



## Dai Porti:

### Trieste:

**"...Il Nord Adriatico confronta Italia-Slovenia..."** (La Gazzetta Marittima)

### Venezia:

**"...No Grandi Navi..."** (Informazioni Marittime)

### Genova:

**"...Viadotti e stadi Fincantieri allarga i mercati..."** (La Repubblica)

**"...Partito a Genova coordinamento sull'emergenza..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...La Cina potenzia i centri logistici della Via della Seta..."** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

**"...Il progetto del retro porto v  avanti..."** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

**"...Da questa tragedia energie per ripartire..."** (Il Secolo XIX)

### Livorno:

**"...Tombare, tombare, tombare!..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Una petizione urgente per la Darsena Europa..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Contenitori, luci ed ombre sul porto di Livorno..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Inizia smantellamento della Urania..."** (Avvisatore Marittimo)

**"...L'Urania cannibalizzata..."** (La Gazzetta Marittima)

## Altre notizie dai porti Italiani

## Shipping e Logistica

## Informare

# In Nord Adriatico confronto Italia-Slovenia

TRIESTE – Un semestre di luci ed ombre sui traffici dei Teu nel nord Adriatico: dove il primato per la sponda italiana del porto di Trieste, ancora incalzato da Venezia per il primo semestre dell'anno in corso, deve registrare il boom di Koper (vedi tabella qui sopra). Ma l'elemento forse più significativo è che dopo il grande risultato dell'anno scorso (nell'intero anno furono complessivamente 2 milioni e 612 mila i teu movimentati dall'intero range del Nord Adriatico) il risultato di questo primo semestre è solo leggermente in crescita, con un significativo rallentamento. Secondo la tabella, il calo è dovuto quasi totalmente ai porti italiani di Venezia e Ravenna mentre continuano a crescere quelli della sponda est, ma anche Trieste.

# Informazioni Marittime

---

## Comitato No Grandi Navi, "Dov'è il governo del cambiamento?"

Torna a farsi sentire l'associazione "No Grandi Navi-Laguna Bene Comune", che **ha scritto** al ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, chiedendo chiarimenti dal governo su come gestire il traffico crocieristico nel porto di Venezia.

L'associazione, e il comitato, chiede di attuare il decreto Cini Passera **sospeso da tre anni** per vizio di forma e mancanza di un terminal alternativo - e di concludere definitivamente un progetto per una via d'acqua alternativa su cui far approdare, in un nuovo terminal, le navi da crociera (Venezia è il secondo porto crocieristico d'Italia). No Grandi Navi preferisce il progetto per il terminal battezzato 'Venice Cruise 2.0', ideato da Duferco e Dp Consulting e **presentato circa tre anni fa**, piuttosto che quello da realizzare a Marghera, pronto non prima del 2022 e approvato da un 'Comitatone' interministeriale tenutosi **a novembre 2017** e presieduto dall'allora ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.

Il 25 giugno c'è stato un incontro tra l'associazione, il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e alcuni ministri per parlare dell'«annosa questione del transito delle grandi navi da crociera nel bacino San Marco». Da allora però non c'è stata risposta, «un silenzio che diventa sempre più preoccupante, visti i ripensamenti dei ministri 5 stelle sulla questione TAV Torino-Lione e sul gasdotto TAP».

La gestione delle grandi navi a Venezia è problematica da tempo ed è diventata una questione nazionale a partire dal naufragio della Costa Concordia di gennaio 2012 vicino l'Isola del Giglio, a cui è seguito poche settimane dopo **il decreto 'anti-inchini'** firmato dall'allora ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera, e quello dell'Ambiente, Corrado Clini.

«Prendiamo atto che anche il governo del cambiamento si comporta su Venezia come quelli precedenti contraddice se elettorali», conclude la missiva di No Grandi Navi.

