



Trieste:

"...Serracchiani-Torrenti, intesa su Monfalcone in Autorità..."

(Ansa, Ferpress)

Livorno:

"...Protocollo d'intesa..."

(L'Informatore Navale, Ferpress, Il Nautilus, Corriere Marittimo, Il Tirreno)

"...Uno studio per connettere strada, ferro e nave..."

(Informazioni Marittime, Il Messaggero Marittimo, Il Telegrafo Livorno)

"...E' guerra tra le barchette e l'Authority..." (Il Tirreno)

"...Si progetta di collegare Porto Livorno e Veneto..." (L'Arena)

Piombino:

"...Il modello Piombino è fallito..." (Il Telegrafo Livorno)

Ancona:

"...Formazione per gli operatori portuali..." (Ferpress, Il Nautilus)

Civitavecchia:

"...Firmato il protocollo d'intesa con Grimaldi..." (Civonline)

"...L'Authority vigila sulla messa in sicurezza dello scafo..." (Civonline)

Napoli:

"...Conferenza stampa di fine anno 28 dicembre ore 11.00..."

(L'Informatore navale)

Taranto:

"...AdSP Mar Ionio a Shanghai..."

(Ferpress, Il Nautilus, Il Messaggero Marittimo, Informare)

Gioia Tauro:

"...Authority di Gioia Tauro approva Pot e Bilancio..."

(Il Messaggero Marittimo)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
22 DICEMBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Messina:

"...Il futuro dell'area portuale e una scelta che sia univoca..."
(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Intesa Autorità Sicilia occidentale-Agenzia dogane..." (Ansa)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

- **Traffico container (MF)**

In allegato: Port News

Porti: Serracchiani-Torrenti, intesa su Monfalcone in Autorità

Conferenza Regioni conferma pareri favorevole a proposta Governo



(ANSA) - TRIESTE, 21 DIC - Il porto di Monfalcone verrà inserito nell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale. Lo ha annunciato l'assessore alla Cultura, Gianni Torrenti, che oggi a Roma ha rappresentato la Regione alla riunione della Conferenza delle Regioni, precisando di essere "soddisfatto che la conferenza si sia pronunciata in maniera favorevole". Con "questa intesa si compie un atto fondamentale per la razionalizzazione e il coordinamento dell'attività dei principali scali portuali" del Fvg, ha spiegato.

La Conferenza ha confermato il parere favorevole alla proposta del Governo già espresso in modo unanime da tutti i soggetti convocati, ovvero Ministero infrastrutture e trasporti (Mit), Ministero economia e finanze (Mef), Associazione Comuni italiani (Anci) e Regioni.

La presidente della Regione, Debora Serracchiani, ha evidenziato che "questa decisione consente una riorganizzazione del sistema portuale basata su criteri di efficienza, con sicuri riflessi positivi sia per gli scali sia per l'occupazione e il tessuto socioeconomico. La Regione ha investito considerevoli risorse sulla portualità che sta vivendo una fase di forte sviluppo dei traffici e ritengo che l'integrazione degli scali di Trieste e Monfalcone, ma anche delle aree retroportuali che afferiscono all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale, darà ulteriore impulso alla crescita al passaggio delle merci". Serracchiani ha quindi rimarcato che "questa decisione assume ulteriore importanza in considerazione del ruolo che Trieste e Monfalcone hanno nel collegamento tra Asia ed Europa lungo la nuova via della seta, ma anche vantaggi offerti dallo status di Porto Franco riconosciuto allo scalo giuliano". (ANSA).

FVG: Torrenti, porto di Monfalcone sarà inserito nell'Autorità sistema portuale del mare Adriatico orientale

(FERPRESS) – Trieste, 21 DIC – Il porto di Monfalcone verrà inserito nell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale. Lo ha annunciato l'assessore alla Cultura, Gianni Torrenti, che oggi a Roma ha rappresentato la Regione Friuli Venezia Giulia alla riunione della Conferenza delle Regioni, precisando di essere “soddisfatto che la conferenza si sia pronunciata in maniera favorevole, perchè con il raggiungimento di questa intesa si compie un atto fondamentale per la razionalizzazione e il coordinamento dell'attività dei principali scali portuali del Friuli Venezia Giulia”.

La Conferenza ha quindi confermato il parere favorevole alla proposta del Governo già espresso in modo unanime da tutti i soggetti convocati, ovvero il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit), il Ministero dell'economia e delle finanze (Mef), l'Associazione nazionale dei Comuni italiani (Anci) e le Regioni.

In merito la presidente della Regione, Debora Serracchiani, ha evidenziato che “questa decisione consente una riorganizzazione del sistema portuale basata su criteri di efficienza, con sicuri riflessi positivi sia per gli scali sia per l'occupazione e il tessuto socioeconomico. La Regione ha investito considerevoli risorse sulla portualità che sta vivendo una fase di forte sviluppo dei traffici e ritengo che l'integrazione degli scali di Trieste e Monfalcone, ma anche delle aree retroportuali che afferiscono all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale, darà ulteriore impulso alla crescita al passaggio delle merci”.

Serracchiani ha quindi rimarcato che “questa decisione assume ulteriore importanza in considerazione del ruolo che Trieste e Monfalcone hanno nel collegamento tra Asia ed Europa lungo la nuova via della seta, ma anche vantaggi offerti dallo status di Porto Franco riconosciuto allo scalo giuliano”.

Protocollo d'intesa fra Interporto di Livorno, RAM e Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno e Interporti di Padova, Verona, Regioni Toscana e Veneto. Allo studio attivazione di un nuovo servizio intermodale



Al via lo studio per lo sviluppo della completa integrazione modale strada-ferrovia-mare a servizio dei traffici delle Autostrade del Mare tra il Porto di Livorno e i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale.

Protocollo d'intesa fra Interporto di Livorno, promotore dell'iniziativa, RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti, Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Interporti Padova, Verona, Regione Toscana e Regione Veneto, Rete Ferroviaria Italiana

Il nuovo servizio mira ad eliminare 2.700 camion al mese dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale, per una riduzione di emissioni di CO2 stimabile in circa 4.800 tonnellate/anno

Roma, 21 dicembre 2017 – Al via lo studio per l'attivazione di un nuovo servizio intermodale al servizio dei traffici delle Autostrade del Mare del Porto di Livorno. Lo scalo livornese vanta infatti il primato in Italia per traffico Ro-Ro con il 13% del totale nazionale e 390.000 veicoli commerciali in transito nel 2016. In particolare, l'iniziativa prevede l'implementazione di un servizio strada-ferrovia-mare per il trasporto delle merci dal Porto di Livorno, verso i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale. Trasferendo su rotaia parte del percorso, oggi effettuato totalmente su gomma, il nuovo servizio potrebbe arrivare a togliere 2.700 camion ogni mese dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale con un notevole beneficio in termini ambientali, stimabile in circa 4.800 tonnellate di emissioni di CO2 in meno all'anno. Questo lo scopo dello studio che impegnerà Interporto Toscano Amerigo Vespucci (promotore dell'iniziativa), RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), firmatari di un Protocollo d'intesa.

Il Protocollo d'intesa per Livorno

I firmatari del Protocollo collaboreranno alla definizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica per uno o più nuovi servizi intermodali volti a fluidificare i flussi di traffico connessi alle Autostrade del Mare afferenti al Porto di Livorno, riducendo il congestionamento di terminal, aree portuali e vie d'accesso.

Il gruppo di lavoro analizzerà la sostenibilità dell'utilizzo dell'Interporto Vespucci come vero e proprio *gate portuale* come scalo di riferimento per l'instradamento dei semirimorchi su ferro verso gli Interporti di Verona e Padova, snodi strategici sulle direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest. Un obiettivo ambizioso dunque, reso necessario a fronte della crescita dei traffici dei rotabili registrata presso lo scalo livornese.

«Il Protocollo realizza gli obiettivi chiave della riforma avviata dal Ministro Delrio – ha dichiarato Ennio Cascetta, Amministratore Unico di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti – Da un lato, compie un passo avanti verso una strategia condivisa che mette sempre più al centro il concetto di logistica sostenibile, dall'altro, vede gli attori del settore portuale e logistico “fare sistema” per una programmazione intelligente, che prende il via da progetti di fattibilità. Tale iniziativa è l'emblema di ciò che stiamo portando avanti con il Ministero dei Trasporti attraverso la cosiddetta “Cura dell'acqua” e la “Cura del Ferro”, i due strumenti cardine di un percorso di pianificazione che comincia a dare i primi risultati positivi e che pone le sue basi su una visione di sistema che integra le diverse modalità. Inoltre, l'accordo per Livorno rappresenta una best practice da esportare anche ad altri scali e altri territori: come RAM siamo pronti ad assumerci questo impegno, per accompagnare il settore a definire una progettazione dall'alto valore aggiunto. Per farlo, RAM mette a disposizione le competenze già oggi impiegate nel lavoro svolto come braccio operativo del Ministero per l'implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, a cui si è aggiunto il ruolo di supporto ai lavori della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale e al processo di Pianificazione previsto nell'ambito del Nuovo Codice degli Appalti».

«L'intesa – ha commentato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini – formalizza un percorso che l'Autorità sta perseguendo con convinzione e che la “Cura del ferro” avviata dal Ministro Delrio ha reso praticabile: uno dei nostri obiettivi è quello di trasformare l'Interporto Vespucci, vero e proprio polmone logistico dello scalo portuale labronico e, in prospettiva, di tutto il sistema, nel punto di riferimento di una catena logistica integrata che agganci i porti di Livorno e Piombino all'Europa. L'accordo ci offre l'inedita possibilità di favorire il riequilibrio modale tra gomma e ferro per il traffico dei rotabili in arrivo e in partenza dai porti, con le relative ricadute positive in termini ambientali e d'efficienza del sistema logistico integrato».

«Il progetto è ambizioso e molto complesso – ha dichiarato l'Amministratore Delegato di Interporto Vespucci, Bino Fulceri – sia per le attuali limitazioni infrastrutturali, che per il numero di attori interessati, ma grazie anche al Protocollo appena sottoscritto la base di partenza è fondata, ora il gruppo di lavoro che sta già operando, potrà sviluppare gli approfondimenti di fattibilità tecnica, incontrare gli operatori interessati e trovare le soluzioni ai vari aspetti della catena logistica. Un grande passo avanti nella logica di divenire hub di interconnessione: sia come potenziamento delle attività ferroviarie che per una maggiore integrazione con il sistema portuale».

- segue

Vincenzo **Ceccarelli**, Assessore a Infrastrutture, mobilità, urbanistica e politiche abitative di Regione Toscana, ha commentato: *«La Toscana ha avviato la sua “Cura del ferro” già dal 2014, con l’approvazione del Piano Integrato delle Infrastrutture e della mobilità. Lo spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia è uno degli obiettivi che ci siamo dati. In questo senso, per esempio, vanno gli investimenti fatti nel porto di Livorno per l’interconnessione ferroviaria e il collegamento con l’interporto di Guasticce. Questo protocollo rappresenta un ulteriore passo in questa direzione, che ben si integra, da un lato con il progetto di sviluppo del porto e la costruzione della Darsena Europa e dall’altro con lo sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria, portata avanti da RFI sull’asse Firenze-Bologna, che aprirà nuove importanti prospettive per la circolazione delle merci».*

Le azioni previste dal Protocollo

Il gruppo di lavoro nato con la firma del Protocollo si occuperà di analizzare l’attuale assetto del porto di Livorno e dell’Interporto Vespucci, i traffici dei semirimorchi, i flussi di transito rilevati ed i fattori di competitività del servizio di cui si ipotizza la realizzazione. In definitiva lo studio dovrà fornire tutti gli elementi necessari per l’avvio del servizio, ovvero, qualora non sussistano le condizioni di fattibilità, indicare dove e come agire affinché tali condizioni si realizzino.

Protocollo fra Interporto Livorno, Autorità Portuale Alto Tirreno, RAM, Interporti Padova, Verona, Regione Toscana e Veneto per nuovo servizio intermodale

(FERPRESS) – Roma, 21 DIC – Al via lo studio per l'attivazione di un nuovo servizio intermodale al servizio dei traffici delle Autostrade del Mare del Porto di Livorno. Lo scalo livornese vanta infatti il primato in Italia per traffico Ro-Ro con il 13% del totale nazionale e 390.000 veicoli commerciali in transito nel 2016.

