggeri oltre ad un equipaggio di 520 persone.

«È un risultato fortemente atteso per la nostra comunità portuale e per l'intero territorio jonico raggiunto attraverso una articolata azione di pianificazione e promozione dello scalo e delle bellezze culturali e paesaggistiche che la nostra terra può offrire ai crocieristi», afferma il commissario del porto, Sergio

- segue

Prete.

D'altronde la sua attività di promozione è sempre stata per la diversificazione del traffico.

Prete, che ha creduto molto al possibile approdo di Taranto negli itinerari crocieristici dal la Sicilia alla Grecia, ha promosso lo scalo in contesti specializzati e presso operatori internazionali del comparto marittimo turistico. Il Porto di Taranto, ha aderito, ad esempio, a prestigiose associazioni internazionali (Clia e Medcruises) cui fanno capo le maggiori compagnie di navigazione del settore crociere e i decision maker della Cruise Community a livello globale. E ora si iniziano ad ottenere i primi risultati.

«Ovviamente questo è solo un punto di partenza - afferma ancora il commissario straordinario del Porto di Taranto - poiché c'è ancora tanto da fare affinché tale primo obiettivo raggiunto diventi un risultato consolidato. La nostra città ha bisogno di rafforzare un proprio brand di destinazione turistica d'eccellenza e il mercato crocieristico offre tale possibilità poiché è un settore strategico che genera concrete ricadute a beneficio di tutta la filiera culturale e commerciale connessa all'ospitalità. La sinergia con gli altri porti della Regione Puglia consentirà di acquisire maggiori e differenti traffici crocieristici in base alla rispettiva localizzazione geografica ed alla prossimità con le diverse rotte intercettabili».

L'approdo, per ora, sarà al Molo San Cataldo, in attesa di un possibile scalo per le navi più piccole nella ex stazione Torpediniere. Prete ha avviato entrambi i progetti di risistemazione del waterfront. Entro fine mese si apriranno i cantieri per la realizzazione del Centro Servizi Polivalente del San Cataldo: un sito destinato ad accogliere turisti e passeggeri.

Fino al 2017 c'è ancora tempo per offrire ai crocieristi ogni tipo di assistenza. Per questo l'autorità Portuale terrà informata la cittadinanza sulle iniziative che intende mettere in atto, al fine di coinvolgere anche le istituzioni locali, ciascuna per propria competenza.

Occorre pianificare sin da ora, in maniera sinergica, un percorso mirato ad individuare le azioni necessarie per accogliere i passeggeri e organizzare escursioni mirate che comprendano i luoghi più belli della provincia jonica e, con ogni probabilità, anche i Sassi di Matera.

TIZIANA FABBIANO

The Medi Telegraph



Taranto, anche Bolloré in gara per la concessione del terminal

Genova - L'altra richiesta di concessione è arrivata dalla società Italcave del gruppo Caramia, già terminalisti nello scalo. C'è di più: il porto pugliese infatti, ha ricevuto sempre per la gestione dell'ex terminal contenitori, anche la manifestazione di interesse da parte di un terzo operatore, un gruppo del Nord Europa.

Genova - **Il futuro del porto di Taranto è appeso a due manifestazioni di interesse. L'Autorità portuale di Taranto ha aperto i plichi con le offerte per l'utilizzo del Molo Polisettoriale, l'ex terminal contenitori del porto pugliese, ormai fermo dopo l'addio di Evergreen.** La prima richiesta è arrivata da un consorzio guidato da Saga Italia, **la società italiana di logistica che fa parte del colosso francese Bolloré** e conferma così quanto annunciato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph* alcuni giorni fa. L'associazione di imprese comprende anche lo Ionian Shipping Consortium, un'associazione di agenzie marittime con a capo Rinaldo Melucci. **C'è poi la Tecnomec Engineering che in quella zona opera già con un cantiere ed è attiva nel settore oil & gas e offshore.** L'azienda è della provincia di Bari e opera molto con il settore del greggio: quella è la zona della raffineria Eni di Taranto ed è l'approdo sul mare del progetto Tempa Rossa, l'estrazione del petrolio in Basilicata al centro di un caso giudiziario e politico che ha portato alle dimissioni l'ex ministro Guidi.

A completare il consorzio c'è Taranto Iniziative produttive, una società che stando alle informazioni disponibili in rete, si occupa di compravendita di beni immobili effettuata su beni propri. L'altra richiesta di concessione è arrivata dalla società **Italcave** del gruppo Caramia, già terminalisti nello scalo. **C'è di più: il porto pugliese infatti, ha ricevuto sempre per la gestione**

- segue

dell'ex terminal contenitori, anche la manifestazione di interesse da parte di un terzo operatore, un gruppo del Nord Europa, che potrebbe essere valutata in un secondo momento per l'affidamento di alcune aree. Resta il nodo del traffico e l'assenza di un operatore che garantisca volumi al porto. Tra meno di una settimana, si aprirà la procedura di mobilità per 540 lavoratori del Tct, la società che gestiva il terminal container di Taranto messa in liquidazione a giugno scorso e a settembre scatterà il licenziamento di tutti i dipendenti.