In pole per rifare il Morandi

## Viadotti e stadi Fincantieri allarga i mercati

MASSIMO MINELLA, GENOVA

Un ponte da affidare a Fincantieri? Storia vecchia, di almeno un secolo. Era la fine degli anni venti quando il gruppo Cosulich, all'epoca proprietario dello stabilimento di Monfalcone, ancora oggi punta di diamante del gruppo, scelse di affidare al cantiere San Marco di Trieste la realizzazione di un grande ponte in ferro da spedire via nave a pezzi e rimontare fin sulle Ande Argentine. Era il viadotto La Polverilla, un prodigio per l'epoca, di cui dà nuovamente conto un servizio del *Piccolo* di Trieste. Se quindi la storia è antica, nuova è la possibilità di coinvolgere il gruppo guidato dall'ad Giuseppe Bono nella ricostruzione del ponte Morandi di Genova, una struttura in acciaio da realizzare entro un anno e mezzo. Bono si è già fatto avanti («Se volete lo ricostruiamo noi il ponte» ha spiegato nei giorni scorsi nel suo sopralluogo genovese) e l'idea piace molto al governo. Nella ricostruzione, infatti, non entrerebbe solo il gruppo cantieristico, ma ancor più il suo azionista, Cassa Depositi e Prestiti, che fa capo al ministero del Tesoro e quindi consente al governo di essere a pieno titolo coinvolto. Ma non sarebbe corretto pensare a una soluzione solo politica della vicenda, perché sul business delle grandi opere in acciaio Fincantieri è già planata da un po', da quando cioè ha dato vita a una divisione specializzata proprio nel segmento delle grandi opere civili. Si chiama infatti "Fincantieri Infrastructure" la realtà basata a Verona a cui il gruppo ha affidato il compito di proporsi al mercato della carpenteria pesante. E i risultati stanno già arrivando, visto che "Fincantieri Infrastructure" sta realizzando

in Belgio, per scavalcare il canale Albert, quattro ponti ad arco a campata unica di oltre 120 metri, del peso di mille tonnellate ognuno. Due di questi ponti sono già in fase avanzata di costruzione mentre gli altri due sono appena stati impostati. La consegna è prevista per la fine del prossimo anno e segna di fatto l'ingresso del gruppo cantieristico in un settore quanto mai redditizio. A rafforzare l'interesse è arrivata poi un'altra operazione, ancora da formalizzare ma ormai conclusa, che riguarda l'acquisizione della Cordoli di Valeggio sul Mincio, anch'essa specializzata nella carpenteria pesante e con un portafoglio di lavori che apre a Fincantieri nuove opportunità di costruzioni, sempre in acciaio, da fornire "chiavi in mano" oppure in alleanza con i principali operatori nazionali e internazionali. Fra i progetti più significativi anche il nuovo stadio di Parigi per il rugby, "Arena92".

# Partito a Genova coordinamento sull'emergenza

GENOVA – Il tavolo di coordinamento fra Autorità di Sistema Portuale, Agenzia delle Dogane, Confindustria, Spediporto, Assagenti e operatori della Port Community, istituito a seguito dell'evento del crollo del Ponte Morandi del 14 agosto scorso, ha studiato, in estrema urgenza, una serie di soluzioni per garantire la massima efficienza dei servizi portuali, senza contraccolpi per la clientela del porto e per la città.

Al tavolo di lavoro – riferisce Spediporto – guidato dal direttore interregionale dell'Agenzia delle Dogane per Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, Alessandro Aronica, tutte le componenti della Comunità Portuale genovese hanno ribadito la massima disponibilità a razionalizzare le proprie modalità operative per costruire un modello organizzativo in grado di far fronte alle criticità emergenti.

Due i temi chiave: la connessione stradale fra porto e rete autostradale e l'efficienza del ciclo dei controlli.

L'Autorità di Sistema Portuale sta mettendo a punto un veloce riassetto della viabilità interna al porto, in grado di assicurare un collegamento ottimale dei terminal agli assi autostradali e l'interconnessione fra i bacini di Genova e Pra', facilitando l'operatività e limitando l'impatto sul traffico urbano.

L'Agenzia delle Dogane è al lavoro per favorire il coordinamento fra gli attori del ciclo di controllo e per ottimizzare le procedure organizzative potenziando la connessione fra porto e magazzini doganali retro-portuali, migliorando la copertura del territorio e riducendo gli spostamenti di persone, merci e documentazione.

