

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
12 Marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Lauri su giornata di studio su sostenibilità..." (Ferpress)

Venezia:

"...Olio di frittura carburante per i vaporette..." (Il Sole 24 Ore)

Genova:

"...Torna il caos sui certificati..." (Il Secolo XIX)

"...Un'altra mega portacontainer al terminal Vte..." (Il Secolo XIX)

"...Europa e operatori a confronto il 10 Aprile..." (Il Secolo XIX)

"...Alleanza Liguria Svizzera per favorire il trasporto merci..." (Il Sole 24 Ore)

Ravenna:

"...Nuovi collegamenti con Turchia, Libano, Egitto Grecia, Siria..." (Ferpress)

Livorno:

"...Teu a Livorno..." (Gazzetta Marittima)

"...TCO alla sfida con i tempi stretti..." (Gazzetta Marittima)

"...Palazzo Rosciano..." (Gazzetta Marittima)

"...Dalla gomma alla ferrovia con TOR..." (Il Telegrafo)

"...Belais al Seatrade Cruise Global..." (Il Telegrafo)

"...Nogarín nel summit nazionale..." (Il Tirreno)

"...Guerra delle banchine..." (Il Telegrafo)

"...Merci su strada, niente ticket all'autorità..." (Il Telegrafo)

Piombino:

"...Rottamazione delle navi..." (Il Telegrafo)

"...Via libera del CTA Toscana all'area logistica industriale..." (Gazzetta Marittima)

Bari:

"...Boom di crocieristi..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Manna per gli enti locali dal governo 200 milioni..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Il relitto del Norman Atlantic ancora fermo..." (Borderline)

Brindisi:

"...Al buio da un mese e mezzo metà Seno di Ponente..." (Brindisireport)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
12 marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Altre notizie di porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Friuli Venezia Giulia: Lauri su giornata di studio su sostenibilità Porto di Trieste

(FERPRESS) – Trieste, 9 MAR – Giulio Lauri (Sel-FVG), vicepresidente della IV Commissione trasporti del Consiglio regionale, in merito alla giornata di studio sulla sostenibilità del Porto di Trieste, ha sottolineato che “la dimensione del problema inquinamento è complessa, come mostra lo studio dell’Arpa commissionato da Comune di Trieste.

L’analisi e la raccolta dei dati sono strumento necessario alla programmazione in ambito ambientale – ha aggiunto – e vale anche per la questione emissioni, naturalmente. Lo studio Arpa ci consegnava e ci consegna anche oggi, a dati aggiornati, il quadro di una città (che significa anche territorio circostante e impatto sulla regione) il cui inquinamento è, come qualche anno fa, da ascrivere per circa il 20% alle emissioni prodotte dalle navi stazionanti nel porto”.

“Benchè molti possano pensare che la fonte principale dell’inquinamento sia l’industria, che certamente vi contribuisce in modo rilevante, i dati mostrano che l’inquinamento ambientale ha cause multifattoriali e che anche il traffico portuale dà un contributo importante”.

Specifica ancora Lauri: “L’auspicabile aumento dei traffici portuali nella città di Trieste nei prossimi anni, il cui trend positivo è già iniziato, impone agli amministratori di questa Regione di studiare sin d’ora soluzioni concrete di abbattimento delle emissioni, con interventi dedicati. Accanto alla “cura del ferro”, e cioè allo spostamento di sostanziali quote di traffico dalla gomma alla ferrovia, processo che è già iniziato e che sta dando risultati considerevoli, l’elettrificazione delle banchine risulterebbe oggi una delle soluzioni possibili al problema”.

Lauri conclude: “Non dobbiamo dimenticare che i cambiamenti climatici, nella loro crescente drammaticità, ci impongono oggi più che mai di pensare globalmente e agire localmente. Intervenire sulla questione di quel 20% di emissioni in area portuale, così come sulla decarbonizzazione, significa dare il nostro contributo concreto per affrontare il problema del riscaldamento globale, che si può vincere però solo se le soluzioni adottate si moltiplicheranno a livello locale, in Italia, in Europa e al livello internazionale con un approccio sistemico. Questa è una responsabilità che ogni amministratore dovrebbe fare propria, poiché riguarda il futuro delle nuove generazioni e del nostro pianeta”.

Economia circolare. Accordo fra Eni, Comune, Veritas e Avv

A Venezia l'olio di frittura carburante per i vaporetto

Barbara Ganz
VENEZIA

L'olio con il quale i veneziani friggono gli alimenti viene conferito al servizio di raccolta differenziata e poi diventa biocarburante destinato ai mezzi acquei del servizio di trasporto pubblico. Così in Laguna si realizza un esempio di economia circolare: l'accordo è stato firmato ieri da Eni e dal Comune di Venezia insieme al Gruppo AVM (che gestisce trasporti e mobilità) e a Veritas (multiutility che effettua raccolta, valorizzazione e trattamento rifiuti). L'intesa prevede di avviare un progetto di sperimentazione su larga scala basato sull'utilizzo, da parte di tutti i mezzi della flotta navale, di Eni Diesel+, il nuovo carburante Eni che contiene il 15% di componente rinnovabile e che, secondo gli accordi, verrà fornito all'azienda veneziana di trasporto pubblico allo stesso costo del gasolio finora utilizzato dai mezzi in servizio nella città lagunare, dei quali Eni è già fornitore a seguito di gara d'appalto. La parte vegetale del nuovo combustibile viene prodotta proprio a Porto Marghera, dove Eni ha realizzato, con un brevetto proprietario, il primo esempio al mondo di conver-

sione di una raffineria convenzionale in bioraffineria, in grado di trasformare materie prime di origine biologica, inclusi oli vegetali usati e grassi animali, in biocarburanti di alta qualità. L'accordo prevede che Veritas conferisca la raccolta di olio di frittura di origine domestica, previo trattamento di purificazione, alla bioraffineria Eni di Venezia, «consentendo così di mettere in atto un esempio

L'ACCORDO

Veritas conferisce la raccolta di olio usato di origine domestica, previo trattamento di purificazione, alla bioraffineria Eni

concreto di valorizzazione di scarti», spiegano in azienda. Il test proseguirà per sette mesi, dal 1° aprile al 31 ottobre 2018, nei quali tutti i mezzi acquei della flotta AVM/Actv passeranno dal gasolio tradizionale all'utilizzo del nuovo prodotto.

Per testare i risultati in termini di consumi e di riduzione delle emissioni inquinanti di Eni Diesel+ un autobus con motorizzazione Euro 3 è stato impiegato nei laboratori Eni a San

Donato Milanese, dove sono stati effettuati test sperimentali. «Gli esami di laboratorio - fa sapere Eni - hanno evidenziato una riduzione delle emissioni inquinanti, in particolare ossidi di azoto, particolato primario e secondario, e delle particelle ultrafini, ma anche minori consumi». Ora per la prima volta saranno effettuati durante la sperimentazione a Venezia i test sui motori marini: il banco di prova sarà un motore di un vaporetto. «Questa esperienza si tradurrà in benefici per la città e servirà da volano anche per altre realtà in Italia e all'estero, dimostrando ancora una volta che la chimica è innovazione, tecnologia, e può migliorare la qualità della vita», commenta l'assessore allo Sviluppo Simone Venturini. «Abbiamo l'opportunità di dimostrare quanto Venezia sia un laboratorio di trasformazione, concretezza e crescita economica - ha sottolineato il direttore generale di Eni Refining & Marketing, Giuseppe Ricci - e quanto Eni abbia saputo coniugare sostenibilità ambientale e sociale, facendo crescere posti di lavoro, professionalità e know how».