IL PORTO PUGLIESE

Taranto, anche Bolloré in gara per la concessione del terminal

GENOVA. Il futuro del porto di Taranto è appeso a due manifestazioni di interesse.

L' **Autorità portuale** di Taranto ha aperto i plichi con le offerte per l' utilizzo del Molo Polisettoriale, l' ex terminal contenitori del porto pugliese, ormai fermo dopo l' addio di Evergreen. La prima richiesta è arrivata da un consorzio guidato da Saga Italia, la società italiana di logistica che fa parte del colosso francese Bolloré e conferma così quanto annunciato dal Secolo XIX/ The MediTelegraph alcuni giorni fa. L' associazione di imprese comprende anche lo Ionian Shipping Consortium, un' associazione di agenzie marittime con a capo Rinaldo Melucci. C' è poi la Tecnomec Engineering che in quella zona opera già con un cantiere ed è attiva nel settore oil & gas e offshore. L' azienda è della provincia di Bari e opera molto con il settore del greggio: quella è la zona della raffineria Eni di Taranto ed è l' approdo sul mare del progetto Tempa Rossa, l' estrazione del petrolio in Basilicata al centro di un caso giudiziario e politico che ha portato alle dimissioni l' ex ministro Guindani. A completare il consorzio c' è Taranto Iniziative

produttive, una società che stando alle informazioni disponibili in rete, si occupa di compra vendita di beni immobili e fattura su beni propri. L' altra richiesta di concessione è arrivata dalla società Italcave del gruppo Caramia, già terminalista nello scalo. C' è di più: il porto pugliese infatti, ha ricevuto sempre per la gestione dell' ex terminal contenitori, anche la manifestazione di interesse da parte di un terzo operatore, un gruppo del Nord Europa, che potrebbe essere valutata in un secondo momento per l' affidamento di alcune aree. Resta il nodo del traffico e l' assenza di un operatore che garantisca volumi al porto. Tra meno di una settimana, si aprirà la procedura di mobilità per 540 lavoratori del Tct, la società che gestiva il terminal container di Taranto messa in liquidazione a giugno scorso e a settembre scatterà il licenziamento di tutti i dipendenti.

La Gazzetta Marittima

Il porto di Cagliari a Tangeri per la logistica

La quarta edizione della rassegna per la prima volta a Tanger Med Port Center

TANGERI – L’Autorità portuale di Cagliari è stato presente con la Società terminalista Cagliari International Container Terminal (CICT) al MED Ports 2016 di Tangeri, una delle maggiori fiere dedicate ai Terminal Container ed ai porti nel Mediterraneo. Giunta alla sua 4ª edizione, quest’anno si è svolta per la prima volta a Tangeri, in Marocco, al Tanger Med Port Center.

La responsabile marketing dell’Autorità portuale di Cagliari Valeria Mangiarotti ed il managing director CICT Franco Nicola Cupolo hanno preso parte alla sessione dedicata allo sviluppo di nuove opportunità di business per la regione – relativamente alle attività di Shipping e transhipment che si inseriscono nel ciclo della supply chain – con un intervento dal titolo “Mediterranean supply chain initiatives: Cagliari, the center of service and trading needs”. Lo scalo di Cagliari è collegato con 100 porti al mondo, ha volumi di crescita costanti. Gli operatori in particolare hanno dimostrato interesse per la recente apertura del PIF (posto di ispezione frontaliero) che permetterà a Cagliari di essere la vera e propria porta dell’Europa sull’Africa.



Nave scuola Vespucci a Trapani e Messina

Il veliero più antico della Marina militare sarà visitabile

PALERMO, 3 MAG - La nave scuola Amerigo Vespucci della Marina Militare Italiana arriverà a Trapani domenica 5 giugno e sosterrà in porto fino al successivo martedì 7.

Una doppia tappa quella siciliana. La Vespucci, prima di Trapani, farà tappa infatti a Messina dall'1 al 3 giugno.

Un evento atteso per la Sicilia che coincide con l'85/o "compleanno" della nave.

Durante la sosta in porto, saranno consentite le visite del pubblico al veliero più antico della Marina Militare Italiana.

Successivamente, dopo aver imbarcato gli allievi dell'Accademia Navale di Livorno, l'Amerigo Vespucci comincerà la propria campagna di addestramento nel Mediterraneo e nei mari del Nord Europa.