Gli uffici di Sanità Marittima, veterinari e fitopatologici si adopereranno per una semplificazione delle procedure e per garantire più ampie finestre temporali dei servizi di controllo, mentre i terminal, con il supporto di Confindustria, anticiperanno la comunicazione delle richieste e la messa a disposizione dei container, consentendo una migliore pianificazione e svolgimento dell'attività ispettiva.

Spediporto, oltre al costante lavoro di cerniera fra aziende ed istituzioni per focalizzare l'attenzione sulle esigenze della merce, mette a disposizione degli associati servizi navetta per il dispaccio congiunto della documentazione da trasmettere ai presidi di Genova e Pra' e per il trasferimento dei campioni da sottoporre alle analisi veterinarie.

Attraverso questa collaborazione continua – conclude Spediporto – la comunità portuale di Genova assicura il massimo sforzo per risolvere ogni criticità ed è a disposizione della clientela per rispondere a qualsiasi esigenza operativa.

\*

La tragedia del Ponte Morandi – scrive Riccardo Fuochi del Propeller Milano – ha colpito Genova al cuore. La città ha pagato un enorme prezzo in termini di vite umane e gli operatori del Propeller Milano, che hanno nel porto di Genova il proprio sbocco naturale, sono solidali con il Cluster Marittimo e Logistico locale. Siamo sicuri che la comunità genovese reagirà con forza e determinazione e siamo pronti a fornire il nostro contributo per individuare le migliori soluzioni possibili per la tutela della competitività del primo porto italiano, snodo strategico per l'intera economia nazionale – Riccardo Fuochi, presidente del The International Propeller Club Port of Milan.

# La Cina potenzia i centri logistici della Via della Seta

Genova - Nel 2017 il totale del movimento merci è stato pari a 90 milioni di tonnellate: le previsioni di crescita impongono l'ampliamento del parco mezzi.

Genova - Kalmar consegnerà alter dieci reachstacker a China Railway Ürümqi Group, uno dei poli logistici più importanti della Via della Seta. **La struttura si trova nel Nord della Cina ed è uno dei nodi fondamentali del corridoio merci tra Asia ed Europa.** Nel 2017 il totale del movimento merci è stato pari a 90 milioni di tonnellate: in particolare il traffico ha riguardato prodotti chimici, carbone, metalli ferrosi e greggio. Le 10 nuove gru si aggiungono alle 30 dello stesso tipo.

# Il Secolo XIX

---

Genova, Venezia e Trieste aspettano segnali da Oriente. Intanto Fincantieri firma una nuova intesa commerciale

## Via della Seta, porti italiani a caccia di affari

È l'era delle relazioni multipolari e del rifiuto della vecchia Europa, capita di affidarsi alla benevolenza di Paesi più grandi e lontani. Non è la prima volta che accade né sarà l'ultima.

Fino a pochi anni fa nel mondo la facevano da padroni Washington e Mosca. Per ragioni diverse oggi nessuno dei due è in grado (la Russia di Putin) o ha voglia (l'America di Trump) di giocare un ruolo da vero protagonista.

L'unica nazione che pensa in grande come le vecchie potenze coloniali è la Cina.

Prendiamo il progetto della "nuova via della seta", lanciato nel 2013 da Xi Jinping.

Il sogno di Pechino è unire Asia, Africa ed Europa attraverso sei corridoi lungo sessantotto Paesi. Le stime del Center for Global Development dicono che in quel progetto sono già stati investiti otto trilioni di dollari. E' grazie a quel piano che sono nati fra gli altri il fondo di investimento Silk Road (azionista al cinque per cento di Autostrade) e l'Asian Investment Bank, una sorta di concorrente orientale dell'americanissima World Bank, e alla quale hanno aderito Italia e Germania.

È da tempo che Roma spera di ottenere vantaggi dall'iniziativa. A maggio dell'anno

scorso Paolo Gentiloni disse che Pechino era decisa a investire sui porti di Trieste e Genova: grazie al raddoppio del canale di Suez e l'acquisto dei porti greci del Pireo, i cinesi sono a caccia di un accesso più a nord per le merci nel Mediterraneo. Da allora però nulla è successo. Un'iniziativa simile naufragò sul porto di Augusta, fra promesse mancate e scarsa disponibilità delle autorità locali. I rapporti altalenanti di Pechino con l'Europa negli ultimi mesi hanno fatto il resto. Lo scudo voluto dalla Commissione Juncker contro l'invadenza cinese nel know how europeo dopo l'acquisto del gigante tedesco Kuka Robotics ha complicato i rapporti con tutti i partner. La scorsa primavera un rapporto firmato da ventisette dei ventotto ambasciatori in Cina dell'Unione denunciò che il progetto della nuova via della Seta «contraddice l'agenda Ue di apertura commerciale e spinge gli equilibri in favore delle aziende cinesi sussidiate». L'unico ambasciatore che non firmò quell'atto di accusa fu quello ungherese.