 @Ganz24Ore
C'IMPRESA E' LA NOVITA

COLOMBAI (FILT CGIL): «POCA CHIAREZZA DAL MINISTERO»

Torna il caos sui certificati migliaia di marittimi a rischio

L'allarme dei sindacati: «Così perdiamo offerte di imbarco»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Il rischio è «concreto» come lo definiscono i sindacati: migliaia di marittimi potrebbero perdere possibilità di imbarco, opportunità di lavoro a bordo che senza le abilitazioni richieste dalle normative internazionali non potranno essere colte.

Esistono due certificazioni obbligatorie (Mams e Mabev) per alcune operazioni a bordo che la parte di equipaggio preposta a quel compito, deve ottenere «o rinnovare» attraverso un corso. Si tratta peraltro di operazioni relative alla sicurezza, come la conduzione delle scialuppe di salvataggio: «Anche su un requisito così importante per garantire le operazioni di emergenza a bordo delle navi e per portare soccorsi verso altre navi e in favore della tutela dei passeggeri e dei lavoratori - spiega la Filc Cgil - registriamo ancora preoccupanti segnali di difficoltà sui contenuti e sui tempi degli atti formali con i quali il nostro Paese dovrebbe adeguarsi alle normative internazionali di settore». I ritardi sono tutti del ministero dei Trasporti: «Per ottenere le abilitazioni - spiega Mauri-

zio Colombai coordinatore nazionale della portualità della Filc Cgil - è necessario partecipare ai corsi che si tengono in una sola struttura certificata dal ministero, abilitata su tutto il territorio na-

zionale. I numeri delle richieste sono però troppo alti e i corsi non possono soddisfare tutti, anche se molti marittimi hanno già pagato». Al pasticcio burocratico si deve aggiungere che alcuni

marittimi hanno già pagato i circa 1.000 euro per il rinnovo e 2.000 per la nuova abilitazione: «Il ministero avrebbe dovuto organizzare i corsi - dice ancora Colombai - e invece ci ritroviamo nel caos con molti marittimi che perderanno la possibilità di imbarcarsi e lavorare a bordo perché senza certificazione».

Le difficoltà nascono soprattutto «dalla mancanza di un sistema di monitoraggio della platea di marittimi italiani a cui sono rivolti i provvedimenti normativi del Mit - scrive la Filc Cgil - Una situazione che riteniamo inaccettabile». Per correggere la situazione il ministero potrebbe presto diramare un circolare: «Ma non è più possibile tollerare questo modo di fare: ogni volta il ministero è costretto a rifare i provvedimenti. Questa non è la prima volta. Ora basta. Per sollecitare risposte - annuncia infine la Filc - a questo ed altri quesiti come i corsi di aggiornamento per i lavoratori marittimi e i percorsi formativi che devono abilitare la mansione di Ufficiale elettrotecnico, chiederemo un incontro urgente al Mit».

www.themeditelegraph.it

© 2018 RAI E TRIPEDIA - TUTTI I DIRITTI RISERVATI

Il Secolo XIX

La "Msc Hamburg"

Genova, un'altra mega portacontainer al terminal Vte di Voltri-Pra'

GENOVA. È arrivata ieri la seconda nave da 17 mila teu al Vte di Genova. Dopo la Msc Istanbul, è approdata al terminal genovese di Psa la Msc Hamburg. La porta-container è lunga 399 metri e larga 54. Ha una capacità totale di 16.652 teu. La nave è in rotazione regolare sul servizio Am1 dell'alleanza 2M (Maersk Line con Msc) che collega il Mediterraneo con il Far East.

Il Secolo XIX

L'EVENTO

Porti: Europa e operatori a confronto il 10 aprile

GENOVA. I porti e le loro comunità imprenditoriali sono il maggiore fattore di sviluppo dei territori che li ospitano. Ecco perché gli investimenti in infrastrutture, tecnologie, difesa dell'ambiente, servizi alle merci e ai passeggeri, rappresentano decisioni di primaria importanza per Autorità di sistema portuale, enti locali e cluster marittimo. "Shaping the Port of the Future" è il titolo del Forum ospitato il prossimo 10 aprile dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, a Civitavecchia (Molo Vespucci) e organizzato dalla testata online *The MediTelegraph* (gruppo Gedi) e *OnTheMosWay*.

L'evento, che metterà di fronte operatori internazionali, autorità e rappresentanti dell'Unione europea, ha lo scopo principale di approfondire i link esistenti fra porti, territorio e catena logistica integrata, con un focus specifico sul sistema di regolamentazione comunitaria dei servizi.

I lavori inizieranno alle 9.30 con l'intervento del presidente dell'Autorità di sistema portuale Francesco Maria di Majo e del coordinatore Ue per le Autostrade del mare, Brian Simpson. Seguirà l'analisi di Alexio Picco (Ten-T Advisor) che introdurrà le relazioni di Wojciech Sopinski (Ue), Luca Lupi (porto di Civitavecchia), Carles Rúa (porto di Barcellona) e Paul Kyprianou (gruppo Grimaldi). Tra i relatori della giornata, che si chiuderà alle 16.30, Pino Musolino (Adsp Venezia); Valeria Mangiarotti (MedCruise); Rino Bruttomesso (Rete); Francesco Di Cesare (Risposte Turismo); Jill Slinger (università di Delft); Isabelle Rickbost (Espo); Paolo Signorini (Adsp Genova-Savona); Matteo Catani (Gnv); José Fernandez Garcia (Dg Mobility and Transport). Il programma completo è disponibile all'indirizzo <http://forum.themeditelegraph.com>. La partecipazione al Forum è gratuita, con iscrizione obbligatoria, fino ad esaurimento posti.

R.FE.

Il caso/1. Il porto di Genova mira a fare concorrenza a Rotterdam e Anversa

Alleanza Liguria-Svizzera per favorire il trasporto merci

Raoul de Forcade

■ Genova guarda alla Svizzera per un'alleanza che, con la ferrovia e l'intermodalità, permetta ai porti liguri di trasportare merci nella mitteleuropa da Sud, contendendo il predominio dei traffici agli scali dell'Europa settentrionale (come Rotterdam, Anversa e Amburgo), che oggi assicurano la predominanza dei traffici sulla direttrice Nord-Sud. Un obiettivo che va incontro anche alle esigenze dell'industria italiana, che confida nello sviluppo del sistema infrastrutturale per migliorare la supply chain e ottimizzare costi ed economie di scala. Il tema dei collegamenti sarà trattato mercoledì prossimo, 14 marzo, in un convegno a Lugano, il cui principale promotore è l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale (Genova e Savona).