In particolare, l'iniziativa prevede l'implementazione di un servizio strada-ferroviamare per il trasporto delle merci dal Porto di Livorno, verso i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale. Trasferendo su rotaia parte del percorso, oggi effettuato totalmente su gomma, il nuovo servizio potrebbe arrivare a togliere 2.700 camion ogni mese dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale con un notevole beneficio in termini ambientali, stimabile in circa 4.800 tonnellate di emissioni di CO2 in meno all'anno.

Questo lo scopo dello studio che impegnerà Interporto Toscano Amerigo Vespucci (promotore dell'iniziativa), RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), firmatari di un Protocollo d'intesa.

Il Protocollo d'intesa per Livorno

I firmatari del Protocollo collaboreranno alla definizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica per uno o più nuovi servizi intermodali volti a fluidificare i flussi di traffico connessi alle Autostrade del Mare afferenti al Porto di Livorno, riducendo il congestionamento di terminal, aree portuali e vie d'accesso.

Il gruppo di lavoro analizzerà la sostenibilità dell'utilizzo dell'Interporto Vespucci come vero e proprio gate portuale e come scalo di riferimento per l'instradamento dei semirimorchi su ferro verso gli Interporti di Verona e Padova, snodi strategici sulle direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest. Un obiettivo ambizioso dunque, reso necessario a fronte della crescita dei traffici dei rotabili registrata presso lo scalo livornese.

«Il Protocollo realizza gli obiettivi chiave della riforma avviata dal Ministro Delrio – ha dichiarato Ennio Cascetta, Amministratore Unico di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti – Da un lato, compie un passo avanti verso una strategia condivisa che mette sempre più al centro il concetto di logistica sostenibile, dall'altro, vede gli attori del settore portuale e logistico “fare sistema” per una programmazione intelligente, che prende il via da progetti di fattibilità.

- segue

Tale iniziativa è l'emblema di ciò che stiamo portando avanti con il Ministero dei Trasporti attraverso la cosiddetta "Cura dell'acqua" e la "Cura del Ferro", i due strumenti cardine di un percorso di pianificazione che comincia a dare i primi risultati positivi e che pone le sue basi su una visione di sistema che integra le diverse modalità. Inoltre, l'accordo per Livorno rappresenta una best practice da esportare anche ad altri scali e altri territori: come RAM siamo pronti ad assumerci questo impegno, per accompagnare il settore a definire una progettazione dall'alto valore aggiunto. Per farlo, RAM mette a disposizione le competenze già oggi impiegate nel lavoro svolto come braccio operativo del Ministero per l'implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, a cui si è aggiunto il ruolo di supporto ai lavori della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale e al processo di Pianificazione previsto nell'ambito del Nuovo Codice degli Appalti».

«L'intesa – ha commentato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini – formalizza un percorso che l'Autorità sta perseguendo con convinzione e che la "Cura del ferro" avviata dal Ministro Delrio ha reso praticabile: uno dei nostri obiettivi è quello di trasformare l'Interporto Vespucci, vero e proprio polmone logistico dello scalo portuale labronico e, in prospettiva, di tutto il sistema, nel punto di riferimento di una catena logistica integrata che agganci i porti di Livorno e Piombino all'Europa. L'accordo ci offre l'inedita possibilità di favorire il riequilibrio modale tra gomma e ferro per il traffico dei rotabili in arrivo e in partenza dai porti, con le relative ricadute positive in termini ambientali e d'efficienza del sistema logistico integrato».

«Il progetto è ambizioso e molto complesso – ha dichiarato l'Amministratore Delegato di Interporto Vespucci, Bino Fulceri – sia per le attuali limitazioni infrastrutturali, che per il numero di attori interessati, ma grazie anche al Protocollo appena sottoscritto la base di partenza è fondata, ora il gruppo di lavoro che sta già operando, potrà sviluppare gli approfondimenti di fattibilità tecnica, incontrare gli operatori interessati e trovare le soluzioni ai vari aspetti della catena logistica. Un grande passo avanti nella logica di divenire hub di interconnessione: sia come potenziamento delle attività ferroviarie che per una maggiore integrazione con il sistema portuale».

Vincenzo Ceccarelli, Assessore a Infrastrutture, mobilità, urbanistica e politiche abitative di Regione Toscana, ha commentato: «La Toscana ha avviato la sua "Cura del ferro" già dal 2014, con l'approvazione del Piano Integrato delle Infrastrutture e della mobilità. Lo spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia è uno degli obiettivi che ci siamo dati. In questo senso, per esempio, vanno gli investimenti fatti nel porto di Livorno per l'interconnessione ferroviaria e il collegamento con l'interporto di Guasticce.

- segue

Questo protocollo rappresenta un ulteriore passo in questa direzione, che ben si integra, da un lato con il progetto di sviluppo del porto e la costruzione della Darsena Europa e dall'altro con lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, portata avanti da RFI sull'asse Firenze-Bologna, che aprirà nuove importanti prospettive per la circolazione delle merci».

Le azioni previste dal Protocollo

Il gruppo di lavoro nato con la firma del Protocollo si occuperà di analizzare l'attuale assetto del porto di Livorno e dell'Interporto Vespucci, i traffici dei semirimorchi, i flussi di transito rilevati ed i fattori di competitività del servizio di cui si ipotizza la realizzazione. In definitiva lo studio dovrà fornire tutti gli elementi necessari per l'avvio del servizio, ovvero, qualora non sussistano le condizioni di fattibilità, indicare dove e come agire affinché tali condizioni si realizzino.

Protocollo d'intesa fra Interporto di Livorno, RAM e Authority per integrazione modale



ROMA – Al via lo studio per l'attivazione di un nuovo servizio intermodale al servizio dei traffici delle Autostrade del Mare del Porto di Livorno. Lo scalo livornese vanta infatti il primato in Italia per traffico Ro-Ro con il 13% del totale nazionale e 390.000 veicoli commerciali in transito nel 2016. In particolare, l'iniziativa prevede l'implementazione di un servizio strada-ferrovia-mare per il trasporto delle merci dal Porto di Livorno, verso i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale.

Trasferendo su rotaia parte del percorso, oggi effettuato totalmente su gomma, il nuovo servizio potrebbe arrivare a togliere 2.700 camion ogni mese dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale con un notevole beneficio in termini ambientali, stimabile in circa 4.800 tonnellate di emissioni di CO2 in meno all'anno. Questo lo scopo dello studio che impegnerà Interporto Toscano Amerigo Vespucci (promotore dell'iniziativa), RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), firmatari di un Protocollo d'intesa.

Il Protocollo d'intesa per Livorno

I firmatari del Protocollo collaboreranno alla definizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica per uno o più nuovi servizi intermodali volti a fluidificare i flussi di traffico connessi alle Autostrade del Mare afferenti al Porto di Livorno, riducendo il congestionamento di terminal, aree portuali e vie d'accesso.

Il gruppo di lavoro analizzerà la sostenibilità dell'utilizzo dell'Interporto Vespucci come vero e proprio gate portuale e come scalo di riferimento per l'instradamento dei semirimorchi su ferro verso gli Interporti di Verona e Padova, snodi strategici sulle direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest. Un obiettivo ambizioso dunque, reso necessario a fronte della crescita dei traffici dei rotabili registrata presso lo scalo livornese.

«Il Protocollo realizza gli obiettivi chiave della riforma avviata dal Ministro Delrio – ha dichiarato Ennio Caschetta, Amministratore Unico di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti – Da un lato, compie un passo avanti verso una strategia condivisa che mette sempre più al centro il concetto di logistica sostenibile, dall'altro, vede gli attori del settore portuale e logistico “fare sistema” per una programmazione intelligente, che prende il via da progetti di fattibilità. Tale iniziativa è l'emblema di ciò che stiamo portando avanti con il Ministero dei Trasporti attraverso la cosiddetta “Cura dell'acqua” e la “Cura del Ferro”, i due strumenti cardine di un percorso di pianificazione che comincia a dare i primi risultati positivi e che pone le sue basi su una visione di sistema che integra le diverse modalità. Inoltre, l'accordo per Livorno rappresenta una best practice da esportare anche ad altri scali e altri territori: come RAM siamo pronti ad assumerci questo impegno, per accompagnare il settore a definire una progettazione dall'alto valore aggiunto. Per farlo, RAM mette a disposizione le competenze già oggi impiegate nel lavoro svolto come braccio operativo del Ministero per l'implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, a cui si è aggiunto il ruolo di supporto ai lavori della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale e al processo di Pianificazione previsto nell'ambito del Nuovo Codice degli Appalti».

«L'intesa – ha commentato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini – formalizza un percorso che l'Autorità sta perseguendo con convinzione e che la “Cura del ferro” avviata dal Ministro Delrio ha reso praticabile: uno dei nostri obiettivi è quello di trasformare l'Interporto Vespucci, vero e proprio polmone logistico dello scalo portuale labronico e, in prospettiva, di tutto il sistema, nel punto di riferimento di una catena logistica integrata che agganci i porti di Livorno e Piombino all'Europa. L'accordo ci offre l'inedita possibilità di favorire il riequilibrio modale tra gomma e ferro per il traffico dei rotabili in arrivo e in partenza dai porti, con le relative ricadute positive in termini ambientali e d'efficienza del sistema logistico integrato».

- segue

«Il progetto è ambizioso e molto complesso – ha dichiarato l'Amministratore Delegato di Interporto Vespucci, Bino Fulceri – sia per le attuali limitazioni infrastrutturali, che per il numero di attori interessati, ma grazie anche al Protocollo appena sottoscritto la base di partenza è fondata, ora il gruppo di lavoro che sta già operando, potrà sviluppare gli approfondimenti di fattibilità tecnica, incontrare gli operatori interessati e trovare le soluzioni ai vari aspetti della catena logistica. Un grande passo avanti nella logica di divenire hub di interconnessione: sia come potenziamento delle attività ferroviarie che per una maggiore integrazione con il sistema portuale».

Vincenzo Ceccarelli, Assessore a Infrastrutture, mobilità, urbanistica e politiche abitative di Regione Toscana, ha commentato: «La Toscana ha avviato la sua "Cura del ferro" già dal 2014, con l'approvazione del Piano Integrato delle Infrastrutture e della mobilità. Lo spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia è uno degli obiettivi che ci siamo dati. In questo senso, per esempio, vanno gli investimenti fatti nel porto di Livorno per l'interconnessione ferroviaria e il collegamento con l'interporto di Guasticce. Questo protocollo rappresenta un ulteriore passo in questa direzione, che ben si integra, da un lato con il progetto di sviluppo del porto e la costruzione della Darsena Europa e dall'altro con lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, portata avanti da RFI sull'asse Firenze-Bologna, che aprirà nuove importanti prospettive per la circolazione delle merci».

Le azioni previste dal Protocollo

Il gruppo di lavoro nato con la firma del Protocollo si occuperà di analizzare l'attuale assetto del porto di Livorno e dell'Interporto Vespucci, i traffici dei semirimorchi, i flussi di transito rilevati ed i fattori di competitività del servizio di cui si ipotizza la realizzazione. In definitiva lo studio dovrà fornire tutti gli elementi necessari per l'avvio del servizio, ovvero, qualora non sussistano le condizioni di fattibilità, indicare dove e come agire affinché tali condizioni si realizzino.

Protocollo d'intesa fra Interporto di Livorno, RAM, Autorithy, Interporti di Padova e Verona

Al via lo studio per lo sviluppo della completa integrazione modale strada-ferrovia-mare a servizio dei traffici delle Autostrade del Mare tra il Porto di Livorno e i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale.

Il nuovo servizio mira ad eliminare 2.700 camion al mese dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale, per una riduzione di emissioni di CO2 stimabile in circa 4.800 tonnellate/anno

Roma – Al via lo studio per l'attivazione di un nuovo servizio intermodale al servizio dei traffici delle Autostrade del Mare del Porto di Livorno. Lo scalo livornese vanta infatti il primato in Italia per traffico Ro-Ro con il 13% del totale nazionale e 390.000 veicoli commerciali in transito nel 2016. In particolare, l'iniziativa prevede l'implementazione di un servizio strada-ferrovia-mare per il trasporto delle merci dal Porto di Livorno, verso i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale. Trasferendo su rotaia parte del percorso, oggi effettuato totalmente su gomma, il nuovo servizio potrebbe arrivare a togliere 2.700 camion ogni mese dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale con un notevole beneficio in termini ambientali, stimabile in circa 4.800 tonnellate di emissioni di CO2 in meno all'anno. Questo lo scopo dello studio che impegnerà Interporto Toscano Amerigo Vespucci (promotore dell'iniziativa), RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), firmatari di un Protocollo d'intesa.