Palermo e Trapani: la partita si gioca su sviluppo comune porti, aeroporti, treni e strade

Strade e autostrade inefficienti, collegamenti ferroviari fermi da anni o inadeguati, aeroporti in concorrenza ma anche progetti da avviare e finanziare sulle infrastrutture che potrebbero portare nuovo sviluppo ai territori di Palermo e Trapani. Parte da qui la proposta della Cisl Palermo Trapani che ha messo insieme, nella sede dell'ex Noviziato dei Crociferi a Palermo, tutti i protagonisti del possibile rilancio dei due territori in occasione dell'incontro "Infrastrutture e sviluppo nel distretto Nord-occidentale della Sicilia". Da tutti i presenti l'esigenza di un "coordinamento prima di tutto regionale finora mancato, e poi nazionale per indirizzare la programmazione dei fondi europei e nazionali, verso obiettivi strategici". "Proprio per le loro grandi potenzialità in comune, le due province devono essere considerate un unico territorio da ampliare e potenziare - ha spiegato Daniela De Luca, segretario Cisl Palermo Trapani - per sfruttare al meglio le risorse europee nazionali e regionali e programmare insieme opere e progetti usando risorse e strumenti come il Patto per il Sud". Sugli aeroporti di Palermo e Trapani le principali proposte del sindacato. "Bisogna lavorare tutti insieme ad un collegamento strategico sulla linea ferrata da inserire nei progetti legati alle linee Palermo-

Trapani via Milo. I due aeroporti inoltre - aggiunge De Luca - devono avviare una intensa collaborazione fino alla creazione di un unico Polo aeroportuale della Sicilia occidentale, evitando così la concorrenza tra i due scali". E dal rappresentante di Rfi, Filippo Palazzo, è giunto l'impegno per la tratta ferroviaria interrotta da anni per motivi di sicurezza, la Palermo-Trapani via Milo. Stiamo lavorando al progetto definitivo da 100 milioni di euro, c'è già un accordo di programma per riaprire la linea che risulta un'opera fondamentale perché se messa a sistema con il passante ferroviario di Palermo, potrebbe creare una fondamentale infrastruttura da Trapani passando per il capoluogo siciliano fino a Cefalù e Messina". Per il sindaco di Palermo Leoluca Orlando "senza dubbio si sente l'esigenza di un cambio culturale. Siamo impegnati nella realizzazione di 17 fermate della metro a Palermo, con la programmazione delle tre nuove linee del tram inserite nel Patto per il Sud, stiamo rivoluzionando e migliorando la mobilità". Per i porti ancora tanti i progetti, ha affermato Vincenzo Cannatella, presidente dell'Autorità portuale Palermo e Termini Imerese: "senza dubbio ciò che manca è un vero coordinamento per concentrare investimenti nazionali negli obiettivi strategici".

DAVID GUETTA PALERMO, IL DJ APRE PORTO D'ARTE

DAVID GUETTA AL CASTELLO A MARE DI PALERMO Sarà il dj David Guetta ad aprire l'ottava edizione di Porto d'Arte, la manifestazione organizzata da Terzo Millennio e Andrea Perla Giaconia e promossa dall'Autorità portuale di Palermo, con il patrocinio della Soprintendenza ai Beni culturali e ambientali del capoluogo siciliano con il grande concerto organizzato nella cornice del complesso monumentale Castello a Mare, sabato 9 luglio alle ore 21.30. Con oltre 9 milioni di copie all'attivo, seguitissimo su Twitter e Instagram, David Guetta è uno dei dj più famosi del panorama musicale internazionale. Il suo ultimo album Listen, subito dopo l'uscita, nel novembre del 2014, ha raggiunto la cima delle classifiche di iTunes in 75 Paesi. Sua la canzone ufficiale scelta per Euro 2016. Forte delle collaborazioni con artisti del calibro di Akon, The Black Eyed Peas, will.i.am, Fergie, Kelly Rowland, Madonna & Lil' Wayne, Rihanna, Sia, John Legend e tanti altri, David Guetta ha scelto Palermo e Porto d'Arte per l'unica tappa italiana del suo tour. PORTO D'ARTE 2016. SUL PALCO DAVID GUETTA. Dopo Sting, protagonista al Castello a Mare nell'estate del 2011, il rapper Fedez e De Gregori nel 2015, adesso sarà David Guetta ad aprire a Palermo Porto d'Arte. L'artista sarà la punta di diamante proposta da Vincenzo Cannatella per intrattenere e soddisfare i giovani palermitani e riavvicinarli ai grandi spazi culturali che la città offre. Il recupero di alcuni spazi portuali è fondamentale per la crescita della portualità in un'ottica contemporanea - commenta il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella - e quello del Castello a Mare è stato uno dei più importanti interventi di riqualificazione del waterfront. Vogliamo, dunque, continuare a far vivere questi luoghi, impregnandoli di arte e cultura e aprendoli ai cittadini. Soprattutto i più giovani saranno felici quest'anno di poter ascoltare dal vivo un idolo come David Guetta. Una presenza eccellente che conferma l'impegno profuso dall'amministrazione comunale per la riqualifica e la promozione dell'attività culturale. Quest'anno a "Porto d'Arte" ritornano le star internazionali ma nel frattempo si continua a lavorare per completare il cartellone della manifestazione e soddisfare differenti fasce di pubblico. spiega Andrea Perla Giaconia C'è da giurarci, sarà uno spettacolo unico, un evento di carattere mondiale con un artista di grande caratura che porterà a Palermo pubblico non solo siciliano per una ricaduta economica non indifferente sulla nostra città. Le prevendite per il concerto inizieranno martedì 3 maggio dalle 10 nei punti vendita abituali.