«Sulle grandi opere infrastrutturali penso in particolare al corridoio Reno-Alpi, di cui fa parte il Terzo valico», spiega Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Adsp: «non ci sono più solo disegni governativi: ci sono cantieri aperti, operatori e imprese che iniziano a lavorare ma anche a orientare ordini e commesse». Entro il 2022, «gli svizzeri avranno completato il tunnel del monte Ceneri (parte finale del progetto Alptransit, ndr). Con questi ultimi due interventi, tutta la linea ferroviaria da Geno-

va fino al Wurttemberg sarà compresa tra un'altitudine di zero e 500 metri sul livello del mare. Insomma, saranno superate le pendenze di oggi che rendono diseconomico il trasporto ferroviario».

Il Terzo valico, ricorda Signorini, «serve perché le caratteristiche prestazionali dei corridoi ferroviari Ue sono pendenza, peso assiale, sagoma, lunghezza del treno e modulo. Solo se hai linee con

AIUTO ALL'EXPORT

L'obiettivo va incontro anche alle esigenze delle imprese italiane, che puntano a raggiungere con più facilità i mercati del Centro Europa

determinate caratteristiche puoi prendere i grandi traffici merci».

Con Terzo valico e tunnel Ceneri pronti, Genova potrà arrivare a comporre treni di 750 metri di lunghezza. Il che abbatta i costi del trasporto. Oggi, dice Signorini, «un treno da Genova per Basilea (che è necessariamente lungo meno di 450 metri, ndr), costa 590 euro a container e 60 per Monaco. Con treni da 750 metri il costo a container sarà di 428 (per Basilea) e 440 euro (per Monaco). Si aprirebbe quindi la competizione perché un treno da 750 metri da An-

versa per Basilea costa 422 euro a container e da Amburgo per Monaco 424, ma con il vantaggio per Genova che un container proveniente dall'Asia impiega 5 giorni di meno ad arrivare in centro Ue se la nave che lo trasporta fa scalo nel porto italiano, rispetto a quanto impieghi passando dagli scali del Northern range». Altro fattore di rilievo è che la Svizzera «ha speso 20 miliardi di franchi per Alptransit e, in questi anni, ha sussidiato il traffico merci su ferrovia con incentivi alle imprese di trasporto su rotaia. Il sussidio, però, non può continuare sine die e il timore è che, quando finiranno gli incentivi, non ci sia traffico adeguato alla rete ferroviaria creata. Per questo gli svizzeri sono forzatamente interessati all'Italia, che è un bocchettone di traffico che può aumentare i volumi che transitano in Svizzera». Ad oggi, chiarisce Signorini, «non siamo in grado di offrire un servizio che scali i porti liguri a condizioni competitive rispetto al Northern range per servire mercati contendibili in centro Europa. L'alleanza con la Svizzera che proponiamo punta a rendere credibili gli investimenti che stiamo facendo in porti e infrastrutture, affinché gli operatori svizzeri possano cominciare a orientare le loro decisioni verso un aumento del traffico anche da Sud».

© FOTOGRAFIE RISERVA

Porto, nuovi collegamenti da Ravenna con gli scali di Turchia, Libano, Egitto, Grecia e Siria

(FERPRESS) – Ravenna, 12 MAR – Il vicesindaco Eugenio Fusignani, con delega al porto, saluta “con grande soddisfazione l’arrivo alla banchina di Terminal container Ravenna, della M/V Natalia A, nave portacontainer della compagnia armatoriale turca Arkas Line, che offrirà collegamenti settimanali da Ravenna per i porti turchi, libanesi, egiziani, greci e siriani di Istanbul, Gemlik, Pireo, Izmir, Beirut, Mersin, Aleksandria, Lattakia.

“Siamo di fronte a uno dei tanti e positivi segnali di interesse da parte dei mercati internazionali nei confronti del nostro scalo, insieme naturalmente con quelli suscitati dal progetto per l’escavo dei fondali, la cui realizzazione aumenterà notevolmente i livelli di competitività del porto di Ravenna.

Già da ora stiamo cogliendo frutti positivi e questo è un altro segnale del fatto che Ravenna è una realtà estremamente dinamica e che il lavoro di squadra portato avanti dall’Autorità di sistema portuale, dal Comune, dalla Regione, da tutte le istituzioni coinvolte e dagli imprenditori del porto, non solo ha dato i risultati attesi per quanto riguarda il progetto ‘Hub portuale’ ma è la carta vincente da mettere in campo ogni volta che si affrontano questioni legate allo sviluppo del porto, strettamente connesso a quello della crescita dell’intero territorio ravennate”.

PRIMI CONSUNTIVI UFFICIALI DEL MOVIMENTO NEL 2017

Teu a Livorno, luci ed ombre

In calo nel TDT in linea con l'andamento nazionale, in crescita da Lorenzini



LIVORNO - Arrivano, sebbene non ancora in chiave ufficiale, i primi consuntivi per il movimento dei containers nel porto labronico, sui due principali terminal, rispettivamente nella sponda Ovest e in quella Est della Darsena Toscana. (segue a pagina 10)

Teu a Livorno, luci ed ombre

In un quadro generale della movimentazione dei teu in Italia, che per l'anno 2017 è stato complessivamente in calo, anche Livorno conferma luci ed ombre. Spicca il dato positivo del terminal Lorenzini che è in controtendenza, grazie anche all'apporto di Msc che ha iniziato ad operare con le sue navi più grandi. Ecco la sintesi nei due terminal.

Nel Terminal Darsena Toscana sono stati movimentati complessivamente 515.792 teu di cui ben 166 mila in movimenti di transhipment. L'anno prima erano stati movimentati nel complesso 640.854 teu. I vuoti sono stati 71.662 l'anno scorso contro i 76.052 dell'anno precedente. In entrambi gli anni sono registrate lo stesso numero di navi, 749 per anno.

Nel terminal Lorenzini, che come noto è un "multipurpose" e non un terminal esclusivo dei containers, sono stati movimentati complessivamente 169.173 teu, in crescita rispetto al 2016 quando erano stati 136.042. L'apporto di Msc è stato, come detto, importante e lo sarà assai di più in questo 2018 grazie all'allargamento della strettoia del Marzocco e ai dragaggi dalla bocca sud a tutto il canale. Interessante per Lorenzini anche l'impiantistica in tonnellate (project cargo): circa 35 mila tonnellate, in questo caso in calo rispetto alle 42.678 dell'anno precedente, ma con proiezioni per il 2018 che sono già in aumento.