Il Protocollo d'intesa per Livorno

I firmatari del Protocollo collaboreranno alla definizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica per uno o più nuovi servizi intermodali volti a fluidificare i flussi di traffico connessi alle Autostrade del Mare afferenti al Porto di Livorno, riducendo il congestionamento di terminal, aree portuali e vie d'accesso.

Il gruppo di lavoro analizzerà la sostenibilità dell'utilizzo dell'Interporto Vespucci come vero e proprio *portuale* e come scalo di riferimento per l'instradamento dei semirimorchi su ferro verso gli Interporti di Verona e Padova, snodi strategici sulle direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest. Un obiettivo ambizioso dunque, reso necessario a fronte della crescita dei traffici dei rotabili registrata presso lo scalo livornese.

«Il Protocollo realizza gli obiettivi chiave della riforma avviata dal ministro Delrio – ha dichiarato Ennio Cascetta, Amministratore Unico di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti – Da un lato, compie un passo avanti verso una strategia condivisa che mette sempre più al centro il concetto di logistica sostenibile, dall'altro, vede gli attori del settore portuale e logistico “fare sistema” per una programmazione intelligente, che prende il via da progetti di fattibilità. Tale iniziativa è l'emblema di ciò che stiamo portando avanti con il Ministero dei Trasporti attraverso la cosiddetta “Cura dell'acqua” e la “Cura del Ferro”, i due strumenti cardine di un percorso di pianificazione che comincia a dare i primi risultati positivi e che pone le sue basi su una visione di sistema che integra le diverse modalità.

- segue

Inoltre, l'accordo per Livorno rappresenta una best practice da esportare anche ad altri scali e altri territori: come RAM siamo pronti ad assumerci questo impegno, per accompagnare il settore a definire una progettazione dall'alto valore aggiunto. Per farlo, RAM mette a disposizione le competenze già oggi impiegate nel lavoro svolto come braccio operativo del Ministero per l'implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, a cui si è aggiunto il ruolo di supporto ai lavori della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale e al processo di Pianificazione previsto nell'ambito del Nuovo Codice degli Appalti».

«L'intesa – ha commentato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini – formalizza un percorso che l'Autorità sta perseguendo con convinzione e che la "Cura del ferro" avviata dal Ministro Delrio ha reso praticabile: uno dei nostri obiettivi è quello di trasformare l'Interporto Vespucci, vero e proprio polmone logistico dello scalo portuale labronico e, in prospettiva, di tutto il sistema, nel punto di riferimento di una catena logistica integrata che agganci i porti di Livorno e Piombino all'Europa. L'accordo ci offre l'inedita possibilità di favorire il riequilibrio modale tra gomma e ferro per il traffico dei rotabili in arrivo e in partenza dai porti, con le relative ricadute positive in termini ambientali e d'efficienza del sistema logistico integrato».

«Il progetto è ambizioso e molto complesso – ha dichiarato l'Amministratore Delegato di Interporto Vespucci, Bino Fulceri – sia per le attuali limitazioni infrastrutturali, che per il numero di attori interessati, ma grazie anche al Protocollo appena sottoscritto la base di partenza è fondata, ora il gruppo di lavoro che sta già operando, potrà sviluppare gli approfondimenti di fattibilità tecnica, incontrare gli operatori interessati e trovare le soluzioni ai vari aspetti della catena logistica. Un grande passo avanti nella logica di divenire hub di interconnessione: sia come potenziamento delle attività ferroviarie che per una maggiore integrazione con il sistema portuale».

Vincenzo Ceccarelli, Assessore a Infrastrutture, mobilità, urbanistica e politiche abitative di Regione Toscana, ha commentato: *«La Toscana ha avviato la sua "Cura del ferro" già dal 2014, con l'approvazione del Piano Integrato delle Infrastrutture e della mobilità. Lo spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia è uno degli obiettivi che ci siamo dati. In questo senso, per esempio, vanno gli investimenti fatti nel porto di Livorno per l'interconnessione ferroviaria e il collegamento con l'interporto di Guasticce. Questo protocollo rappresenta un ulteriore passo in questa direzione, che ben si integra, da un lato con il progetto di sviluppo del porto e la costruzione della Darsena Europa e dall'altro con lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, portata avanti da RFI sull'asse Firenze-Bologna, che aprirà nuove importanti prospettive per la circolazione delle merci».*

Le azioni previste dal Protocollo

Il gruppo di lavoro nato con la firma del Protocollo si occuperà di analizzare l'attuale assetto del porto di Livorno e dell'Interporto Vespucci, i traffici dei semirimorchi, i flussi di transito rilevati ed i fattori di competitività del servizio di cui si ipotizza la realizzazione. In definitiva lo studio dovrà fornire tutti gli elementi necessari per l'avvio del servizio, ovvero, qualora non sussistano le condizioni di fattibilità, indicare dove e come agire affinché tali condizioni si realizzino.

Interporto, alleanza per conquistare i mercati del Nord

Patto con le strutture simili di Padova e Verona, con Ram insieme a Rfi (gruppo Fs) e alle Regioni Toscana e Veneto

▶ LIVORNO

Il futuro del porto si costruisce anche con le alleanze che costruirà l'interporto di Guasticce favorendo la completa integrazione modale strada-ferrovia-mare a servizio dei traffici delle "autostrade del mare" tra il porto di Livorno e i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale.

A questo riguardo un passo avanti è stato il protocollo d'intesa fra l'interporto di Livorno, promotore dell'iniziativa, Ram Logistica, Authority di Livorno-Piombino, insieme agli interporti di Padova e Verona con Rfi (gruppo Fs) e le Regioni Toscana e Veneto. Con un obiettivo: non solo rendere più competitivo quest'asse logistico ma anche «eliminare 2.700 camion al mese dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale, per una riduzione di emis-

sioni di Co2 stimabile in circa 4.800 tonnellate annue».

Al via lo studio per l'attivazione di un nuovo servizio intermodale al servizio dei traffici delle "autostrade del mare" del porto di Livorno: lo scalo livornese - è stato ricordato presentando l'iniziativa - vanta il primato in Italia per traffico Ro-Ro con il 13% del totale nazionale e 390.000 veicoli commerciali in transito nel 2016. L'iniziativa prevede l'implementazione di un servizio strada-ferrovia-mare per il trasporto delle merci dal porto di Livorno, verso i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale.

I firmatari del Protocollo - è stato ribadito - collaboreranno alla definizione di «un progetto di fattibilità tecnico-economica per uno o più nuovi servizi intermodali volti a fluidificare i flussi di traffico connessi alle Autostrade del Mare afferenti al Porto di Livorno, riducendo

il congestionamento di terminal, aree portuali e vie d'accesso».

Il gruppo di lavoro analizzerà la sostenibilità dell'utilizzo dell'interporto livornese come vero e proprio gate portuale e come scalo di riferimento per l'instradamento dei semirimorchi su ferro verso gli Interporti di Verona e Padova, snodi strategici sulle direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest. Un obiettivo ambizioso dunque, reso necessario a fronte della crescita dei traffici dei rotabili registrati presso lo scalo livornese.

«Il Protocollo realizza gli obiettivi chiave della riforma avviata dal ministro Graziano Delrio», dice Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram. «Da un lato, compie un passo avanti verso una strategia condivisa che mette sempre più al centro il concetto di logistica

sostenibile, dall'altro, vede gli attori del settore portuale e logistico "fare sistema" per una programmazione intelligente».

Il presidente dell'Authority, Stefano Corsini, indica l'obiettivo di «trasformare l'interporto in un vero e proprio polmone logistico dello scalo portuale labronico». L'amministratore delegato di Interporto, Bino Fulcari, parla di «progetto ambizioso e molto complesso».

L'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli segnala che «la Toscana ha avviato la sua "cura del ferro" già dal 2014, con l'approvazione del Piano Integrato delle Infrastrutture e della mobilità. Lo spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia è uno degli obiettivi che ci siamo dati. In questo senso, per esempio, vanno gli investimenti fatti nel porto di Livorno per l'interconnessione ferroviaria e il collegamento con l'interporto di Guasticce».



Uno degli ingressi dell'interporto di Guasticce

Informazioni Marittime

Livorno, uno studio per connettere strada, ferro e nave

Al via uno studio di fattibilità per un nuovo servizio intermodale delle autostrade del mare del porto di Livorno, scalo con la quota di traffico rotabile nazionale più alta, pari al 13 per cento, per un totale di 390 mila veicoli commerciali in transito nel 2016. L'iniziativa prevede l'implementazione di un servizio strada-ferrovia-mare per il trasporto delle merci verso i mercati dell'Europa centro-settentrionale. Lo studio è stato promosso da Interporto Toscano Amerigo Vespucci e vede la collaborazione di Rete Autostrade Mediterranee (Ram), Autorità di sistema portuale (Adsp) livornese, Regione Toscana e Veneto, Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) e gli interporti di Verona e Padova. Trasferendo su rotaia parte del percorso, oggi effettuato totalmente su gomma, il nuovo servizio potrebbe arrivare a togliere 2,700 camion al mese con una riduzione delle emissioni di anidride carbonica calcolate da Ram in 4,800 tonnellate l'anno. Il gruppo di lavoro analizzerà la sostenibilità dell'utilizzo dell'Interporto Vespucci come gate portuale e come scalo di riferimento per l'instradamento dei semirimorchi su ferro verso gli interporti di Verona e Padova, snodi strategici sulle direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest.

Le azioni previste dal Protocollo

Il gruppo di lavoro si occuperà di analizzare l'assetto del porto di Livorno e dell'Interporto Vespucci, i traffici dei semirimorchi, i flussi di transito rilevati ed i fattori di competitività del servizio di cui si ipotizza la realizzazione.

I commenti

«Il protocollo realizza gli obiettivi chiave della riforma avviata dal ministro Delrio – commenta Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram – Da un lato, compie un passo avanti verso una strategia condivisa che mette sempre più al centro il concetto di logistica sostenibile, dall'altro vede gli attori del settore portuale e logistico “fare sistema” per una programmazione intelligente, che prende il via da progetti di fattibilità. Tale iniziativa è l'emblema di ciò che stiamo portando avanti con il ministero dei Trasporti attraverso la cosiddetta “cura dell'acqua” e la “cura del ferro”. L'accordo per Livorno rappresenta una best practice da esportare anche ad altri scali e altri territori: come Ram siamo pronti ad assumerci questo impegno, per accompagnare il settore a definire una progettazione dall'alto valore aggiunto». I soggetti dello studio avranno a disposizione le risorse governative: il dicastero dei Trasporti, gli strumenti del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, la Conferenza delle autorità di sistema portuale e il nuovo codice degli appalti. «Uno dei nostri obiettivi è quello di trasformare l'Interporto Vespucci nel punto di riferimento di una catena logistica integrata che agganci i porti di Livorno e Piombino all'Europa», commenta il presidente dell'Adsp, Stefano Corsini. Un progetto «ambizioso e complesso», secondo l'amministratore delegato di Interporto Vespucci, Bino Fulceri, «sia per le attuali limitazioni infrastrutturali che per il numero di attori interessati, ma grazie anche al protocollo appena sottoscritto la base di partenza è fondata». Vincenzo Ceccarelli, assessore a Infrastrutture, mobilità, urbanistica e politiche abitative di Regione Toscana, ha commentato: «La Toscana ha avviato la sua "Cura del ferro" già dal 2014 con l'approvazione del piano integrato delle infrastrutture e della mobilità. Lo spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia è uno degli obiettivi che ci siamo dati. In questo senso, per esempio, vanno gli investimenti fatti nel porto di Livorno per l'interconnessione ferroviaria e il collegamento con l'interporto di Guasticce. Questo protocollo rappresenta un ulteriore passo in questa direzione, che ben si integra, da un lato con il progetto di sviluppo del porto e la costruzione della Darsena Europa e dall'altro con lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, portata avanti da RFI sull'asse Firenze-Bologna, che aprirà nuove importanti prospettive per la circolazione delle merci».