Sindaci di nuovo a confronto

Slitta ancora il Masterplan Una settimana per l'accordo

Palazzo Zanca deciso a puntare tutto sulla piastra logistica di Tremestieri

Domenico Bertè Per vedere Renzi a Messina bisognerà ancora attendere. La prossima settimana dovrebbe tornare a Palermo per firmare il Patto per il Sud della Regione, ma non potrà far filotto con quello di Messina perché ancora non è pronto. Effetto del ritardo con cui Messina è stata inserita nel progetto di sviluppo, ma anche del protrarsi di una sintesi che, al di là della ammirevole ricerca di condivisione, rischia di far saltare tutto. «Se non ci sbrighiamo - dice il sindaco di S. Stefano Camastra Francesco Re - rischiamo che i nostri soldi vadano ad altre città». Ancora una settimana di tempo si è presa l'assemblea dei sindaci di Messina, riunitasi ieri a Palazzo Zanca, prima di chiudere almeno la prima tranche degli interventi richiesti al Governo Centrale per il Patto.

Si tratta di quei 61 milioni di euro per progetti cantierabili e comprensoriali che hanno bisogno di una via preferenziale e qualche fondo per sbloccarsi.

Il vasto territorio della città Metropolitana è stato diviso in quattro distretti: Jonio, Tirreno, Nebrodi e Città. Su come dividere il "tesoretto" fra le parti, non si è arrivato ad una unità di intenti ma ad un'approssimativa metodologia legata alla vastità e al numero della popolazione. Chi aveva, anche nel dettaglio, preso più decisioni di altri è stato il distretto nebroideo.

Il presidente del Parco dei Nebrodi Giuseppe Antoci ha presentato sia la progettualità della fase uno per un ammontare di circa 8 milioni che quella della fase due, da circa 57 milioni.

Questo perché, ed è una delle novità venute fuori dalla riunione indetta oggi dal sindaco Accorinti, il Patto per Messina dovrà essere firmato nella sua totalità d'intervento. Sia il breve periodo (61 milioni per il 2016) sia il lungo periodo, per il quale Messina potrà usufruire di 323 milioni di euro di fondi di varia natura, ma per lo più europei, Fsc. I "Nebrodi" contano di poter realizzare, fra le due fasi, una dorsale di circa 70 km utile soprattutto ai fini turistici con una parte carrabile ed una da trekking, l'albergo diffuso legato nell'area di Galati Mamertino, sempre legato a questa iniziativa, e poi il completamento della S. Piero Patti-Librizzi, strada a scorrimento veloce e poi la definizione dei progetti di portualità di S. Stefano e S. Agata. Anche la città di Messina, attraverso l'assessore Guido Signorino, ha formalizzato la sua scelta principale. Guardando alla prima fase e con il porto oramai finanziato, ha puntato tutto sulla piattaforma logistica di Tremestieri che risulterebbe integrativa della infrastruttura marittima. Spesa complessiva 81 mln, di cui 41 di fondi pubblici. Gli altri 40 proverrebbero da un progetto di finanza, e quindi dai privati. «Abbiamo avviato una interlocuzione con l'Autorità Portuale che potrebbe contribuire per una decina di milioni» ha detto Signorino. I primi 24 milioni dell'opera dovrebbero arrivare proprio dal Masterplan, ritardi permettendo. 4.

POTENZA

Caso petrolio "Anche Delrio vittima del clan di Gemelli"

POTENZA. C'è anche il nome di Graziano Delrio, accanto all'ex ministra Federica Guidi, tra i «diversi membri del governo» vittime della lobby criminale di Gianluca Gemelli, dell'ex presidente della Compagnia delle opere di Roma, Nicola Colicchi e del vicepresidente di Confindustria Ivan Lo Bello.

È quanto sostengono i pm di Potenza che giovedì sentiranno il commissario dell'Autorità portuale di Augusta Alberto Cozzo, indagato nell'ambito dell'inchiesta sul petrolio e i traffici di influenze illecite dell'ex compagno della Guidi.