La visita del ministro del Tesoro Tria punta a rilanciare i rapporti con Pechino e portarli su un livello più alto. Cassa depositi e prestiti ha firmato un accordo per la internazionalizzazione delle imprese con

## -segue

---

Bank of China, Fincantieri ha progetti con China Shipbuilding Corporation, Snam con State Grid, già azionista in Cdp Reti, la società che controlla le infrastrutture di gas ed elettricità. Un accordo di cooperazione e scambio di informazioni l' hanno firmato anche i due ministri del Tesoro. Gli interessi cinesi in Italia - così come in molti altri Paesi europei - sono ormai troppo forti per potersi permettere frizioni.

«Abbiamo molti rapporti condivisi da portare avanti», dice Tria. Il crollo di ponte Morandi e le dichiarazioni in libertà del governo sul destino della concessione di Autostrade non gli hanno reso il compito facile. L' Italia è la terza destinazione europea per gli investimenti cinesi, ma per quanto forte, quell' interesse ultimamente si è affievolito. Anche Pechino ha problemi in casa: solo l' anno scorso la stretta alla libera circolazione dei capitali ha ridotto di un quinto gli investimenti in tutta Europa. Un dettaglio da non dimenticare per chi spera in un soccorso rosso nel caso in cui l' Italia si ritrovasse a fare i conti con un nuovo 2011.

- A. BARB.

# Genova, il progetto del retroporto va avanti: individuate due aree

Genova - Castellazzo Bormida e Rivalta Scrivia in pole. Il piano per ridurre i problemi alla logistica dei container sui collegamenti orizzontali tra i bacini portuali di Voltri-Prà e Genova.

Genova - Il nuovo retroporto di Genova è pensato per essere «un polmone per i container in questo momento di difficoltà logistica» spiega Giampaolo Botta, direttore degli spedizionieri. Due sono le aree nel mirino, entrambe in provincia di Alessandria: **Castellazzo Bormida e Rivalta Scrivia**. Lo «sfogo» sarebbe alimentato anche dall'operatività notturna dei terminali genovesi, ma il nodo rimane economico e si tenta la strada del governo: soldi pubblici per pagare gli extra costi. Il progetto servirebbe per alleviare le sofferenze determinate dallo stop della linea ferroviaria del Campasso, ancora bloccata dalle macerie del Ponte. La navetta shuttle opererebbe di notte e i terminali dovrebbero rimanere aperti in quegli orari per permettere ai camion di entrare e uscire dalle banchine. L'operatività avrebbe costi aggiuntivi che per ora è difficile quantificare e che qualcuno dovrà pagare. Per questo si sta tentando la strada del governo, per capire se quel denaro può essere coperto con i fondi dell'emergenza.

Ieri autotrasportatori, compagnie e spedizionieri hanno cercato soluzioni per il traffico pesante «orizzontale», quello tra i bacini portuali di Voltri-Prà e Genova. L'idea è che il ciclo dei container vuoti possa essere gestito con le attuali infrastrutture ed eventualmente in caso non bastassero gli spazi, rivolgersi alle aree retroportuali del Basso Piemonte.

**«Dobbiamo ridurre quel 35% di produttività che abbiamo perso» ha detto Giuseppe Tagnochetti leader di Trasportounito in Liguria.** E per questo ieri l'autotrasporto e le compagnie hanno cominciato a ragionare su una serie di razionalizzazioni anche sulla parte documentale. Eliminare le code e razionalizzare la logistica dei container, potrebbe portare ad una diminuzione dei disagi, sia economici che di trasporto, dell'intero porto.