Intesa interporto Vespucchi, Ram, AdSp, Rfi e Regioni Servizio strada - ferrovia - mare da Livorno al centro nord Europa



Sbarco di veicoli da una nave della compagnia Grimaldi

Servizio strada ferrovia-mare

cio in termini ambientali, stimabile in circa 4.800 tonnellate di emissioni di CO2 in meno all'anno. Questo lo scopo dello studio che impegnerà l'interporto Toscano Amerigo Vespucci (promotore dell'iniziativa), Ram Logistica Infrastrutture e Trasporti spa, Autorità di Sistema portuale dell'Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), firmatari di un protocollo d'intesa.

I firmatari del protocollo collaboreranno alla definizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica per uno o più nuovi servizi intermodali volti a fluidificare i flussi di traffico connessi alle Autostrade del mare afferenti al porto di Livorno, riducendo il congestionamento di terminal, aree portuali e vie d'accesso.

Il gruppo di lavoro analizzerà la sostenibilità dell'utilizzo dell'interporto Vespucchi come vero e proprio gate portuale e come scalo di riferimento per l'instradamento dei semirimorchi su ferro verso gli interporti di Verona e Padova, snodi strategici sulle direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest. Un obiettivo ambizioso dunque, reso necessario a fronte della crescita dei traffici dei rotabili registrata presso lo scalo livornese.

ROMA - Ram spa ha annunciato l'avvio di uno studio per l'attivazione di un nuovo servizio intermodale al servizio dei traffici delle Autostrade del mare del porto di Livorno. Lo scalo livornese vanta infatti il primato in Italia per traffico ro-ro con il 13% del totale nazionale e 390.000 veicoli commerciali in transito nel 2016.

In particolare, l'iniziativa prevede l'implementazione di un servizio strada-ferrovia-mare per il trasporto delle merci dallo scalo labronico verso i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale. Trasferendo su rotata parte del percorso, oggi effettuato totalmente su gomma, il nuovo servizio potrebbe arrivare a togliere 2700 camion ogni mese dalle strade dell'Italia centro settentrionale con un notevole beneficio (continua in ultima pagina)

«Il protocollo realizza gli obiettivi chiave della riforma avviata dal ministro Delrio - ha dichiarato Elio Cascetta, amministratore unico di Ram Logistica Infrastrutture e Trasporti -. Da un lato, compie un passo avanti verso una strategia condivisa che mette sempre più al centro il concetto di logistica sostenibile, dall'altro, vede gli attori del settore portuale e logistico "fare sistema" per una programmazione intelligente, che prende il via da progetti di fattibilità.

Tale iniziativa è l'emblema di ciò che stiamo portando avanti con il ministero dei Trasporti attraverso la cosiddetta "Cura dell'acqua" e la "Cura del Ferro", i due strumenti cardine di un percorso di pianificazione che comincia a dare i primi risultati positivi e che pone le sue basi su una visione di sistema che integra le diverse modalità. Inoltre, l'accordo per Livorno rappresenta una *best practice* da esportare anche ad altri scali e altri territori, come Ram siamo pronti ad assumerci questo impegno, per accompagnare il settore a definire una progettazione dall'alto valore aggiunto. Per farlo, Ram mette a disposizione le competenze già oggi impiegate nei lavori svolti come braccio operativo del Ministero per l'implementazione del Piano strategico nazionale della Portualità e della logistica, a cui si è aggiunto il ruolo di supporto ai lavori della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema portuale e al processo di Pianifica-

zione previsti nell'ambito del Nuovo Codice degli Appalti».

Per il presidente dell'AdSp, Stefano Corsini «l'intesa formalizza un percorso che l'Autorità sta perseguendo con convinzione e che la "Cura del ferro" avviata dal ministro Delrio ha reso praticabile: uno dei nostri obiettivi è quello di trasformare l'interporto Vespucchi, vero e proprio polmone logistico dello scalo portuale labronico e, in prospettiva, di tutto il sistema, nel punto di riferimento di una catena logistica integrata che agganci i porti di Livorno e Piombino all'Europa. L'accordo ci offre l'inedita possibilità di favorire il riequilibrio modale tra gomma e ferro per il traffico dei rotabili in arrivo e in partenza dai porti, con le relative ricadute positive in termini ambientali e d'efficienza del sistema logistico integrato».

Bino Fulceri, amministratore delegato di Interporto Vespucchi, ha invece dichiarato che «il progetto è ambizioso e molto complesso, sia per le attuali limitazioni infrastrutturali, che per il numero di attori interessati, ma grazie anche al Protocollo sottoscritto la base di partenza è fondata, ora il gruppo di lavoro che sta già operando, potrà sviluppare gli approfondimenti di fattibilità tecnica, incontrare gli operatori interessati e trovare le soluzioni ai vari aspetti della catena logistica. Un grande passo avanti nella logica di divenire hub di interconnessione: sia come potenziamento delle attività ferroviarie che

per una maggiore integrazione con il sistema portuale».

Positivo anche il commento di Vincenzo Ceccarelli, assessore alle Infrastrutture della Regione Toscana. «La Toscana ha avviato la sua "Cura del ferro" già dal 2014, con l'approvazione del Piano Integrato delle Infrastrutture e della mobilità. Lo spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia è uno degli obiettivi che ci siamo dati. In questo senso, per esempio, vanno gli investimenti fatti nel porto di Livorno per l'interconnessione ferroviaria e il collegamento con l'interporto di Giunzece».

Questo protocollo rappresenta un ulteriore passo in questa direzione, che ben si integra, da un lato con il progetto di sviluppo del porto e la costruzione della darsena Europa e dall'altro con lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, portata avanti da Rfi sull'asse Firenze-Bologna, che aprirà nuove importanti prospettive per la circolazione delle merci».

Il gruppo di lavoro nato con la firma del Protocollo si occuperà di analizzare l'attuale assetto del porto di Livorno e dell'interporto Vespucchi, i traffici dei semirimorchi, i flussi di transito rilevati ed i fattori di competitività del servizio di cui si ipotizza la realizzazione. In definitiva lo studio dovrà fornire tutti gli elementi necessari per l'avvio del servizio, ovvero, qualora non sussistano le condizioni di fattibilità, indicare dove e come agire affinché tali condizioni si realizzino.

Dal trasporto su gomma alle rotaie Allo studio la svolta intermodale

Protocollo d'intesa per sviluppare il circuito strada-ferrovia-mare

E ADESSO parte uno studio per l'attivazione di un nuovo servizio intermodale al servizio dei traffici delle Autostrade del Mare del nostro porto. Con il primato in Italia per traffico Ro-Ro (13% del totale nazionale e 390.000 veicoli commerciali in transito nel 2016) si punta a un servizio strada-ferrovia-mare per il trasporto delle merci verso l'Europa Centro-Settentrionale. Trasferendo su rotaia parte del percorso, oggi effettuato totalmente su gomma, il nuovo servizio toglierà 2.700 camion ogni mese dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale con un beneficio ambientale stimabile in circa 4.800 tonnellate di emissioni di CO2 in meno all'anno. Questo lo scopo dello studio che impegnerà Interporto Toscano Amerigo Vespucci (promotore dell'iniziativa), Ram Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), firmatari di un Protocollo d'intesa.

I FIRMATARI del Protocollo collaboreranno ad un progetto di fattibilità tecnico-economica per uno o più nuovi servizi intermodali volti a fluidificare i flussi di traffico connessi alle Autostrade del Mare afferenti al Porto, riducendo il congestionamento di terminali, aree portuali e vie d'accesso. Il gruppo di lavoro analizzerà la sostenibilità dell'utilizzo dell'Interporto Vespucci come ve-



VERTICI Stefano Corsini, presidente dell'Autorità Portuale

AUTORITÀ PORTUALE

Corsini: «L'interporto dovrà essere il punto di riferimento di tutta la catena logistica»

ro e proprio gate portuale e come scalo di riferimento per l'instradamento dei semirimorchi su ferro verso gli Interporti di Verona e Padova. Un obiettivo ambizioso dunque, reso necessario a fronte della crescita dei traffici dei rotabili. «Il Protocollo realizza gli obiettivi chiave della riforma avviata dal Ministro Delrio - ha di-

chiarato Ennio Cascetta, Amministratore Unico di Ram Logistica Infrastrutture e Trasporti - Da un lato, compie un passo avanti verso una strategia condivisa che mette sempre più al centro il concetto di logistica sostenibile, dall'altro, vede gli attori del settore portuale e logistico 'fare sistema' per una programmazione intelligente». «L'intesa - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini - formalizza un percorso che l'Autorità sta perseguendo con convinzione e che la 'Cura del ferro' avviata dal Ministro Delrio ha reso



In pillole

Assessore Ceccarelli

«La Toscana ha avviato la sua 'Cura del ferro' già dal 2014, con l'approvazione del Piano Integrato delle Infrastrutture e della mobilità»

Da gomma a rotaia

«Lo spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia è uno degli obiettivi che ci siamo dati e sono certo che aprirà nuove interessanti prospettive»

praticabile: uno dei nostri obiettivi è quello di trasformare l'Interporto Vespucci, vero e proprio polmone logistico dello scalo portuale labronico e, in prospettiva, di tutto il sistema, nel punto di riferimento di una catena logistica integrata che agganci i porti di Livorno e Piombino all'Europa. «Il progetto è ambizioso e molto complesso - ha dichiarato l'amministratore delegato di Interporto Vespucci, Bino Fulceri - sia per le attuali limitazioni infrastrutturali, che per il numero di attori interessati, ma grazie anche al Protocollo appena sottoscritto la base di partenza è fondata».

IL NUOVO SERVIZIO

LO STUDIO IMPEGNERÀ VARIE REALTÀ TRA CUI L'INTERPORTO TOSCANO VESPUCCI, RAM LOGISTICA E TRASPORTI, AUTORITÀ PORTUALE E REGIONE TOSCANA

È guerra tra le barchette e l'Authority

Niente rinnovo delle concessioni se non vengono pagati i conti con Aamps. Assemblea infuocata

LIVORNO

«L'Authority ci ricatta con le bollette di Aamps, facciamo fronte comune». Piero Mantellassi, presidente del Consorzio nautico di Livorno, arringa i soci dei circoli affiliati riuniti in assemblea straordinaria in vista della scadenza delle concessioni, e annuncia una battaglia legale (in cui compare anche la Lonzi metalli) per il 2018.

Il termine per il rinnovo è il 31 dicembre, ma l'Authority, soggetto erogatore, ha inviato una lettera indirizzata ai circoli che non lascia presagire nulla di buono.

«Senza mezzi termini ci negano il rinnovo della concessione a meno che non saldiamo i nostri conti in sospeso con Aamps, che al momento sono oggetto di un nostro ri-

corso al Tar», spiega Mantellassi.

Poi il numero uno del Consorzio precisa: «Qualcuno si è inventato che sulle barchette si producano rifiuti solidi urbani, che gli specchi d'acqua (di fosso o di mare) su cui insistono i circoli sia calpestante, e che le passerelle e i grigliati si possano spazzare. Sono a tutti gli effetti servizi di pulizia inapplicabili - continua il presidente - e che infatti non riceviamo, ai quali corrispondono tariffe inventate che noi ci rifiutiamo di pagare».

Il braccio di ferro fra Consorzio e Authority portuale è iniziato quando l'alazzo Rosciano ha appaltato le funzioni di smaltimento dei rifiuti alle ditte Aamps (in massima parte), Labromare e Lonzi metalli (per la quale diversi

consiglieri regionali hanno già chiesto la revoca dell'incarico), introducendo una nuova voce di pagamento per i concessionari dei Fossi e del Porto Mediceo, che hanno quindi chiuso i portafogli.

«Il regolamento è legittimo? La tariffa è congrua?», si domanda l'avvocato Federica Bucci, che segue il caso dal 2014.

A dirimere la questione sarà il Tar, che ha fissato la prossima udienza di merito per il prossimo 7 febbraio, ma è quasi certo che la decisione arriverà molto più avanti. Gli scenari plausibili secondo Bucci sono i seguenti: «Se vinciamo noi loro fanno ricorso presso il Consiglio di Stato, oppure correggono in corsa l'attuale regolamento (se ammesso dalla Corte). Se invece vincono loro faccia-

mo noi il ricorso, ma anche se ci viene data ragione non è detto che un'Aamps in crisi possa restituire i soldi che avremo pagato».