Cozzo è colui chi avrebbe incassato la conferma del suo incarico grazie alle pressioni effettuate da Lo Bello, per conto di Gemelli, sul ministro alle Infrastrutture. Nell'invito a comparire, notificato al commissario nei giorni scorsi, Delrio compare più volte, proprio in relazione alle modalità di quella proroga. Per questo non è escluso che a breve i magistrati potentini tornino a Roma per sentirlo, come già fatto con la collega ai Rapporti col Parlamento Maria Elena Boschi, e la Guidi. Replicando alle notizie sull'inchiesta il ministro ha sempre parlato di un atto quasi dovuto. Per meriti amministrativi. Salvo poi esprimersi in termini poco lusinghieri sul conto di Cozzo.

Ma agli atti dell'inchiesta c'è un'intercettazione tra Colicchi e l'allora capo di Stato maggiore della Marina Giuseppe De Giorgi, in cui si racconta che l'intervento decisivo sarebbe stato quello di Lo Bello. Per questo i pm ipotizzano che la "cricca" avrebbe «indebitamente ottenuto che venisse strappata» la nomina, al posto di Cozzo, del comandante della Capitaneria di porto. Sempre giovedì è atteso a Potenza anche l'ex manager di Eni Vincenzo Armanca.

LEO AMATO

Cricca siciliana socio occulto di Gemelli&C. sentito dai pm

POTENZA. È stato ascoltato per circa due ore, nel pomeriggio di ieri, nella Procura della Repubblica di Potenza, l'imprenditore Fabio Bellomo, 39 anni, imprenditore di Caltanissetta, tra i fondatori della "Alfa Tanko", società interessata all'acquisizione di un pontile del porto di Augusta, su cui si è concentrata parte dell'inchiesta sul petrolio in Basilicata.

Secondo i pubblici ministeri, la "Alfa Tanko" aveva alcuni soci occulti, fra i quali Gianluca Gemelli - allora compagno dell'ex Ministro dello Sviluppo economico, Federica Guidi - interessati a utilizzare il pontile del porto siciliano per le loro attività. L'infrastruttura doveva inizialmente essere assegnata ad un'altra società, ma poi vi fu un cambiamento legato - secondo l'accusa - proprio alla costituzione della società della quale Bellomo era uno dei fondatori e Gemelli socio occulto.

Porto di Gioia Tauro

Ugl, Cisl e Uil «Senza risposte sarà sciopero»

Le tre sigle confederali rompono con la Cgil sulla strategia da seguire

«In assenza di risposte chiare ed esaurienti sul porto di Gioia, per il prossimo venerdì 13 maggio, si farà una giornata di mobilitazione davanti alla sede del Governo Regionale. Non consentiremo che si continui a non decidere sull'adozione degli atti concreti che servono a garantire la crescita e lo sviluppo sociale ed economico delle nostre comunità». Lo scrivono i segretari regionali di Cisl, Annibale Florenza, Uil, Giuseppe Rizzo e Ugl, Francesco Cozzucoli, tutti del settore trasporti.

Le tre sigle confederali si smarkano dalla Cgil e dal Sul, rompono il tavolo e vanno dritte per la loro strada sulla difficile e ancora non chiara situazione del porto di Gioia Tauro alle prese con una crisi ormai irreversibile e senza prospettive rosee a breve termine. I tre segretari hanno scritto il 30 aprile scorso al governatore Mario Oliverio sollecitando un'urgente convocazione ormai indispensabile, «sia per fare il punto sulla situazione che si sta predeterminando e soprattutto per individuare e condividere le conseguenti azioni di competenza regionale unitamente ad un'unitaria proposta da sostenere al prossimo confronto inter istituzionale che a breve si svolgerà a Roma in sede governativa».

Ecco che cosa vogliono Ci si, Uil e Ugl: «Si risolleccitano il governo nazionale, il governo regionale e l' **Autontà Portuale** ad attivare tutte le iniziative necessarie per rilanciare e dare attuazione: all' investimento, del Fondo statunitense Lcv, tramite la società "Tua Autoworks Calabria"; all' istituzione della ZES (zona economica speciale); all' avvio dei lavori per la realizzazione del Gateway ferroviario; alla realizzazione dell' importante "bacino di carenaggio" per nuove e qualificate attività manutentive per le medie e grandi navi».

Netta lontananza dalle posizioni della Cgil che ha già chiesto insieme al Sul la venfica degli spazi dati in concessione a Medcenter Container Terminal, viene esposta alla Regione da Cisl, Uil e Ugl: «Per quanto ci riguarda, non si ritiene costruttivo, stante l' attuale situazione internazionale delle infrastrutture portuali all' interno del Mediterraneo, porre elementi che potrebbero ulteriormente penalizzare gli attuali terminalisti e quindi anche i relativi livelli occupazionali». Ma la voce poi si fa più dura: «A fronte di tutto ciò la Politica e le Istituzioni Calabresi e Nazionali non possono restare sorde alle sollecitazioni di quelle parti sociali che non si vogliono fare travolgere dalle mere dinamiche politiche territoriali, regionali e nazionali. A noi interessa creare convergenze sulle priorità e sui modelli attuativi degli obiettivi di breve, medio e lungo termine».