TCO alla sfida con i tempi stretti

Tanti i lavori da realizzare per potersi trasferire dalla Calata Orlando - I problemi



LIVORNO - È una corsa contro il tempo. Prima di tutto proprio contro il tempo. Perché i termini posti

dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale di Stefano (segue a pagina 10)

TCO alla sfida con i tempi stretti

Corsini al TCO (Terminal Calata Orlando) di Roberto Alberti, sono da record: la concessione demaniale sulla radice della sponda est della Darsena Toscana, per trasferirvi il terminal oggi sulla Orlando, deve avvenire entro il prossimo settembre. L'Orlando serve per il nuovo grande terminal delle crociere, i cui tempi di realizzazione sono anch'essi in partenza per quella data. Ma il problema vero è che l'area in concessione richiede, perché il terminal da trasferire dell'Orlando possa lavorare, una serie di interventi che non si potranno risolvere in poco tempo. Il TCO l'ha fatto presente a palazzo Rusciano e l'impressione è che i termini di tempo possano essere leggermente dilatati: ma è un'impressione.

I lavori da fare sulla sponda est sono, come detto, impegnativi. La concessione comporta infatti anche un notevole incremento di ruolo: oltre ad essere un terminal rinfusi, l'area può (e conta di essere) anche un terminal multipurpose. Quindi oltre a costare - a spese della concessione - i lavori di adattamento richiedono tempo: c'è da eliminare l'assurdo distlivello tra il ciglio di

baia e l'area che vi si affaccia, c'è da realizzare da zero l'impianto delle fognature, da installare quello elettrico e quello idraulico, c'è da eliminare - spostare o modificare - una cabina esistente a servizi di un altro terminal, ci sono da piazzare i binari ferroviari che un terminal moderno deve avere per funzionare al meglio, costruire gli uffici, le paratoie anti-polveri (i rinfusi "spolverano" e nell'area ci sono anche merci che non gradiscono) e trasferire ma anche piazzare mezzi di sollevamento nuovi. Insomma, una kermesse.

Alberti e i suoi non stanno con le mani in mano già da quando è

arrivata la concessione. "Ci sono una decina di professionisti, tra ingegneri, specialisti di impiantistica ed altro - ci ha dichiarato Roberto Alberti - che stanno lavorando h/24 per i progetti esecutivi". Ma l'impressione rimane la stessa: dopo anni di stand-by, all'improvviso si chiede a chi ha vinto la comparazione tra le offerte di diventare una Ferrari.

Palazzo Rosciano “governance” e chiacchiere

LIVORNO - Lasciamo da parte, per il momento, quelle che potranno essere a livello di governo centrale (ma anche regionale e locale) le conseguenze del voto di domenica scorsa. Era burrasca annunciata, adesso è burrasca. Mettiamoci alla cappa, come si dice in gergo velico, e aspettiamo. Nel frattempo però ci sono alcuni cambiamenti in atto a livello di “governance” nell’Autorità di sistema portuale di Livorno & C. che non possono passare sotto silenzio.

La faccio breve: la nuova pianta organica di Palazzo Rosciano, allargata e unificata a quella di Piombino, qualche sorpresa l’ha portata. La prima: una nuova direzione generale del coordinamento della pianificazione, che attiene chiaramente ai progetti di piattaforma

Antonio Fulvi
(segue a pagina 10)

Palazzo Rosciano

Europa, e che al momento è attribuita ad interim al presidente Corsini, ma che dicono sia fatta su misura per Roberta Macii, attuale segretario generale dell’Autorità di Civitavecchia. Quanto e come? Il presidente Corsini, a precisa domanda, ci ha risposto da par suo: “La porta per la dottoressa Macii è sempre aperta”.

Altra considerazione: la direzione di Enrico Pribaz, che lavora ventre a terra su decine di interventi concreti, è stata privata di una storica risorsa, sostituita (provvisoriamente soltanto?) da due elementi nuovi. Con la nuova pianta organica sono stati “assorbiti” una decina di dipendenti che c’erano già ma con contratti interinali. È stata sguarnita anche la segreteria generale del presidente, che ci dicono lavora in genere fino a tarda ora, ma si vede che gli piace fare lo stilista, in nobile solitudine. In compenso è nato un ufficio protocollo più forte, cosa di cui si sarebbe sentita la mancanza. La creazione della direzione affidata al piombinese Claudio Capuano per l’anti-corruzione, è stata importante anche per cooptare Piombino nella “governance” del sistema e Capuano è una garanzia di serietà ed efficienza. Nella direzione di Gabriele Gargiulo per la comunicazione qualche cambiamento ma forze immutate, mentre Antonella Querci s’è vista togliere alcuni settori, dicono pagando la sua eccessiva autonomia di giudizio all’interno di palazzo Rosciano. Ultima curiosità: il presidente Corsini s’è fatto un proprio portavoce-stampa autonomo, con contratto sembra a termine. Non gli basta il bravo Marco dell’ufficio stampa?

Infine, nel quadro della più allargata “governance” del sistema portuale, va registrato il rinvio di 3 mesi - sino a giugno - dell’aumento di capitale all’interporto Vespucchi da parte dell’Autorità. Pare che si debba aspettare la definizione ufficiale della privatizzazione della Porto 2000 per avere i fondi che servono per il Vespucchi. Tutto al momento rimane dunque com’è. Ma nel frattempo, con i risultati elettorali.

Dalla gomma alla ferrovia con Tor Il nuovo piano della logistica green

Interporto e Authority insieme per aumentare il traffico su rotaia

LA LOGISTICA 'green' significa anche meno trasporti su gomma e più su ferrovia. E l'Interporto Vespucci ha presentato, per sviluppare questo concetto, un suo progetto Tor (Trailer into rail) nel corso della tre giorni di Green Logistics Expo a Padova, presenti i più importanti players internazionali dei porti e dei trasporti. Ne ha parlato l'amministratore delegato del Vespucci Bino Fulceri, alla presenza del direttore della comunicazione dell'Autorità di sistema portuale di Livorno Gabriele Gargiulo e del direttore della programmazione e sistemi informatici Claudio Vanni. Arrivare a

GLI OBIETTIVI

Spostare una quota parte dei semirimorchi per tratte superiori a 300 km

spostare una quota parte significativa dei semirimorchi dalla strada alla ferrovia per tratte superiori ai trecento km, a regime almeno 60 mila mezzi all'anno, circa il 15% delle complessive 448 mila unità movimentate l'anno scorso dal porto di Livorno: è questo l'obiettivo che l'Interporto Vespucci e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale intendono raggiungere con il progetto Tor.

IL PROGETTO, che è stato sviluppato assieme a Ram spa (Società in house del Ministero delle In-



SVOLTA Il trasporto su ferrovia, anziché su gomma, è all'insegna di una logistica a tutela dell'ambiente

frastrutture e dei Trasporti), a due Regioni (Toscana e Veneto) e a RFI, mira a prolungare il tratto marino delle Autostrade del Mare attraverso il trasporto combinato strada-rotaia e punta ad ancorare lo scalo labronico, primo porto nazionale per traffico RO/RO, agli Interporti di Padova e Verona, considerati veri punti di riferimento per i mercati europei. In attesa che si avviino (e concludano entro il 2022) i lavori di adeguamento delle gallerie appenniniche lungo la tratta Prato-Bologna, l'Interporto e i partner del progetto stanno studiando la possibilità



DIRETTORE Giuseppe Gargiulo

di utilizzare una impresa ferroviaria che ha prenotato l'uso di alcune tracce notturne dell'Alta velocità per il trasporto della merce direttamente ai due interporti. Per l'Authority si tratta di un progetto strategico, che avrebbe come merito quello di decongestionare le banchine del porto e di ridurre le emissioni di CO2 sull'ambiente: per l'Interporto è invece l'occasione vera per far decollare l'intermodalità, in quadro di sviluppo 'green' che va potenziandosi nello scalo anche grazie alla recente iniziativa dei gruppi Neri-Liquigas di un deposito portuale di Gnl.