Mantellassi conclude: «Presenteremo tutte le documentazioni richieste, comprese quelle relative allo spaccettamento delle fiduciarie (altra novità), entro i termini previsti. Quando il Tar avrà deciso valuteremo il da farsi, l'importante è che il nostro schieramento sia compatto».

L'eventuale contromossa dell'Authority di Sistema è ormai rimandata ad anno nuovo, ma fra i soci è opinione diffusa che ci sarà una rimodulazione al rialzo. E nel dubbio qualcuno ha già versato l'obolo.

Matteo Scardigli

CRISI, GIUSTIZIA E RISSERVA

LIVORNO 2020

IL PIANO

AUTORITÀ PORTUALE, COMUNE
E MARINA SI CONFRONTANO
PER VALUTARE L'OPPORTUNITÀ

I PROTAGONISTI

L'ASSOCIAZIONE 'IL MONDO
DEI FARI' PUÒ GESTIRE GRATIS
LE VISITE CULTURALI



Fascino e storia: il faro è pronto a mostrarsi alla città

UNA NUOVA frontiera turistico-culturale potrebbe aprirsi per Livorno. Ruota attorno al faro monumentale che si staglia all'imboccatura sud del porto, col suo carico di storia e opportunità. La storia è quella che ha le sue radici nel 1300 e muove dall'iniziativa della Repubblica di Pisa che, anche così, con l'imponenza della struttura alta 57 metri, oltre a rendere un assisto ai naviganti per orientarne la rotta, voleva testimoniare la sua potenza sul mare. L'opportunità è quella di rendere il faro visitabile e location di eventi culturali; ciò in parallelo alla mission luminosa, per la sicurezza della navigazione, con l'emissione notturna di 4 lampi ogni venti secondi. La prospettiva del nuovo corso poggia su un carteggio tra **Autorità portuale**, Comune e Marina Militare. In esso si incrociano la disponibilità della prima, attraverso il Comando Fari dell'Alto Tirreno che gestisce i fari della Liguria e Toscana, a rendere fruibile il faro per le visite e la

disponibilità dell'associazione Il Mondo dei Fari a gestirle a titolo gratuito.

IL MITTENTE è il responsabile Marifari il Capitano di Fregata livornese Stefano Gilli. «In settimana alcune autorità locali effettueranno un sopralluogo per approfondire la fattibilità dell'operazione» ha annunciato il comandante nel corso di una visita autorizzata a favore degli iscritti all'associazione Il Mondo dei Fari e altri cultori di storia della marineria. Circa 60 persone sono salite lungo la scala a chiocciola che si avvita all'interno della struttura cilindrica per andare a vedere l'impianto della lanterna, con i suoi ingranaggi e l'ottica rotante, e la visuale a 360 gradi che si dischiude sul mare e sulla città. Un'esperienza emozionale oltretutto portatrice di conoscenza. Da lassù lo sguardo abbraccia le isole dell'Arcipelago Toscano e domina sopra il porto, cogliendo ogni suo movimento.

UN PIACERE per gli occhi. Ma anche per la mente là dove le spiegazioni tecniche sul funzionamento del faro si sono saldate a quella della sua storia che lo porta ad essere ritenuto il secondo faro più antico d'Italia dopo la Lanterna di Genova. «Per volontà della città e per l'interesse del porto fu ricostruito negli anni 50 e inaugurato il 16 settembre del 1956 rispettando per intero la forma originaria e utilizzando, per quanto possibile, tutto il materiale originale recuperato dalle macerie» ricorda Annamaria Mariotti, presidente dell'associazione Il Mondo dei fari. Il faro è stato presidiato dal suo guardiano Renzo Fiorentini, di nascita pisana ma livornese convinto, per circa 20 anni fino al 2014. Poi la tecnologia, con la possibilità dei comandi remoti, si è risolta in un addio senza sostituto. Ma gli accessi per la manutenzione sono costanti. A questi potrebbero aggiungersi presto gli accessi a scopo culturale.

Corrado Ricci

LOGISTICA. Al via uno studio di intermodalità: mare, treni e autostrade

Si progetta di collegare Porto Livorno e Veneto

Strategico lo snodo scaligero del Quadrante Europa

È al via lo studio per l'attivazione di un nuovo servizio intermodale per i traffici delle Autostrade del Mare del Porto di Livorno verso gli interporti del Veneto. In particolare, l'iniziativa prevede l'implementazione di un servizio strada-ferrovia-mare per il trasporto delle merci dal Porto di Livorno, verso i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale attraverso il gateway di Verona Quadrante Europa. Trasferendo su rotaia parte del percorso, oggi effettuato totalmente su gomma, il nuovo servizio potrebbe arrivare a togliere 2.700 camion ogni mese dalle strade con un notevole beneficio in termini ambientali, stimabile in circa 4.800 tonnellate di emissioni di anidride carbonica in meno all'anno.

Questo lo scopo dello studio che impegnerà Interporto Toscano Amerigo Vespucci (promotore dell'iniziativa), Rete Autostrade Mediterranee (RAM), Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), firmatari di un Protocollo d'intesa che collaboreranno alla definizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica per uno o più nuovi servizi intermodali volti a fluidificare i



Il nuovo servizio arriverebbe a togliere 2.700 camion al mese

flussi di traffico connessi alle Autostrade del Mare tra Livorno e Verona, riducendo il congestionamento delle aree portuali e delle grandi vie di comunicazione.

Il gruppo di lavoro analizzerà la sostenibilità dell'utilizzo dell'Interporto Vespucci come gate portuale e come scalo di riferimento per l'instradamento dei semirimorchi su ferro verso gli Interporti di Verona e Padova, snodi strategici sulle direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest.

«Questo progetto si incardina perfettamente nel nostro piano di sviluppo dei traffici - ha dichiarato il presidente del Consorzio Zai Interporto Quadrante Europa di Ver-

na, Matteo Gasparato - e conferma come l'Interporto Quadrante Europa abbia intrapreso un percorso di crescita sostenibile e attento all'evoluzione dei nuovi traffici intermodali che si svilupperanno con i principali porti italiani, in pieno accordo con le direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'Interporto di Verona nella rete logistica nazionale gioca un ruolo essenziale ma deve anche promuovere il tessuto economico sociale in cooperazione con la Regione Veneto».

Per Ennio Cascetta, ad unico di RAM, «il Protocollo realizza gli obiettivi chiave della riforma avviata dal Ministro Delrio».

«Il modello Piombino è fallito» Sale l'urlo di cittadini e operai

La preoccupazione di tante famiglie si sfoga nella rabbia

«BISOGNA essere uniti e invertire la rotta altrimenti Piombino non avrà un futuro». Questo il grido lanciato da un gruppo di persone che rappresentano in maniera trasversale la società, appartenenti ad un cartello eterogeneo di forze politiche, sindacali, associazioni. La città si trova ad un punto di svolta, in un momento di disagio sociale (ammortizzatori sociali esauriti per molte aziende dell'indotto, 90 sfratti esecutivi nell'ultimo anno contro i 3-4 del passato), che potrebbe anche aumentare, se la vicenda Aferpi si concludesse nel peggiore dei casi. «Vogliamo dare un'accelerazione al cambiamento. Vogliamo che i cittadini diventino protagonisti del cambiamento». Non solo un grido di allarme, ma un'assunzione di responsabilità per costruire soluzioni: dalla necessità di infrastrutture, allo sviluppo del porto, del terziario. «Ho condotto del gruppo che va dalle liste civiche, Cinque Stelle, Udc, Fratelli d'Ita-



TENSIONE Piombino guarda con tensione al proprio futuro dopo il fallimento del progetto Aferpi che aveva dato tante speranze

lia, Forza Italia, alle associazioni culturali, gruppi come Camping Cig, Lavoro Salute e Dignità, sindacati come Unicobas, Ugl, è una forte critica al governo della città a guida Pd e del paese che «deve mettere in campo misure straordi-

narie per superare una crisi straordinaria».

«LA MANCANZA di lavoro si trasforma in perdita della dignità per centinaia di famiglie - spiega Paolo Francini coordinamento

Camping Cig - la strada percorsa fino ad ora è sbagliata e ci pone drammaticamente di fronte al fallimento di una classe politica e di una generazione di cittadini. E' crollato, finito, il castello di carte del 'Modello Piombino'.

«E' UNA CITTÀ arrivata alla

LA SPERANZA
«Se stiamo tutti uniti possiamo trovare soluzioni per ripartire»

frutta. La speranza è che insieme si possano smuovere le coscienze - dice Cinzia Bartalini Sinistra Italiana - negli ultimi anni si sono viste solo parole. «Occorre che il governo intervenga - ha ricordato Francesco Pappalardo - con strumenti di emergenza». Perché Piombino è una città ormai in emergenza da tanto, troppo tempo.

Maila Papi



CINZIA BARTALINI
Sinistra

E' una città ormai arrivata alla frutta. La speranza è che insieme si possano smuovere le coscienze negli ultimi anni si sono viste solo parole



CARLA BEZZINI
Altra Piombino

Opposizioni, sindacati e associazioni di diverso orientamento sono riunite nel cartello; questo la dice lunga sull'isolamento del Partito democratico



SABRINA NIGRO
Ugl

Quando ci sono obiettivi comuni si deve andare oltre le ideologie questa è una città devastata, dobbiamo voltare pagina



PAOLO FRANCI
Camping Cig

La strada percorsa fino ad ora è sbagliata e ci pone di fronte al fallimento di una classe politica e di una generazione di cittadini



MASSIMO MATTEUZZI
Il sindacato

Ci troviamo a vivere di ammortizzatori sociali e con questo sussidio alla fine ne risente tutta la filiera produttiva cittadina, servizi, commercio...

Ancona: formazione per gli operatori portuali. Obiettivo sicurezza per il lavoro

(FERPRESS) – Ancona, 21 DIC – Obiettivo sicurezza per il lavoro al porto. E' nato con questo scopo il percorso per migliorare la formazione degli operatori portuali sui rischi lavorativi e sulle modalità di esecuzione della movimentazione dei mezzi. Il progetto-pilota è stato realizzato nello scalo di Ancona da Lta-Logistic training academy e Intempo per la Compagnia portuali. Il corso si è focalizzato sulla conduzione e sulle operazioni di manovra di mezzi di sollevamento e traino di carrelli, ralle e reach stacker. Cento ore, 60 teoriche e 40 pratiche, destinate alla formazione dei lavoratori interinali per contribuire alla loro crescita professionale e all'acquisizione di competenze.

Fra gli obiettivi del corso, quelli di rispondere ad un nuovo modello organizzativo, dato anche da un approccio flessibile, disporre di risorse umane competenti e motivate nella manovra di gru con benna, operare e manovrare in sicurezza.

“Lo scopo di questo progetto era realizzare un percorso che migliorasse la formazione degli operatori del porto – hanno spiegato Francesca Marcucci, amministratore delegato Lta, e Veronica Segafredo, Intempo -, che vengono forniti in caso di picchi di lavoro da parte della società specializzata nel settore. Un'iniziativa che offre un sostegno di acquisizione delle competenze anche in vista della progressione professionale di questi lavoratori”. Fra le conoscenze trasmesse, quelle relative all'organizzazione del lavoro portuale e in materia di igiene e sicurezza del lavoro. Alle dieci persone che hanno frequentato il corso è stato consegnato un attestato di partecipazione nella sede dell'Autorità di sistema portuale.

Soddisfazione per questa prima sperimentazione è stata espressa da Davide Pucci, presidente Compagnia portuali servizi. “Abbiamo ritenuto doveroso favorire la formazione anche di questi lavoratori – ha detto – che, pur magari essendo impiegati anche per pochi giorni al mese, in coincidenza dell'incremento produttivo, hanno comunque la necessità di essere aggiornati e formati oltre che ad acquisire una maggiore consapevolezza rispetto al proprio ruolo”.

“E' decisamente apprezzabile che sia stato studiato un percorso di formazione che coinvolge i lavoratori che hanno questo tipo di contratto e che, quindi, hanno meno possibilità di acquisire conoscenze in maniera continuativa – ha commentato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri -, una scelta su un tema imprescindibile come quella sicurezza del lavoro al porto”. Il segretario generale dell'Autorità di sistema, Matteo Paroli, ha sottolineato come “la formazione continua dei lavoratori sia una dinamica fondamentale che contraddistingue l'operatività dei porti. Non possiamo, quindi, che esprimere soddisfazione per l'attenzione di Compagnia portuali a questa delicata materia. Siamo certi che la collaborazione iniziata con Lta porterà a risultati positivi per tutto lo scalo”.