Per questo si attende una convocazione che deve avvenire entro il prossimo 13 maggio, altrimenti sarà scio.

Calabria



Accoltella l'amico e poi si uccide
La telefonata al pronto soccorso prima di pancia: «Ho fatto un incidente»

Un giovane calabrese, 25 anni, si è ucciso con un coltello. L'incidento è avvenuto a Catanzaro, in provincia di Reggio Calabria. Il giovane, che si chiama **Antonio**, è stato trovato a terra in via **Garibaldi**. Sul luogo dell'incidente sono intervenuti i carabinieri e i soccorsi. Il giovane è stato trasportato all'ospedale, ma è deceduto poche ore dopo. La polizia sta indagando sulle circostanze dell'omicidio. Secondo i primi accertamenti, il giovane avrebbe avuto una discussione con un amico, **Luigi**, e lo ha ucciso con un coltello. Dopo aver commesso il crimine, Antonio ha chiamato il 112 e ha detto: «Ho fatto un incidente». I carabinieri stanno cercando di ricostruire la dinamica dell'evento.

Ugl, Cisl e Uil: «Senza risposta sarà sciopero»

Per la sigla confederale Ugl, Cisl e Uil, la mancanza di risposte chiare ed esaurienti sul porto di Gioia Tauro, per il prossimo venerdì 13 maggio, si farà una giornata di mobilitazione davanti alla sede del Governo Regionale. Non consentiremo che si continui a non decidere sull'adozione degli atti concreti che servono a garantire la crescita e lo sviluppo sociale ed economico delle nostre comunità. Lo scrivono i segretari regionali di Cisl, Annibale Florenza, Uil, Giuseppe Rizzo e Ugl, Francesco Cozzucoli, tutti del settore trasporti.

«Sigillato» il tesoro della cosca Fontana

Un tesoro di valore inestimabile è stato sigillato nella casa di **Antonio Fontana**, un boss calabrese. Il tesoro, che include documenti, armi e denaro, è stato trovato durante una perquisizione della polizia. Fontana, che è stato arrestato, è considerato uno dei capi della cosca. Il tesoro è stato sigillato in una scatola di metallo, che è stata chiusa con una serratura a prova di forza. La polizia ha sequestrato anche una grande quantità di denaro e documenti. Fontana è stato arrestato dopo una lunga indagine della polizia. Il tesoro è stato trovato nella casa di Fontana, che è situata in una zona residenziale di Catanzaro. La polizia ha sequestrato anche una grande quantità di denaro e documenti. Fontana è stato arrestato dopo una lunga indagine della polizia.

Interporti patto logistico tra Nord e Sud

CASERTA - A Caserta è stato compiuto un passo decisivo sulla strada di una razionalizzazione del sistema logistico italiano e della rete degli interporti. Nella sala congressi dell'Interporto Sud Europa si sono infatti incontrati i vertici di tre interporti, quello I.S.E. di Marcianise-Maddaloni, quello di Novara e di Bologna che, in occasione dei recenti stati generali della logistica del nord ovest, avevano annunciato la realizzazione di un collegamento ferroviario merci fra Nord e Sud. Hanno partecipato all'incontro Sergio Crespi, direttore generale e Angelo Aulicino, direttore commerciale e operativo dell'Interporto di Bologna e Umberto Ruggerone, responsabile commerciale CIM Novara. Per i "padroni di casa" dell'I.S.E., Giuseppe Barletta, azionista di riferimento, quindi Salvatore Antonio De Biasio, presidente I.S.E., Antonio Campolattano, amministratore Interporto Sud Europa e Antonio Zuccaro, consigliere delegato alla Servizi I.S.E. con delega alla logistica. Durante l'incontro non solo sono state poste le basi per un fronte comune fra i tre interporti, collocati strategicamente sul territorio nazionale, ma specialmente per quella integrazione fra nord e sud che ha nella logistica e nella rete infrastrutturale l'unica chiave possibile di successo. L'obiettivo - ribadito dai vertici I.S.E. - è quello di creare un canale che consenta al Mezzogiorno di dialogare commercialmente non solo con il nord Italia ma anche con il resto d'Europa, attraverso la creazione di collegamenti ferroviari diretti. I primi sono, per l'appunto, quelli già decisi e posti in essere dalla Campania ai due terminali di Novara e Bologna. Collegamenti per il cui successo i tre interporti stanno coordinando le loro politiche commerciali e quindi i contatti con gli operatori logistici e il mondo della produzione e della distribuzione. Quella lanciata è una vera e propria operazione bottom-up finalizzata a concretizzare il piano logistico nazionale trasformando le piattaforme di Marcianise-Maddaloni, Novara e Bologna in nodi strategici del sistema, occasione di investimenti ed occupazione e volano di nuove attività produttive e distributive. "Si sta schiudendo - ha affermato Giuseppe Barletta, fondatore dell'Interporto Sud Europa - una prospettiva unica: quella di costruire una vera rete logistica che non consideri il Mezzogiorno come un puro terminale di merci provenienti dal nord, ma parte attiva di un sistema di interscambio in grado di ridare linfa ed efficienza anche al tessuto economico, industriale e distributivo del Paese".