A.F.

IL MEETING IN FLORIDA INSIEME A UNA DELEGAZIONE DI PORTO 2000 E **AUTORITÀ PORTUALE** PER RACCONTARE LIVORNO

Belais al 'Seatrade cruise global': «Cogliamo ogni opportunità»

UNA PASSERELLA speciale, andata in scena dall'altra parte del pianeta, in uno dei meeting di settore più prestigiosi al mondo. Si tratta del 'Seatrade cruise global 2018', ovvero il salone dedicato al pianeta del crocierismo internazionale. Tra gli stand del padiglione Italia c'era anche una pattuglia a rappresentare Livorno, capitanata dall'assessore comunale al turismo e alla cultura Francesco Belais e composta da una delegazione di Porto 2000 e dell'Autorità portuale.

IL MEETING, per il quale la

partecipazione livornese era stata annunciata dallo stesso Belais a margine di un incontro al Cisternino di città, è andata in scena nella suggestiva Fort Lauderdale, a Miami in Florida. «Ho avuto l'onore di rappresentare il Comune di Livorno al Seatrade global, la fiera mondiale del crocierismo in America - ha commentato l'assessore Belais, affidando la sua riflessione ai social - Insieme a una delegazione di Porto 2000 e di **Autorità Portuale**, eravamo lì per cogliere tutte le grandi opportunità che questo settore può offrire al nostro territorio». La mis-

sione era semplice e decisiva, ovvero quella di raccontare al mondo una città incredibile come la nostra, con secoli di storia da scoprire, testimone del valore dell'accoglienza e dell'inclusione più pura. Chi erano gli interlocutori? «Armatori e operatori del settore di tutto il mondo - ha aggiunto Belais, entusiasta - Sono convinto che questi semi che stiamo gettando con impegno ed entusiasmo daranno, nel tempo, grandi frutti». Il sindaco Filippo Nogarin ha rilanciato la notizia, sottolineando il ruolo di Livorno come «por-

ta sul mare della Toscana e molto di più. Una terra di arte e cultura, di architettura e paesaggi, di enogastronomia e natura senza eguali. Una sfida - ha continuato nella sua riflessione il primo cittadino - quella della riconversione turistica di Livorno, su cui stiamo investendo moltissimo in termini di energie, idee e risorse. Ci tengo a sottolineare un dato importante - ha poi concluso Nogarin - È la prima volta che il Comune affianca la Porto 2000 a questa manifestazione. Segno che la sinergia tra noi e **Autorità portuale** sta cominciando a dare importanti frutti e continuerà a darne».

I.C.C.

Il Tirreno

BLOC NOTES

IN RAPPRESENTANZA DELL'ANCI

Authority, Nogarín nel summit nazionale

■ Il sindaco di Livorno Filippo Nogarín è stato designato - insieme al collega di Reggio Calabria Giuseppe Falcomatà - in rappresentanza dell'Anci, l'Associazione dei comuni italiani, a far parte della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Lo ha reso noto il presidente del Consiglio nazionale Anci e sindaco di Catania, Enzo Bianco, ringraziando il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianclaudio Bressa, per «il suo impegno alla presidenza delle conferenze Unificate e Stato-Regioni e per il proficuo lavoro svolto dal governo».

ALL'ISTITUTO MADDALENA

Domani incontro con don Zappolini

■ Domani alle ore 21 il salone dell'Istituto Santa Maria Maddalena (via della Maddalena 4, zona ss. Pietro e Paolo) ospita un incontro con don Armando Zappolini, un "prete secondo Francesco" come dice il titolo del libro edito dalle Paoline. E' una iniziativa che porta la firma degli Amici di don Quilici, Ceis Comunità, Istituto Maddalena, Libera e Associazione Alberto Ablondi. Modera l'incontro Antonello Riccelli di Granducato Tv.

Guerra delle banchine, Ltt fa ricorso al Tar

NIENTE pace nel settore dei rifusi. L'assegnazione della concessione della radice della spanda Est in Darsena Toscana al Tco (Terminal Calata Orlando), che già rappresenta - per i tempi strettissimi imposti dall'Unicef - una scommessa anche per liberare la calata Orlando, subisce una brusca frenata proprio in dirittura d'arrivo. La causa è il ricorso al Tar dell'altro contendente, il Ltt (Livorno Terminal Tirreno) di Federico Barbera ed Andrea Palumbo, che avrebbe utilizzato come argomento più significativo del ricorso l'offerta economica nettamente più alta e condizioni tecniche a suo dire più vantaggiose per i traffici. Il ricorso dell'Ltt è arrivato - secondo informazioni ufficiose - praticamente negli ultimi giorni della "finestra" possibile: tanto che il Tco era ormai ragionevolmente convinto di aver avuto partita vinta. Per l'Autorità di sistema, e non solo per Roberto Alberti e i suoi soci del Tco, il ricorso è una grossa grana. Perché innescava una serie di problemi a catena: a cominciare dai tempi che saranno comunque necessari perché il Tar chiarisca le cose. Tempi che si rifletteranno sulla "liberazione" della calata Orlando dai rifu-



ULTIMO TUFFO Da sinistra Andrea Palumbo e Federico Barbera di Ltt hanno presentato ricorso al Tar allo scadere dei termini

si, e che quindi ritarderanno la consegna della stessa calata alla Porto 2000, che a sua volta ha urgenza per avviare il grande piano di ristrutturazione e rilancio del comparto traghetti pax e crociere.

PER IL TCO il ricorso non è soltanto un ritorno all'incertezza della concessione: è anche una complicazione organizzativa non indifferente. Perché i tempi stretti imposti dalla concessione al trasferimen-

to dalla calata Orlando hanno costretto Alberti e i suoi a mettere al lavoro una decina di tecnici e specialisti per la progettazione di dettaglio del nuovo insediamento; progettazione che sta comportando notevoli spese, e che a sua volta richiede spostamenti significativi di strutture esistenti in poco, nuovi mezzi meccanici, nuovi uffici da costruire ex novo, interventi correttivi sul "dente" di banchina e molto altro. Non va dimenticato infine

che l'area data in concessione al Tco comporta anche un indiretto coinvolgimento del terminal Lorenzini, a fianco della banchina "vinta" dallo stesso Tco, perché la lunghezza del filo di attracco delle navi verrebbe fatalmente a sfiorare verso il Lorenzini vista la impossibilità di utilizzare il primo tratto di banchina condizionato dallo sbocco del canale dei Navicelli attraverso le porte vinciane. Un insieme di

GRANA IMPREVISTA
Si torna all'incertezza per la concessione
Complicazione inattesa

complicazioni cui si aggiunge anche l'incertezza di un'altra assegnazione, quella delle aree Spil comprendenti anche la strategica l'aduleta, gestite dalla Cgil ma assegnate dal Comune alla società di Palumbo. Che con il ricorso contro il Tco punta evidentemente ad unificare il "suo" comparto nell'area più strategica - ed oggi più contesa - del porto dei ro/ro e dei multipurpose.