ANCONA: FORMAZIONE PER GLI OPERATORI PORTUALI



ANCONA – Obiettivo sicurezza per il lavoro al porto. E' nato con questo scopo il percorso per migliorare la formazione degli operatori portuali sui rischi lavorativi e sulle modalità di esecuzione della movimentazione dei mezzi. Il progetto-pilota è stato realizzato nello scalo di Ancona da Lta-Logistic training academy e Intempo per la Compagnia portuali. Il corso si è focalizzato sulla conduzione e sulle operazioni di manovra di mezzi di sollevamento e traino di carrelli, ralle e reach stacker.

Cento ore, 60 teoriche e 40 pratiche, destinate alla formazione dei lavoratori interinali per contribuire alla loro crescita professionale e all'acquisizione di competenze. Fra gli obiettivi del corso, quelli di rispondere ad un nuovo modello organizzativo, dato anche da un approccio flessibile, disporre di risorse umane competenti e motivate nella manovra di gru con benna, operare e manovrare in sicurezza.

“Lo scopo di questo progetto era realizzare un percorso che migliorasse la formazione degli operatori del porto – hanno spiegato Francesca Marcucci, amministratore delegato Lta, e Veronica Segafredo, Intempo -, che vengono forniti in caso di picchi di lavoro da parte della società specializzata nel settore. Un'iniziativa che offre un sostegno di acquisizione delle competenze anche in vista della progressione professionale di questi lavoratori”. Fra le conoscenze trasmesse, quelle relative all'organizzazione del lavoro portuale e in materia di igiene e sicurezza del lavoro. Alle dieci persone che hanno frequentato il corso è stato consegnato un attestato di partecipazione nella sede dell'Autorità di sistema portuale.

Soddisfazione per questa prima sperimentazione è stata espressa da Davide Pucci, presidente Compagnia portuali servizi. “Abbiamo ritenuto doveroso favorire la formazione anche di questi lavoratori – ha detto – che, pur magari essendo impiegati anche per pochi giorni al mese, in coincidenza dell'incremento produttivo, hanno comunque la necessità di essere aggiornati e formati oltre che ad acquisire una maggiore consapevolezza rispetto al proprio ruolo”.

“E' decisamente apprezzabile che sia stato studiato un percorso di formazione che coinvolge i lavoratori che hanno questo tipo di contratto e che, quindi, hanno meno possibilità di acquisire conoscenze in maniera continuativa – ha commentato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri -, una scelta su un tema imprescindibile come quella sicurezza del lavoro al porto”. Il segretario generale dell'Autorità di sistema, Matteo Paroli, ha sottolineato come “la formazione continua dei lavoratori sia una dinamica fondamentale che contraddistingue l'operatività dei porti.

Non possiamo, quindi, che esprimere soddisfazione per l'attenzione di Compagnia portuali a questa delicata materia. Siamo certi che la collaborazione iniziata con Lta porterà a risultati positivi per tutto lo scalo”.

Adsp, firmato il protocollo d'intesa con Grimaldi

Un piano di investimenti su traffico passeggeri e automotive. Un'ulteriore buona notizia per Civitavecchia annunciata dal presidente Francesco Maria di Majo



di FRANCESCO BALDINI

CIVITAVECCHIA - Firmato un importante protocollo d'intesa con Grimaldi per rafforzare la presenza a Civitavecchia con un piano di investimenti su ro-pax e automotive.

Lo ha annunciato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo nel corso di una conferenza presso la sala D'Amico di Confitarma - Confederazione italiana armatori per illustrare il progetto europeo "BClink: MOS for the future". Un'ulteriore buona notizia per lo scalo di Civitavecchia, specie dopo la flessione che si è registrata nei mesi scorsi con la decisione di Grimaldi di "dirottare" il traffico automotive di Melfi a Gioia tauro, evento guardato con preoccupazione dalle molte realtà portuali legate direttamente o indirettamente a questo tipo di traffico.

A spiegare meglio il protocollo d'intesa è stato il numero uno di Molo Vespucci: "Esso si riferisce alla presenza - ha detto di Majo - sempre in maniera configurata, nel porto di Civitavecchia dell'armatore Grimaldi e per consentirgli di sviluppare al meglio anche il traffico automotive che ha avuto nei mesi precedenti qualche calo in termini numerici. Però - ha continuato il presidente - adesso abbiamo anche il traffico da Cassino che giunge a Civitavecchia quindi si spera che anche questo segmento possa di nuovo continuare a crescere. Grimaldi si è impegnato a raggiungere determinati target anche in termini numerici sul comparto segmento automotive e anche di aumentare il traffico passeggeri per Barcellona e altre linee, quindi diciamo - ha concluso di Majo - un protocollo d'intesa che è stato un documento in cui vengono identificate queste strategie di sviluppo da parte del gruppo Grimaldi nel porto di Civitavecchia con determinati impegni al raggiungimento di target".

Un protocollo d'intesa che pone le basi per una crescita futura che porterebbe una boccata d'ossigeno allo scalo. In molti si erano detti preoccupati dell'investimento sul Gioia Tauro e della perdita delle auto in arrivo da Melfi, ma il presidente di Majo si è detto fiducioso di poter vedere i numeri tornare a salire grazie a questa nuova intesa firmata nei giorni scorsi. Un'opportunità che va ad inserirsi anche nel progetto di "trasversalità" su cui molto sta puntando l'Adsp, insieme all'Europa.

Privilege, l'Authority vigila sulla messa in sicurezza dello scafo

Lo ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo che spinge per la riapertura dell'area cantieristica [VIDEO](#)



CIVITAVECCHIA - "Stiamo vagliando adesso una richiesta che ci ha formulato la Curatela per consentire alla Royalton di mettere in sicurezza la nave".

Lo ha detto il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo. Un aggiornamento sulla vicenda Privilege sulla cui area cantieristica è puntato il faro dell'Authority. "Siamo in contatto con il tribunale fallimentare per accelerare il più possibile la vendita dell'area del cantiere navale. Su questo – ha continuato di Majo - proprio di recente ho chiesto al tribunale che, ai fini della selezione del soggetto, venisse tenuto anche in considerazione non soltanto l'aspetto economico che poi subentrerà nella concessione ma anche quello occupazionale e il piano industriale".

Il numero uno di Molo Vespucci ha spiegato che, proprio ieri, avrebbe preso parte ad una riunione presso la Camera di commercio con il curatore fallimentare che ha convocato una riunione con il comitato dei creditori.

"Ovviamente ci sarà massima attenzione da parte dell'ente - ha continuato il presidente di Majo - anche sul tema della messa in sicurezza della nave perché non è una cosa molto semplice da fare. Noi valuteremo anche che siano soddisfatti tutti i requisiti - ha evidenziato - perché parliamo di temi di sicurezza molto importanti. L'auspicio è che questa operazione possa andare a buon fine e quindi rilanciare anche un settore importante nel porto di Civitavecchia che è quello della cantieristica navale che non è poi confinato alla Privilege, ci sono anche altre iniziative che stiamo portando avanti".

Insomma, fari puntati sul cantiere e sulle operazioni di messa in sicurezza, con la speranza di un rilancio del settore cantieristico del porto cittadino, in grado di fornire nuova linfa occupazionale allo scalo e al territorio.

Napoli: AdSP, conferenza stampa di fine anno 28 dicembre ore 11.00 sala delle riunioni



Napoli, 22 dicembre 2017 – Il Presidente, Pietro Spirito incontrerà i giornalisti giovedì 28 dicembre, ore 11.00, nella sala riunioni dell'ADSP di Napoli.

Sarà la conferenza stampa di fine anno per uno scambio di auguri e per presentare il seminario, fissato per fine gennaio d'intesa con l'Ordine dei Giornalisti della Campania, sui temi della logistica e dei trasporti.

Sarà l'occasione, anche, per fare il punto sui lavori in corso nel porto di Napoli.

Il seminario è stato organizzato da "Gam editori" (che realizza il mensile PORTO&interporto ed il quotidiano Primo Magazine). Il titolo del seminario è "Trasporto e logistica per l'economia del Sistema Italia" esclusivamente dedicato a giornalisti e pubblicitari iscritti all'Albo Nazionale.

Si tratta di un workshop a cui prenderanno parte l'Adsp Mar Tirreno Centrale, Confetra, Fedespedi, Accsea, ed altri attori fondamentali della catena logistica e del trasporto multimodale.

AdSP Mar Ionio a Shanghai: una collaborazione per promuovere condivisione di risorse

(FERPRESS) – Taranto, 21 DIC – Il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, ha partecipato, nella giornata di ieri, 20 dicembre, al Forum Internazionale Port & Shipping Development (2017), incentrato sul tema “New Era Breeds New Opportunities”, tenutosi a Shanghai, ed organizzato dallo Shanghai International Shipping Institute (SISI).

Il SISI, in qualità di Ente di diretta emanazione della Shanghai Maritime University, pubblico istituto di ricerca e organo di consulenza e di indirizzo del Governo Cinese specializzato nel trasporto marittimo e nella portualità, contempla tra i propri affiliati enti pubblici e operatori privati di prim’ordine nel settore.

In un comunicato si legge che “la pluriennale partnership tra l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e il SISI si sostanzia in una collaborazione tra le due realtà per sviluppare progetti comuni nel campo accademico, industriale e commerciale attraverso una partecipazione congiunta ad eventi nel settore dei trasporti, sempre più frequenti anche sul territorio cinese. Essa mira, quindi, alla realizzazione, sia in Cina che in Italia, di un network che promuova la condivisione di risorse nel settore del trasporto marittimo e in quello dei porti.

In quest’ultimo evento in particolare, l’intervento del Presidente Prete alla Tavola Rotonda è stato mirato ad illustrare a “decision makers” della RPC la nuova prospettiva della portualità italiana alla luce della recente riforma portuale nell’ottica di esplorare le più innovative ed importanti strategie cinesi di sviluppo e, non ultimo, presentare le opportunità sempre in crescita ed in divenire offerte oggi dal porto di Taranto. Il Presidente ha, altresì, colto l’occasione per condividere quanto avviato in merito all’istituzione di una Zona Economica Speciale nel porto di Taranto, quale opportunità di attrarre nuovi insediamenti produttivi e, al contempo, di permettere al porto di Taranto di proporsi in maniera più competitiva rispetto ad altri scali del Mediterraneo.

In data odierna, nell’ambito della missione istituzionale in Cina, il Presidente ha, inoltre, tenuto una serie di incontri con primari operatori nel settore portuale legato al traffico container e crocieristico”, conclude il comunicato.

Prete al Forum Port&Shipping Development



TARANTO – Il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, ha partecipato, nella giornata di ieri, 20 dicembre, al Forum Internazionale Port & Shipping Development (2017), incentrato sul tema “New Era Breeds New Opportunities”, tenutosi a Shanghai, ed organizzato dallo Shanghai International Shipping Institute (SISI). Il SISI, in qualità di Ente di diretta emanazione della Shanghai Maritime University, pubblico istituto di ricerca e organo di consulenza e di indirizzo del Governo Cinese specializzato nel trasporto marittimo e nella portualità, contempla tra i propri affiliati enti pubblici e operatori privati di prim’ordine nel settore.

La pluriennale partnership tra l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e il SISI si sostanzia in una collaborazione tra le due realtà per sviluppare progetti comuni nel campo accademico, industriale e commerciale attraverso una partecipazione congiunta ad eventi nel settore dei trasporti, sempre più frequenti anche sul territorio cinese. Essa mira, quindi, alla realizzazione, sia in Cina che in Italia, di un network che promuova la condivisione di risorse nel settore del trasporto marittimo e in quello dei porti.

In quest’ultimo evento in particolare, l’intervento del Presidente Prete alla Tavola Rotonda è stato mirato ad illustrare a “decision makers” della RPC la nuova prospettiva della portualità italiana alla luce della recente riforma portuale nell’ottica di esplorare le più innovative ed importanti strategie cinesi di sviluppo e, non ultimo, presentare le opportunità sempre in crescita ed in divenire offerte oggi dal porto di Taranto.

Il Presidente ha, altresì, colto l’occasione per condividere quanto avviato in merito all’istituzione di una Zona Economica Speciale nel porto di Taranto, quale opportunità di attrarre nuovi insediamenti produttivi e, al contempo, di permettere al porto di Taranto di proporsi in maniera più competitiva rispetto ad altri scali del Mediterraneo.