Gli interporti di Caserta, Novara e Bologna lanciano la nuova via al piano logistico nazionale

Razionalizzazione del sistema logistico e della rete degli interporti al centro di un incontro, tenutosi nella sala congressi dell'Interporto Sud Europa, tra i vertici dei tre interporti di Marcianise-Maddaloni, Novara e Bologna. L'appuntamento arriva dopo l'annuncio della realizzazione di un collegamento ferroviario merci fra Nord e Sud in occasione dei recenti stati della logistica del nord ovest. Durante la riunione, secondo una nota, "sono state poste le basi per un fronte comune fra i tre interporti, collocati strategicamente sul territorio nazionale, ma specialmente per quella integrazione fra nord e sud che ha nella logistica e nella rete infrastrutturale l'unica chiave possibile di successo". L'obiettivo di I.S.E., in particolare, "è quello di creare un canale che consenta al Mezzogiorno di dialogare commercialmente non solo con il nord Italia ma anche con il resto d'Europa, attraverso la creazione di collegamenti ferroviari diretti. I primi sono, per l'appunto, quelli già decisi e posti in essere dalla Campania ai due terminali di Novara e Bologna". A questo proposito le tre strutture puntano a creare un coordinamento delle rispettive politiche commerciali. "Si sta schiudendo - ha affermato Giuseppe Barletta, Fondatore dell'Interporto Sud Europa - una prospettiva unica: quella di costruire una vera rete logistica che non consideri il Mezzogiorno come un puro terminale di merci provenienti dal nord, ma parte attiva di un sistema di interscambio in grado di ridare linfa ed efficienza anche al tessuto economico, industriale e distributivo del Paese". Hanno partecipato all'incontro Sergio Crespi, direttore generale e Angelo Aulicino, direttore commerciale e operativo dell'Interporto di Bologna e Umberto Ruggerone, responsabile commerciale CIM Novara. Per i "padroni di casa" dell' I.S.E., Giuseppe Barletta, azionista di riferimento, quindi Salvatore Antonio De Biasio, presidente I.S.E., Antonio Campolattano, amministratore Interporto Sud Europa e Antonio Zuccaro, consigliere delegato alla Servizi I.S.E. con delega alla logistica.



Porti: a Siracusa è ormeggiato yacht 'd'arte'

Barca magnate cipriota Joannou dipinto da Jeff Koons

SIRACUSA, 3 MAG - E' ormeggiata nel porto di Siracusa l'imbarcazione di 35 metri "Guilty" che oltre a essere un mega panfilo è anche un'opera d'arte. L'imbarcazione del magnate cipriota Dakis Joannou, grande collezionista d'arte che ha voluto ampliare la propria "scuderia" con quest'opera galleggiante. Lo yacht è stato infatti disegnato dall'artista americano Jeff Koons, erede di Andy Warhol e considerato dai critici ideatore dello stile neo-pop.(ANSA).



Crociere, "Msc Lirica" arriva nel porto di Shanghai

Shangai - La nave servirà il mercato cinese attraverso la partnership con Caissa Touristic Group.

Shangai - **Dopo un grand voyage di 60 giorni da Rio de Janeiro passando per Barcellona, Marsiglia, Genova e Dubai, la nave Msc Lirica è arrivata domenica 1 maggio a Shanghai.** Entra così nel vivo la partnership strategica con Caissa Touristic Group, tour operator leader nel turismo outbound in Cina con cui Msc Crociere ha stretto l'accordo più lungo e finanziariamente più significativo mai esistito tra una compagnia crocieristica e un tour operator nella storia del settore delle crociere in Cina. Il "primo passo" perciò di una presenza sempre più significativa di Msc Crociere nel Paese asiatico. Completamente rinnovata grazie al Programma Rinascimento sviluppato con Fincantieri, Msc Lirica è stata equipaggiata per garantire il miglior servizio ai crocieristi cinesi, adattando hardware e software della nave (come il rinnovo delle strutture, la progettazione e il funzionamento dei servizi, le materie prime di bordo e altro) agli usi, ai costumi e ai gusti di clienti sempre più esigenti. Pur mantenendo sempre il suo servizio e la sua atmosfera mediterranea, la nuova Msc Lirica - unità da 65.000 tonnellate di stazza lorda in grado di ospitare 2.680 passeggeri - ha un equipaggio composto in gran parte da nativi cinesi che offrono agli ospiti tutti i servizi in lingua cinese mandarino.