A.F.

LA SENTENZA

Merci su strada «Niente ticket all' Authority»

«UNA SENTENZA "storica". Il Tar del Piemonte, in coerenza col pronunciamento della Corte Costituzionale dello scorso anno (sentenza n.69/2017) ha stabilito che il trasporto merci su strada e i servizi logistici e accessori ai settori dei trasporti non sono regolati dall'Art, l'Autorità di regolazione dei trasporti e pertanto non devono versare il relativo contributo per il funzionamento dell' Authority. Un pronunciamento in questo senso era già arrivato di recente con una circolare del ministro Delrio, anch'essa sollecitata da Confetra. Ma una circolare non ha effetto di legge, come invece l'attuale sentenza che chiarisce definitivamente un tema molto sentito anche nel nostro porto dai terminal e da chi vi opera.

La sentenza (n.287 dell'8.3.2018) è stata emessa a seguito del ricorso avviato da Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) assieme alle associazioni aderenti Fedespedi, Fedit, Assologistica, nonché Anita e Conscoperative. Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente della Confederazione Nereo Marcucci. «Il Tar del Piemonte – sottolinea Marcucci – ha riconosciuto che l'Art non regola le nostre imprese e che fino ad oggi, come ha sempre sostenuto Confetra, l'Autorità nel richiedere il contributo ha equivocato tra destinatari della regolazione e beneficiari della stessa». «Ora – prosegue Marcucci – sia la Corte Costituzionale che il giudice amministrativo hanno messo un punto fermo stabilendo che solo chi è stato effettivamente regolato è chiamato a pagare». Marcucci ricorda che il contributo Art è annuale, e che quindi chi ha pagato ha diritto alla restituzione. Per gli anni interessati dal ricorso (2015 e 2016) l'importo richiesto al settore è stato pari a circa 11 milioni di euro. Che dovranno tornare in tempi possibil-

mente rapidi. E questa sarà un'altra probabile battaglia. A.F.



Nereo Marcucci di Confetra

Rottamazione delle navi, intesa tabù Niente accordo con il ministero

Piombino, annuncio del Comitato di gestione dell'Autorità Portuale

LE NAVI militari le rottamerà qualche altro, forse Taranto, forse La Spezia, ma non Piombino. Cade un altro pezzetto dei progetti di reindustrializzazione conseguenti alla crisi della siderurgia. Non col clamore entusiastico con cui fin dal 2014 è stato annunciato il nuovo business, il Comitato di gestione dell'Autorità portuale del Tirreno settentrionale ha approvato il piano operativo 2018-2020 nel quale, a riguardo alla rottamazione delle navi militari, si scrive: «Relativamente alla resa in disponibilità di navi militari come indicato nell'accordo di programma del 24 aprile 2014 sono state effettuate da parte



MARINA MILITARE Refitting addio per il porto di Piombino. Sotto il ministro della Difesa, Roberta Pinotti

INDUSTRIA
Il protocollo
era stato firmato
nell'aprile del 2014

della Società (ndr: si parla della Pim, ovvero della Piombino industrie marittime, nata per la manutenzione e l'eventuale rottamazione del vecchio naviglio) verifiche tecnico economiche sui mezzi della Marina ma senza addivenire ad alcun accordo con il Ministero della difesa data l'incoerenza tra il valore prospettico delle imbarcazioni e gli effettivi ricavi potenziali ricavabili dalle operazioni di refitting o demolizione». La decisione del dicembre scorso è stata resa nota dalla testata locale *Salelibero* news.org che ha anche puntualizzato come, a giudizio della Pim, «tale incoerenza metta in discussione i principi su cui è stata fondata la sostenibilità economico finanzia-

ria di questa sezione dell'accordo di programma del 14 aprile 2014». Al punto che viene sollecitato un tavolo di lavoro per rivedere i progetti di 4 anni fa. Del Comitato di gestione della nuova Autorità portuale fanno parte anche i rappresentanti del Comune di Piombino e della Regione che, nel tempo, hanno speso pareri più che positivi per il business delle navi militari e il 24 aprile 2014 salutarono con soddisfazione proprio il citato accordo di programma. Qui si legge: «Il governo si impegna a rendere disponibili navi da smantellare nel porto di Piombino e, a tale scopo, il ministero della difesa procederà alla definizione di un programma di dismissione delle navi



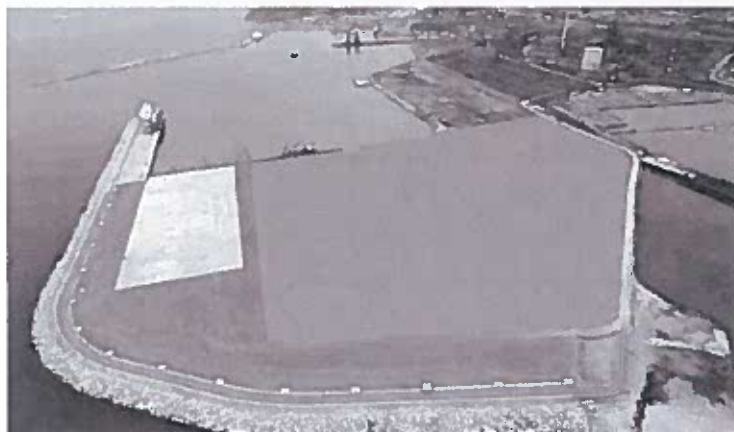
anche in termini numerici e di tonnellaggio, nell'ambito di un cronoprogramma entro tre mesi». Di fatto, da allora, di mesi ne sono passati 39 ma nulla si è visto anche se la speranza è stata dura a morire. Il 9 settembre 2016 in occasione della firma a Firenze della concessione quarantennale alla Pim di oltre 100mila metri quadrati sul porto, per un investimento da 14 milioni e con la previsione di 200 posti di lavoro a regime, l'agenzia ufficiale di stampa della Regione scrisse: «La nuova infrastruttura partirà con l'attività garantita dall'accordo con il Ministero della difesa e la Marina militare per lo smantellamento di navi militari».

Fiorenzo Buccì

PER IL NUOVO PORTO DI PIOMBINO

Via libera del CTA Toscana all'area logistica industriale

Con i lavori approvati si dà sostanza all'insediamento di BHGE/Nuovo Pignone



PIOMBINO - Baker Hughes, a GE company (BHGE) - Nuovo Pignone: c'è il parere favorevole del Comitato Tecnico Amministrativo al progetto dei lavori di infrastrutturazione per la realizzazione di un'area per la logistica industriale del porto di Piombino.