In data odierna, nell’ambito della missione istituzionale in Cina, il Presidente ha, inoltre, tenuto una serie di incontri con primari operatori nel settore portuale legato al traffico container e crocieristico.

AdSp Mar Ionio al «Sisi» di Shanghai

TARANTO - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, ha partecipato al Forum Internazionale Port & Shipping Development (2017), incentrato sul tema "New Era Breeds New Opportunities", tenutosi a Shanghai, ed organizzato dallo Shanghai International Shipping Institute (Sisi). Il "Sisi", in qualità di ente di diretta emanazione della Shanghai Maritime University, pubblico Istituto di ricerca e organo di consulenza e di indirizzo del Governo cinese, specializzato nel trasporto marittimo e nella portualità, contempla tra i propri affiliati enti pubblici e operatori privati di prim'ordine nel settore. La pluriennale partnership tra l'AdSp del Mar Ionio e il "Sisi" si concretizza in una collaborazione tra le due realtà per sviluppare progetti comuni nel campo accademico, industriale e commerciale attraverso una partecipazione congiunta ad eventi nel settore dei trasporti, sempre più frequenti anche sul territorio cinese. Essa mira, quindi, alla realizzazione, sia in Cina che in Italia, di un network che promuova la condivisione di risorse

nel settore del trasporto marittimo e in quello dei porti.

In quest'ultimo evento in particolare, l'intervento del presidente Prete alla tavola rotonda è stato mirato ad illustrare a *decision makers* della Repubblica popolare cinese la nuova prospettiva della portualità italiana alla luce della recente riforma portuale nell'ottica di esplorare le più innovative ed importanti strategie cinesi di sviluppo e, non ultimo, presentare le opportunità sempre in crescita ed in divenire offerte oggi dal porto di Taranto.

Sergio Prete ha, altresì, colto l'occasione per condividere quanto avviato in merito all'istituzione di una Zona economica speciale nel porto di Taranto, quale opportunità di attrarre nuovi insediamenti produttivi e, al contempo, di permettere al porto di Taranto di proporsi in maniera più competitiva rispetto ad altri scali del Mediterraneo. Infine, nell'ambito della missione istituzionale in Cina, il presidente ha tenuto una serie di incontri con primari operatori nel settore portuale legato al traffico container e crocieristico.

Informare

Missione in Cina del presidente del porto di Taranto

Intervento al forum internazionale organizzato dallo Shanghai International Shipping Institute

InfomARE - Ieri il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, ha partecipato a Shanghai al Forum Internazionale Port & Shipping Development (2017), incentrato sul tema "New Era Breeds New Opportunities", che è stato organizzato dallo Shanghai International Shipping Institute (SISI), pubblico istituto di ricerca specializzato nel trasporto marittimo e nella portualità e organo di consulenza e di indirizzo del governo cinese.

L'intervento di Prete è avvenuto nell'ambito della pluriennale partnership tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e il SISI che si sostanzia in una collaborazione tra le due realtà per sviluppare progetti comuni nel campo accademico, industriale e commerciale attraverso una partecipazione congiunta ad eventi nel settore dei trasporti, sempre più frequenti anche sul territorio cinese. La collaborazione mira alla realizzazione, sia in Cina che in Italia, di un network che promuova la condivisione di risorse nel settore del trasporto marittimo e in quello dei porti.

Nel suo intervento di ieri Prete ha illustrato a decision maker cinesi la nuova prospettiva della portualità italiana alla luce della recente riforma della legislazione in tema portuale ed ha inoltre presentato le opportunità offerte oggi dal porto di Taranto, cogliendo l'occasione per condividere quanto avviato in merito all'istituzione di una Zona Economica Speciale nel porto pugliese quale opportunità di attrarre nuovi insediamenti produttivi e, al contempo, di permettere al porto italiano di proporsi in maniera più competitiva rispetto ad altri scali del Mediterraneo.

Oggi inoltre, nell'ambito della missione istituzionale in Cina, il presidente dell'AdSP del Mar Ionio ha tenuto una serie di incontri con primari operatori nel settore portuale legato al traffico container e crocieristico. (SM)

Authority di Gioia Tauro approva Pot e Bilancio

GIOIA TAURO - Il Comitato portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità, il Piano operativo triennale 2018-2020, il Bilancio di previsione 2018 e la variazione del Consuntivo 2017, chiudendo così l'attività del 2017 con l'auspicio di un proficuo anno nuovo.

Diverse sono le opere infrastrutturali, programmate nel Pot 2018-2020, che definiscono la strategia adottata dall'Authority portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, per lo sviluppo dei cinque porti di competenza (Gioia Tauro, Crotona, Villa San Giovanni, Palmi e Corigliano Calabro).

La sua redazione, illustrata nel corso del Comitato dal segretario generale Saverio Spatafora, si colloca pienamente nel contesto di infrastrutturazione, già avviato dall'Ente, per definire una più ampia pianificazione ed offrire un nuovo potenziamento ai propri scali, chiamati a

(continua in ultima pagina)

Authority Gioia Tauro

rispondere ai cambiamenti globali del settore marittimo portuale. Con lo sguardo al porto di Gioia Tauro, in seguito all'analisi della crisi internazionale che ha investito gli scali di puro transhipment, è stata pianificata la diversificazione delle attuali attività lavorative. L'obiettivo è quello di differenziare l'offerta dei servizi, e quindi di integrare i servizi di waterfront con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, incrementare l'occupazione.

Al centro di tale strategia vi è la realizzazione del bacino di carenaggio, destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portaccontainer medio-grandi. Dallo studio di fattibilità, dove è stato definito il relativo sviluppo economico-sociale, posto alla base di questo progetto, ne derivano importanti ricadute occupazionali. Tra i lavori pianificati nel Pot è anche previsto il prolungamento nord della banchina di ponente (tratto G) che sarà funzionale anche al bacino di carenaggio per il quale sarà costruita un'invasatura interna per

la sua sistemazione definitiva.

A sostegno degli altri porti di competenza dell'Ente, il Pot prevede opere di potenziamento e infrastrutturazione che saranno oggetto di un Accordo di programma, da sottoscrivere con la Regione Calabria, che avranno un relativo cofinanziamento da entrambi gli Enti.

Nello specifico, tra le opere previste per il porto di Crotona è stato pianificato il prolungamento del molo foraneo sud, mentre a sostegno dello sviluppo del porto di Corigliano Calabro è stata programmata, tra le altre attività progettuali, la creazione della banchina caratteristica.

Nella programmazione relativa allo sviluppo dello scalo di Villa San Giovanni, assume priorità la necessità di porre in sicurezza la banchina denominata "scivolo 0" per offrire, complessivamente, maggiore sicurezza sia su gomma che pedonale con relativo aumento di dotazione infrastrutturale del porto e del suo waterfront.

Pianificazione specifica trova la riqualificazione del porto di Tauriana di Palmi attraverso la realizzazione della banchina di riva che punta ad offrire una crescita della dotazione dei servizi dello scalo.

Votata all'unanimità dei presenti, dopo essere stata illustrata ai

membri del Comitato dal dirigente di settore, Luigi Ventrici, la variazione del Bilancio 2017. L'obiettivo principale è quello di coprire il rimborso delle tasse d'incoraggiamento, per un importo di tre milioni di euro, per la parte di competenza dell'Authority portuale attraverso l'utilizzo di somme di spesa corrente.

Guardando alla definizione dell'intera pianificazione finanziaria, il 2017 ha registrato oltre 27.416.969 di euro di entrate mentre le uscite sono state pari a 22.875.687 euro. Ne è derivato un avanzo di competenza di 4.542.010 euro, quale differenza tra entrate ed uscite. L'avanzo di amministrazione, che riprende naturalmente quanto l'Ente ha ereditato dalla gestione dell'anno 2016 (66.145.644 euro), ammonta a 70.687.655 euro.

Si tratta di una gestione finanziaria definita nel pieno rispetto dei limiti relativi al contenimento della spesa pubblica richiesti dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ne è conseguita, quindi, un'oculata gestione delle finanze dell'Ente che ha, di conseguenza, nell'anno 2017 trasferito al Bilancio dello Stato una complessiva

somma di 190.833 euro.

Voto unanime dei presenti, anche, per la previsione di Bilancio 2018 definito a supporto del Pot 2018-2020. Al suo interno è stata stimata un'entrata pari a 14.915.714 euro con una previsione di spesa pari a 79.915.714, comprensiva anche del complessivo investimento per la realizzazione del bacino di carenaggio, da cui ne deriva un disavanzo di competenza pari a 65 milioni di euro che trova, però, totale copertura nell'avanzo di bilancio ereditato dal 2017 (70.687.655 euro). Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo del 2018 si attesta a 5.687.655 euro.

L'attività dell'Authority portuale è stata caratterizzata, per intero, nel 2017 dalla creazione e dal funzionamento dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro portuale e dai complicati meccanismi che presiedono al suo funzionamento ha detto il commissario straordinario Andrea Agostinelli. «Questo si è ampiamente realizzato ma non nascondo che, nonostante la dolorosa estromissione di 377 lavoratori portuali, ancora non si vedono i segnali di ripresa nella produttività dei terminali contenitori di riferimento. Ed è su questo che dovremo concentrarci sin dalle prossime settimane» ha concluso Agostinelli.

Va definita la direttrice di sviluppo dell' importante bacino

Il futuro dell' area portuale e una scelta che sia univoca

Milazzo Ro-ro? No, grazie. Non è una questione di interfaccia con la Calabria. Ma solo di waterfront. Nello specchio di mare protetto dal lussureggiante promontorio si gioca l' ultima vera partita per la rinascita della città del Capo. In verità su un "fronte" ben più ampio del vecchio porto regionale delimitato dai moli Marullo e Rizzo e da Acqueviole. E le proposte - sulle quali ci siamo soffermati ieri - relative all' arrivo di imprenditori interessati ad avviare nuove rotte del mare interessa poco. Oggi si ragiona in termini di sinergia, nella logica dell' Autorità portuale non più di Messina e dunque sino alla foce del Niceto, bensì sulla sponda calabrese di Gioia Tauro. Il consiglio comunale in più occasioni ha detto "no" a questo accorpamento, ma in passato si era espresso in modo avverso anche alle navi ro-ro, all' ipotesi dell' interfaccia con Gioia Tauro.

Tuttavia è un fatto innegabile che non si possa parlare di vocazione turistica perché non può cancellare i pontili della Raffineria e, tra non molto, della Duferdofin.

Ecco il nodo da sciogliere: il futuro del porto di Milazzo non potrà non essere a vocazione differenziata. Scartata l' opzione container, anche perché - nonostante l' ex Montecatini -

non esistendo adeguate aree di stoccaggio e viabilità di servizio c' è da ragionare sul nuovo Piano regolatore trovando una sintesi con la proposta di Prp che prevede adeguati spazi nel porto storico. Una partita che rischia di far perdere a Milazzo il "treno" di cospicui finanziamenti.

L' ampliamento e la riorganizzazione del bacino portuale vanno contestualizzati in prospettiva verso Giammoro, dove sta nascendo il pontile per le ex Acciaierie e dove potrebbe trovare (territori tra Pace e San Filippo) utile sintesi quel vecchio progetto di punto franco decentrato di Messina. È auspicabile, dunque, che il 2018 sia l' anno di una seria concertazione. Con l' istituzione di un tavolo tecnico permanente tra Comune e Authority, qualunque essa sia. Caso contrario sarà inutile attendere il completamento della banchina XX Luglio. Se non si andrà a programmare nuove attività commerciali questa città non avrà quel ritorno economico, e soprattutto occupazionale, che da tempo si attende e che uno scalo come quello di Milazzo è in condizione di dare.(g.p.)

Porti: intesa Autorità Sicilia occidentale-Agenzia dogane

Obiettivi formazione e consulenza per il commercio estero



(ANSA) - PALERMO, 21 DIC - Stamattina alla Camera di Commercio di Palermo ed Enna è stato firmato il protocollo d'intesa tra Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Camera di Commercio, Agenzia delle Dogane e Consiglio territoriale degli spedizionieri doganali della Sicilia. L'obiettivo di questo accordo è la formazione e la consulenza per il commercio estero. Un settore economico, questo, in grande ascesa: solo nell'ultimo anno si è registrato un incremento dell'11% di traffico e movimenti merci in Sicilia da e per l'estero. "Un protocollo che va nella direzione della conoscenza e della semplificazione - dice il presidente dell'Authority Pasqualino Monti - Per un porto sempre più competitivo, è fondamentale semplificare le procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri. Per far questo, è necessario favorire la diffusione delle nuove norme doganali, portuali, logistiche e commerciali attraverso l'organizzazione congiunta di eventi formativi su queste tematiche, workshop periodici di aggiornamento rivolti alle imprese e a tutti gli operatori economici, o consultazioni per prevenire situazioni di difficoltà che possano ripercuotersi sui servizi".