Nuove rotte, la Cina punta sul passaggio a Nord-Ovest
Pechino - Cosco, il maggiore gruppo di spedizioni marittime cinese, sta pianificando il lancio di tragitti regolari tra i ghiacci polari.

Pechino - **La Cina punta al passaggio a nord-ovest. Lo sviluppo delle risorse dell'artico e delle nuove rotte che si sviluppano con lo scioglimento dei ghiacci sono per Pechino un'opportunità sempre più concreta.** La scorsa settimana, un funzionario del governo cinese aveva incentivato le compagnie di spedizioni marittime a utilizzare l'ormai non più romanzesco «passaggio a nord-ovest» per abbreviare i viaggi tra l'Atlantico e il Pacifico, che è destinato a «cambiare il trasporto marittimo mondiale e influenzare il commercio internazionale», seppure a scapito dell'ambiente. Il risparmio dei tempi di percorrenza della nuova rotta è già stato calcolato: passando per il polo nord, da Shanghai ad Amburgo si risparmierebbero fino a 2.800 miglia nautiche rispetto alle rotte tradizionali che passano attraverso il Canale di Suez. **Cosco, il maggiore gruppo di spedizioni marittime cinese, ha messo gli occhi sulla nuova rotta e sta pianificando il lancio di tragitti regolari tra i ghiacci polari,** dopo i primi viaggi nell'area compiuti a partire dal 2013. Lo sviluppo delle rotte dell'Artico è complementare alla strategia di interconnessione di Asia ed Europa attraverso la Via della Seta Marittima, secondo gli esperti, e i primi segnali dell'interesse cinese sono comparsi proprio nei giorni scorsi, con la pubblicazione, ad aprile, di un documento di 356 pagine in cinese con le mappe delle nuove rotte e le condizioni dei ghiacci nell'area. «Navi battenti bandiera cinese solcheranno queste acque in futuro», ha affermato un funzionario dell'Amministrazione per la Sicurezza Marittima di Pechino.

Pechino è dal 2013 tra gli osservatori permanenti del Consiglio Artico, il forum intergovernativo formato da otto Paesi che si affacciano sul polo nord: alla fine dello stesso anno, il governo cinese ha dato vita a Shanghai a un centro di ricerca sull'artico. **L'interesse per il polo nord e le sue risorse è stato al centro anche del primo dialogo di alto livello sull'Artico, che si è tenuto a Seul tra Cina, Corea del Sud e Giappone:** per la Cina era presente il vice direttore generale del dipartimento per la Legge e i Trattati del Ministero degli Esteri di Pechino, Ma Xinmin, mentre per Giappone e Corea del Sud erano presenti gli ambasciatori per gli Affari Artici, Kazuko Shiraishi, e Kim Chan-woo.

- segue

I tre Paesi, nonostante le divergenze che li dividono sul piano storico, sono impegnati per un ruolo attivo nell'area. Per Kim Chan-woo, il polo nord «avrà un ruolo chiave nella connessione tra Asia ed Europa», diventando «un ponte importante tra i due continenti», mentre Ma Xinmin ha sottolineato i vantaggi di una «pragmatica cooperazione trilaterale» per uno sviluppo «stabile e sostenibile» dell'artico e delle relazioni tra i tre Paesi. Dietro le pacifiche dichiarazioni di intenti da parte cinese, però, gli osservatori canadesi temono l'intenzione di Pechino di rivendicare parte delle nuove rotte marittime, innescando possibili dispute territoriali sia con il Canada, che rivendica l'area come propria, che con gli Stati Uniti, che considerano la zona come «acque internazionali».

La Cina è già oggi uno dei maggiori investitori nella regione, con interessi soprattutto nel settore dell'energia, e si ritiene un «azionista di maggioranza» dell'Artico, come dichiarato a ottobre scorso dal ministro degli Esteri di Pechino, Wang Yi. A gennaio 2015, un gruppo del carbone cinese, General Nice, aveva raggiunto un accordo del valore di circa due miliardi di dollari per lo sfruttamento di miniere di minerali di ferro in Groenlandia (il primo investimento cinese mai compiuto a nord del circolo polare). Prima ancora, Pechino aveva concluso un accordo di libero scambio con l'Islanda. Lo sviluppo delle risorse dell'artico, per la Cina, passa anche dai giacimenti di Lng dell'estremo nord della Russia. **Due banche cinesi, Export-Import Bank of China e China Development Bank, hanno deciso venerdì scorso l'apertura di una linea di credito da oltre 12 miliardi di dollari per la realizzazione di un impianto per lo sviluppo di gas naturale liquefatto nei pressi dei giacimenti di Yamal.** I giacimenti a nord del circolo polare sono tra i più grandi di tutta la Russia, e Cnpc, il gigante del greggio cinese, è già presente con una quota del 20%, mentre un'altra quota del 9,9% è detenuta attualmente dal Silk Road Fund cinese.