Il via libera del CTA, organo del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Toscana-Marche-Umbria, con funzioni consultive per opere il cui ammontare è inferiore a 50 milioni di euro, è uno step importante, che consente all'Autorità di Sistema di procedere con la predisposizione del progetto esecutivo e del successivo bando di gara.

Gli interventi si estendono su una superficie di circa 200 mila metri quadri e consistono nella completa infrastrutturazione dell'area e nel completamento della viabilità di accesso alle aree della Darsena Nord.

I lavori sono finalizzati alla realizzazione di un'area attrezzata da destinare alla logistica industriale. Tra le opere previste, il completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al porto (Strada SS 398 dello svincolo Gagno-Terre Rosse); la posa in opera delle reti di distribuzione dei servizi interni all'area e delle reti di servizi necessari per lo svolgimento delle attività industriali;

l'allestimento della rete anti incendio, la realizzazione delle strutture di fondazione dei manufatti principali da realizzare nell'area e la sistemazione a verde della striscia di terreno che costeggia l'area di intervento.

Il progetto è diviso in due fasi, in una prima fase verranno realizzati lavori che comprendono tutte le opere, servizi ed impianti che interessano la porzione occidentale dell'area

di recupero al mare e il primo setto della vasca impermeabile per una superficie di 150 mila mq mentre nella seconda verranno realizzati gli stessi lavori per la rimanente porzione: 48 mila mq.

Complessivamente, il tempo stimato per realizzare tutte e due le fasi è di un anno e mezzo. Il costo vivo delle opere è di circa 40 milioni di euro.

Con questi interventi sarà possibile dare sostanza all'insediamento di BHGE - Nuovo Pignone nel porto di Piombino. Procedere speditamente: è questa la priorità per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini.

PREVISIONI NEGLI USA AL «SEATRIDE CRUISE GLOBAL»

Bari, boom di crocieristi nel 2018 saranno +30%

Primato tra i primi 10 scali italiani

● ROMA. Salto in lungo del traffico crocieristico nel porto di Bari che, secondo le previsioni per il 2018 anticipate in Florida (Stati Uniti) dove è in corso il «Seatrider Cruise Global», con quasi il 30% (+29,8%) registrerà il maggior indice di incremento tra i dieci migliori scali in Italia. Il porto del capoluogo pugliese entra così nella top ten e si assesta all'ottavo posto tra i principali scali nazionali guidati da Civitavecchia con 2.427.000 passeggeri.

«L'Italia delle crociere», dice Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network di Genova, rialza finalmente la testa e si riallinea al trend internazionale, che vede il settore in costante crescita. Le previsioni per il 2018 indicano infatti, per gli scali del nostro paese, un incremento dell'7,3% in termini di passeggeri movimentati, un risultato positivo che va ricondotto principalmente alle nuove unità che stanno entrando a far parte in questi mesi della flotta di MSC Crociere».

Dalle stesse anticipazioni si evince poi che i mesi più trafficati in Italia saranno quelli di ottobre (1.316.000 passeggeri), settembre (1.450.000 passeggeri) e luglio (1.309.000 passeggeri).

«Le previsioni positive», dice ancora Senesi, «per l'anno appena iniziato e per il 2019 non ci devono indurre ad abbassare la guardia. L'Italia è la prima destinazione crocieristica del Mediterraneo, ma dobbiamo tenere a mente l'attuale esclusione dagli itinerari crocieristici dei porti del Nord Africa e della Turchia che, qualora venissero nuovamente inseriti, provocherebbero un repentino calo di almeno 200.000 passeggeri movimentati nei nostri scali».

Nel 2018, come già detto, sarà sempre Civitavecchia il primo porto italiano con 2.427.000 passeggeri movimentati (+10,45% rispetto al 2017). La seguiranno Venezia con 1.440.000 passeggeri (+0,16% rispetto al 2017) e al terzo posto Genova con l'ottimo risultato di 1.023.000 passeggeri (+10,62% rispetto al 2017). Seguiranno Napoli con 986.000 (+0,41%), Savona con 961.000 (+12,74%) e quindi Livorno con 724.000 (+3,66%). La classifica dei primi 10 porti italiani è completata da Palermo (-1,85%), quindi Bari, La Spezia (+12,77%) e Messina (+10,99%). Resta invece praticamente invariato il totale di porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico: saranno infatti 74 come nel 2017. Sul podio delle Compagnie di Crociere c'è MSC Crociere che movimenterà 3.100.000 passeggeri, seguita da Costa Crociere (2.900.000) e da Royal Caribbean (860.000).

Manna per gli enti locali dal governo 200 milioni

Fondi per la messa in sicurezza di edifici pubblici e infrastrutture

● Pioggia di milioni sugli enti locali. Due decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, assegnano infatti per i prossimi tre anni 200 milioni a città metropolitane, province, comuni, autorità di sistema portuale. Nello specifico, 90 milioni vengono dal "Fondo progettazione Enti locali", mentre 110 milioni dal "Fondo progettazione Insediamenti Prioritari". «Queste risorse - spiega Delrio - consentiranno agli enti locali di realizzare buone progettazioni. Dalla messa in sicurezza di infrastrutture ed edifici pubblici, tra cui le scuole, alla revisione di progetti invecchiati, alla pianificazione strategica nelle città metropolitane, ai piani urbani della mobilità sostenibile, a progetti per la portualità. In questo modo si costituirà un buon parco progetti: progetti fattibili, pronti per essere finanziati, superando alla carenza di progettazione efficace che impedisce o rallenta la realizzazione degli investimenti pubblici. Potrà essere utile anche per consentire agli enti locali di partecipare a bandi e finanziamenti».

I numeri in primo piano, dunque, partendo dalla ripartizione tra le province delle risorse. A Lecce assegnati 70 milioni (quota fissa annuale), altri 142 milioni di euro quale quota variabile annuale, per un totale di 212 milioni e una previsione triennale di 636 milioni di euro. Brindisi, invece, incasserà 70 milioni di euro (quota fissa annuale), 70 milioni (quota variabile annuale), per un totale annuale di 140 milioni e risorse complessive nel triennio per 420 milioni di euro. Taranto incassa 70 milioni come quota fissa annuale, 103 milioni di euro come quota variabile, per un totale di 173 milioni annuali e 519 milioni di euro nel triennio.