"Questo è un accordo molto importante per il nostro circuito economico - fa notare il presidente della Camera di Commercio di Palermo ed Enna, Alessandro Albanese- Con la firma di questo protocollo, la Camera di Commercio ancora una volta svolge un ruolo strategico di sostegno e assistenza alle imprese del territorio". (ANSA).

PORTO EMPEDOCLE: CONTROLLI SUL CORRETTO SMALTIMENTO DI RIFIUTI SPECIALI NON PERICOLOSI E PERICOLOSI



Porto Empedocle, 21 dicembre 2017 – I Militari della Guardia Costiera di Porto Empedocle, nell'ambito dell'attività investigativa finalizzata a reprimere reati ambientali, hanno dato esecuzione ad un'attività ispettiva, richiesta dal Sostituto Procuratore della Repubblica della Procura di Agrigento, nei confronti di un'industria olearia sita nel Comune di Naro.

Il titolare dell'Opificio G.G. classe 1948 è indagato per reati in materia ambientale e nello specifico per smaltimento illecito di L'indagine, nel quadro della costante attività di controllo del territorio ed in particolare di prevenzione e contrasto delle violazioni ambientali, condotta proprio dal personale qualificato della Guardia Costiera di Porto Empedocle, iniziata nel mese di novembre u.s. da polizia giudiziaria svolta relativamente al non corretto smaltimento delle acque di vegetazioni risultanti dalla attività di molitura delle olive è stata effettuata da personale, delle Aliquote di Polizia Giudiziaria della Guardia Costiera e del Corpo Forestale Regionale presso la Procura della Repubblica di Agrigento, ed ha permesso di accertare e produrre, alla Procura della Repubblica di Agrigento, una dettagliata informativa su un Opificio ubicato nel pieno centro abitato del piccolo comune agrigentino, trovato in assenza delle autorizzazioni riguardanti i requisiti tutela ambientale.

Nella circostanza si accertava che il frantoio operava in un immobile di proprietà e smaltiva le acque di vegetazione agronomica, prodotte dalla lavorazione meccanica delle olive, in alcuni fondi agricoli di proprietà di terzi individui ed in totale assenza delle previste procedure amministrative necessarie a scongiurare la contaminazione del suolo ed il successivo deterioramento della flora. In particolare, durante le indagini, i militari della Guardia Costiera hanno constatato che i processi di lavorazione ed il successivo mantenimento della materia prima avvenivano in violazione alle normative in materia ambientale (Decreto Legislativo n.152/2006), in quanto le acque di vegetazione, pari a circa 300 m³ (300.000 litri) sono state smaltite venivano accumulate in una datata vasca interrata, mai collaudata per la tenuta stagna e la impermeabilità della stessa. Successivamente le acque venivano recuperate mediante l'utilizzo di autocisterne che procedevano a smaltire le acque di vegetazione in fondi agricoli di proprietà di terzi individui ed in eccesso al quantitativo massimo assimilabile ex lege per ogni ettaro di terreno. Le indagini sono tutt'ora in corso, al fine di individuare eventuali responsabilità da parte di terze persone che hanno consentito, omettendo le dovute verifiche, il funzionamento dell'industria all'interno del centro abitato di Naro. rifiuti speciali non pericolosi.

SENTENZA. L'inchiesta ipotizzava che dietro il business ci fosse la mafia e prese il via nel 2010, coinvolgendo nove persone. Alcune delle aziende sequestrate sono fallite

Traffico di rifiuti e di auto demolite Assolti i titolari di quattro impianti

OOO Secondo la Procura, dietro ai container pieni di rottami di auto e ad alcune ditte di demolizione, vi sarebbe stato un vasto traffico illecito di rifiuti speciali e pericolosi, destinati anche a Porto Said, in Egitto, e che avrebbe fatto gola pure a Cosa nostra. Accuse di cui adesso, però, dopo la sentenza emessa dalla terza sezione del tribunale, che ha processato nove persone, non resta proprio nulla: gli imputati, infatti, sono stati tutti assolti.

Alla sbarra Lucia Prestigiacomò, Gaetano Candela e Rosario Santoro, amministratrice e gestori di fatto de «La Roccella trasporti srl» di via Roc cella, Rodolfo Accardi (difeso dall'avvocato Antonio Tito), titolare della «Demolfer 4», Benedetto, Rosario e Vincenzo Marino, titolari della «Mps srl» di viale Michelangelo, Giovanni Crescente, titolare della «Autodemolizioni» e Domenico Pellicane, titolare della «Smacom srl».

L'inchiesta della Capitaneria e del Nopa dei vigili urbani risale al 2010, quando vennero sequestrate diverse aziende, alcune con sede anche in Toscana, Lombardia e Lazio, ma anche dieci mezzi pesanti (sette semirimorchi, due motrici e un autocarro) e oltre duecento tonnellate di rifiuti speciali e pericolosi, soprattutto rottami, ferro e olio esausto.

Secondo la Procura, Prestigiacomò, Candela e Santoro avrebbero trasportato abusivamente quasi sessanta tonnellate di veicoli fuori uso provenienti dalla «Demolfer 4» di Accardi e dalla «Smacom» di Pellicane, senza bonificarli adeguatamente, cioè senza privarli delle sostanze pericolose, e utilizzando pure documenti falsi che attestavano invece la bonifica. Contestazioni simili per gli altri imputati. Crescente, però, secondo l'accusa, avrebbe anche trasportato al porto di Trapani un carico di rottami diretto in Egitto: i pezzi di veicoli non sarebbero stati, anche in questo caso, bonificati correttamente. I titolari della «Mps srl» di viale Michelangelo, per gli inquirenti, si sarebbero poi occupati del recupero e del commercio di rifiuti speciali e pericolosi in maniera del tutto illegittima. Alcune delle aziende, per via dell'inchiesta e dei sequestri - nei sette anni che sono trascorsi per arrivare alla sentenza di primo grado - sono fallite e hanno dovuto anche licenziare dunque diversi dipendenti.

La Procura, all'inizio delle indagini, non aveva escluso un interesse di Cosa nostra nel presunto

business dei rifiuti. Tuttavia quest'ipotesi non ha poi mai trovato riscontro. Adesso, con il verdetto emesso dal tribunale, non resta nulla neppure delle altre accuse: le difese sono riuscite a dimostrare la regolarità dell'attività degli imprenditori.

Filippine: nave affonda, 240 soccorsi, 4 morti e 11 dispersi

Naufragio dovuto a maltempo, forti venti e ondate



(ANSA-AP) - MANILA, 21 DIC - Circa 240 persone sono state soccorse e salvate dal naufragio di un traghetto al largo di Manila, nelle Filippine. Il bilancio aggiornato della Guardia Costiera parla di almeno quattro morti e almeno undici dispersi. Tra i passeggeri recuperati, alcuni sono rimasti feriti e molti sono stati portati nel villaggio di Dinahican, vicino alla città di Infanta, altri all'ospedale di Quezon. La nave è affondata per il maltempo, forti venti e ondate, dopo essere partita dal porto di Real con destinazione Polillo Island.

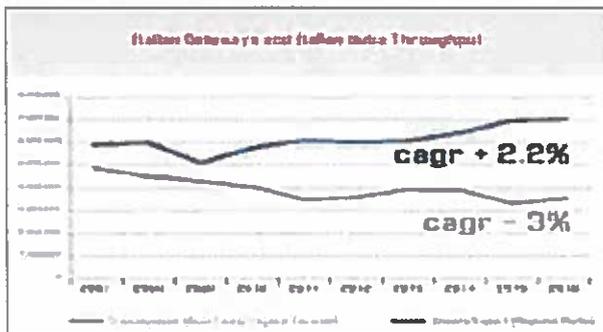
SALE DEL 10% LA MOVIMENTAZIONE NEI PORTI DI DESTINAZIONE FINALE

Container ancora in corsa

Genova ancora leader nel 2017, mentre Trieste e Salerno crescono più degli altri. Soffre il transhipment, soprattutto gli scali di Cagliari e Gioia Tauro

PAGINE A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Crescita prossima al 10% per i porti italiani nel 2017 per quanto riguarda la movimentazione di container nei porti di destinazione finale, mentre al contrario gli scali di transhipment (trasbordo) archiviavano l'esercizio con un calo di oltre il 14%. È quanto emerge da un'indagine previsionale



condotta da *MF Shipping & Logistica* tra i principali scali marittimi nazionali analizzando le stime finora disponibili sulla movimentazione dei terminal portuali a fine anno. Se confermate, queste statistiche dimostreranno come anche nel 2017 è andato accentuandosi il divario tra le performance (in crescita) degli scali gateway e quelle (in continuo decremento) dei porti di transhipment (Cagliari e Gioia Tauro). Più nel dettaglio i primi (tra cui Genova, La Spezia, Livorno, Salerno, Napoli, Raven-

na, Venezia e Trieste) dovrebbero chiudere l'anno con 7,2 milioni di Teu (unità di misura del container) di movimentazione totale, in crescita rispetto ai 6,5 milioni del 2016. I porti di transhipment, invece, scenderanno dai quasi 3,5 milioni di Teu dell'anno scorso ai 3 milioni del 2017.

Analizzando i singoli scali si scopre che Genova, secondo i dati forniti in settimana dal presidente della locale portuale, chiuderà l'anno segnando il record storico di 2,6 milioni di Teu e, grazie soprattutto al Voltri

Terminal Europa, confermandosi leader a livello nazionale. Saldamente al secondo posto è La Spezia, trainata dal La Spezia Container Terminal (che ha chiuso i primi nove mesi dell'anno in crescita del 18%) e che, sommando anche i volumi del Terminal del Golfo, a fine 2017 dovrebbe sfiorare il milione e mezzo di Teu. In terza posizione l'anno scorso era Livorno che però, secondo le stime, quest'anno dovrebbe accusare una flessione del 10% (tale era a fine settembre) che porterebbe il totale annuo di Teu dagli 800 mila del 2016 a 750 mila, di cui 530 mila movimentati dal Terminal Darsena Toscana. Il porto toscano verrà però scalzato quest'anno dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale che include Napoli e Salerno. Nel capoluogo campano infatti i container movimentati nei terminal Conateco

e l'avio Gioia dovrebbero rimanere intorno al mezzo milione di Teu (+8%), mentre il porto di Salerno, grazie soprattutto al Salerno Container Terminal, nel 2017 farà un balzo almeno del 20%, arrivando a sfiorare 430 mila Teu. Seguono i porti dell'Alto Adriatico con Venezia (dove operano i terminal Vecon e Tiv) che dovrebbe confermarsi leader nel Nordest con 610 mila Teu (in lieve crescita rispetto al 2016) e Trieste che fa segnare il progresso più elevato (+26,6%) e lascia prevedere per lo scalo giuliano il raggiungimento per la prima volta dei 600 mila Teu. Fra i porti di destinazione finale in netto calo è solo il Ravenna Container Terminal: nei primi nove mesi ha perso il 10% e, se avrà mantenuto il trend anche nell'ultimo trimestre, chiuderà il 2017 con 185 mila Teu movimentati, gli stessi livelli del vicino scalo concorrente di Ancona.

Ancora peggio fanno i porti di transhipment, cioè i terminal dove quasi tutti i container vengono trasbordati da una nave all'altra e dunque non si tratta, salvo una quota minima, di merci destinate o provenienti dalla regione retroportuale. Cagliari (dove opera il Cagliari International Container Terminal) tra gennaio e settembre 2017 ha accusato un calo del 28% che, proiettato sui 12 mesi, porta a 485 mila Teu movimentati nell'anno. In Calabria a Gioia Tauro, dove opera il Medcenter Container Terminal, al 30 settembre scorso il calo era dell'11,1% e, salvo miglioramenti per ora non previsti, il porto dovrebbe chiudere l'esercizio attuale intorno a quota 2,5 milioni di Teu trasbordati. (riproduzione riservata)