4,2 mln

Le somme per Bari e la città metropolitana

636 mln

Il tesoretto assegnato alla provincia di Lecce



Graziano Delrio

420 mln

L'assegno triennale previsto per Brindisi

519 mln

Le risorse riservate dal ministero a Taranto

A Bari, 4.255 milioni, di cui 2.618 per la città metropolitana, e 1.637 milioni per il comune capoluogo. «Puntare sulla progettazione per programmare le opere è un cardine delle richieste dei sindaci. I due decreti per i progetti di fattibilità, i piani urbani della mobilità sostenibile e le opere prioritarie, 200 milioni per gli enti locali, vanno in questa direzione. Ci danno la responsabilità che chiediamo. Aggiungerci finalmente, perché queste risorse indicano una via d'uscita per i sindaci: da un lato impossibili

tati a dare incarichi di progettazione perché, senza avere certezza dei finanziamenti, rischierebbero di incorrere nella censura della Corte dei conti; dall'altro costretti a rinocerere quando i finanziamenti per realizzare arrivano ma non hanno un progetto pronto». Così Antonio Decaro, sindaco di Bari e presidente dell'Anci, commenta in una nota l'emanazione dei due provvedimenti da parte del ministero alle Infrastrutture e ai Trasporti. Il fondo progettazione enti locali, assegna complessivamente 5 milioni alle Città

metropolitane, 12,5 milioni alle Province e 12,5 milioni ai Comuni, all'anno per i prossimi tre anni (2018, 2019, 2020). La finalità è la messa in sicurezza degli edifici e delle strutture pubbliche di proprietà dell'ente, dando priorità agli edifici scolastici. Il cofinanziamento statale può raggiungere quota 80 per cento. Nei criteri di assegnazione, sarà data priorità ai progetti di adeguamento alla normativa antisismica delle scuole. Il fondo di progettazione per gli insediamenti prioritari è rivolto a Autorità portuali

(30 milioni nei tre anni), Città metropolitane (25 milioni), Comuni capoluogo di Città metropolitane (30 milioni), 36 Comuni capoluogo di Regione (che non siano Città metropolitane) o di Provincia autonoma o con popolazione superiore ai 100 mila abitanti (25 milioni). Città metropolitane e Comuni dovranno prioritariamente impiegare le risorse per la predisposizione del Piano strategico e del piano mobilità sostenibile. E, nel caso abbiano già varato questi strumenti di programmazione, per progettare le opere in essi previste.

«Da tempo - aggiunge Decaro - sosteniamo che non solo la qualità della vita dei cittadini, per esempio, in tema di mobilità, la battaglia allo smog, ma la stessa competitività delle aree metropolitane passa attraverso reti di trasporto pubblico più veloci, più efficienti, più ramificate. Maggiore competitività delle città, attraverso strumenti che scommettono sulle loro capacità di programmare e pianificare, si traduce in maggiore competitività di tutto il Paese, visto che proprio nelle Città metropolitane e nei capoluoghi vive la maggior parte dei cittadini e si produce la stragrande maggioranza del Pil».

Bari, 3 anni dopo il relitto del Norman Atlantic ancora fermo nel porto: a pochi metri sbarcano le navi da crociera

Tre anni dopo il relitto del traghetto Norman Atlantic è ancora lì, nel porto di Bari, ormeggiato accanto ad una banchina dove sbarcano i crocieristi. Non un bel bigliettino da visita per la città, e pensare che magistratura e autorità portuale, nel febbraio del 2015, assicuravano che sarebbe rimasto lì solo per pochi mesi. I pochi mesi sono diventati 3 anni e chissà quanto tempo ancora ci vorrà per spostarlo

Tre anni dopo il relitto del traghetto Norman Atlantic è ancora lì, nel porto di Bari, ormeggiato accanto ad una banchina dove sbarcano i crocieristi. Non un bel bigliettino da visita per la città, e pensare che magistratura e autorità portuale, nel febbraio del 2015, assicuravano che sarebbe rimasto lì solo per pochi mesi. I pochi mesi sono diventati 3 anni e chissà quanto tempo ancora ci vorrà per spostarlo.

Al momento è sotto sequestro perché potrebbe essere necessario tornare a bordo e perché l'Italia rischierebbe una infrazione comunitaria. Il tribunale di Bari rigettò l'appello proposto dai difensori dell'armatore proprietario del traghetto, Carlo Visentini, gli avvocati Filiberto Palumbo e Pietro Palandri.

Il traghetto naufragò dopo un incendio a bordo nel dicembre del 2014 che costò la vita a 12 persone (19 sono ancora disperse) e il ferimento di altre 64; il relitto è ormeggiato nel porto di Bari dal febbraio 2015. Per il giudice, che ha accolto le tesi della Procura, è necessario "assicurare la nave a fini probatori" perché anche nel corso del processo "potrebbero profilarsi nuove esigenze istruttorie". Concluso l'incidente probatorio durato quasi due anni, la Procura ha ipotizzato responsabilità a carico di nuovi indagati i quali, per il gip, potrebbero chiedere ulteriori perizie tecniche a bordo, non avendo partecipato all'incidente probatorio. C'è anche un'altra ragione alla base del "no" del Tribunale al dissequestro.

-segue

Il giudice ricorda, infatti, che “dagli atti emerge l’attuale pendenza di una procedura di infrazione comunitaria aperta nei confronti dello Stato italiano” su impulso delle autorità tedesche, alle quali non fu concesso il libero accesso a bordo del relitto. Questo in violazione, secondo loro, delle norme Ue perché, essendo coinvolte nel naufragio persone provenienti da diversi Paesi europei, anche le rispettive strutture ministeriali avrebbero dovuto partecipare alle indagini. Tale procedura, scrive il gip, rende necessaria la “conservazione della prova e in particolare della nave”.

Brindisireport

Al buio da un mese e mezzo metà Seno di Ponente. Proteste

”
BRINDISI - Sprofondata nel buio da un mese e mezzo la banchina Ammiraglio Millo, sul versante del quartiere Casale del Seno di Ponente, un dei più interessanti affacci della città sul porto interno, ma anche terminal del servizio di traghetti gestito da Stp, ormeggio di numerose piccole imbarcazioni da pesca e da diporto, nonché oggetto di recenti interventi di arredo urbano, e una delle vie di accesso al piazzale inferiore del Monumento al Marinaio.

La competenza dell'illuminazione della banchina dovrebbe essere dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, ufficio di Brindisi, che è stata anche appaltatrice degli interventi di messa in sicurezza e arredo urbano di quello che si può considerare un piccolo e interessante lungomare, se si vuole affrontare il problema dal punto di vista turistico. ma c'è anche un problema di sicurezza visto che al buio si può finire anche in acqua, inciampando in un ormeggio, ad esempio.

Qual è la ragione di questo disservizio evidente? Cosa si sta facendo per superare il problema? Lo vorrebbero sapere gli abitanti del Villaggio Pescatori, i cittadini del Casale e tutti i brindisini che amano il loro porto. Una sollecitazione che è indirizzata anche al Comune, che pur non competente dal punto di vista amministrativo, non può esimersi dall'intervenire sulla questione.

Si tenga presente che la stagione turistica al porto non è fatta solo di navi da crociera, ma anche di imbarcazioni da diporto, e metà del Seno di Ponente al buio non è un bello spettacolo. Quelle tenebre purtroppo coincidono anche con il buio fitto in cui è tornato da troppo tempo anche il castello di mare, dopo le razzie indisturbate di cavi e apparati di illuminazione da parte dei soliti "tengo famiglia" di cui Brindisi pullula, mai ripristinati.