# Il Secolo XIX

---

## Progetto del retroporto due aree sotto esame

Simone Gallotti Il nuovo retroporto di Genova è pensato per essere «un polmone per i container in questo momento di difficoltà logistica» spiega Giampaolo Botta, direttore degli spedizionieri. Due sono le aree nel mirino, entrambe in provincia di Alessandria: Castellazzo Bormida e Rivalta Scrivia.

Lo "sfogo" sarebbe alimentato anche dall'operatività notturna dei terminal genovesi, ma il nodo rimane economico e si tenta la strada del governo: soldi pubblici per pagare gli extra costi. Ieri autotrasportatori, compagnie e spedizionieri hanno cercato soluzioni per il traffico pesante "orizzontale", quello tra i bacini portuali di VoltriPra' e Genova. «Dobbiamo ridurre quel 35% di produttività che abbiamo perso» ha detto Giuseppe Tagnochetti leader di Trasportounito in Liguria.

-

*SIMONE GALLOTTI*

## DA QUESTA TRAGEDIA ENERGIE PER RIPARTIRE

Camilla Ponzano Andrea Acquarone Filippo Biolè Dopo il disastro del 14 agosto Genova ha iniziato a interrogarsi sul suo futuro. Questa riflessione appassionata e collettiva che muove da una tragedia immane è come brace ardente che può tornare ad essere fiamma viva, energia. Da qui vogliamo ripartire. Ed è vitale farlo, evitando ogni retorica, in maniera pragmatica, risoluta e sobria, con apporto di competenze qualificate e visioni per il futuro.

Noi, nella nostra qualità di rappresentanti di associazioni che si occupano del territorio, abbiamo toccato con mano la disillusione diffusa nella cittadinanza ma anche il desiderio di rinascita; abbiamo quindi convocato una manifestazione di piazza - prevista per il 13 ottobre - affinché questa energia non rimanga inespressa e non vada dispersa, non sfoci in mera rabbia ma venga convogliata nel più ampio progetto di ricostruzione che deve cominciare al più presto.

Abbiamo così individuato due temi fondamentali da portare in manifestazione e che, crediamo, possano essere condivisi dalla maggior parte dei genovesi: il primo verte sulla prospettiva di cui questa città intende dotarsi, quindi sulla costruzione condivisa di un progetto globale "Genova 2030", che possa attingere idee e proposte dalle migliori competenze locali e internazionali, per costruire il futuro che il nostro territorio si merita ma cui si può prevenire solo con apporto fattivo, qualificato e condiviso.

Le istituzioni dovranno essere capaci di guardare al medio e al lungo termine, in una prospettiva di sviluppo che con continuità duri più di un mandato amministrativo, e di chiedere e ottenere gli strumenti di sostegno e le eventuali forme di autonomia necessarie a perseguire quest' obiettivo.

I progetti naturalmente hanno bisogno di fondi per essere ideati e realizzati; il secondo punto è pertanto la richiesta di una revisione strutturale del sistema di finanziamento della città e del suo territorio, che ospita uno dei principali porti del Mediterraneo: atteso che è Genova, oggi più che mai, a dover sopportare il peso, anche in termini ambientali, del traffico portuale nell' interesse del Paese, alle istituzioni locali è giusto che venga destinata parte della ricchezza movimentata dallo scalo. Un riconoscimento paragonabile a quello di cui godono altre città portuali europee, come Marsiglia e Barcellona, da impiegarsi sia nella progettualità a lungo termine, sia nell' immediato miglioramento della qualità della vita dei cittadini. L' obiettivo è che il 10% dell' IVA dei traffici portuali resti alle istituzioni del territorio: si tratta di circa 400 milioni di euro all' anno, quasi la metà del bilancio comunale; un decimo di quello regionale.

Queste sono le prime proposte su cui invitiamo la cittadinanza genovese a esprimersi, in una

## -segue

---

manifestazione apartitica e apolitica e aperta a tutti; una partecipazione trasversale e collettiva che per il tramite delle nostre istituzioni, genovesi e liguri, mostri al Paese ed agli organi centrali dello Stato che esiste una cittadinanza attiva e propositiva in attesa di ottenere risposte e sostegno concreto.

La manifestazione vuole essere pertanto uno sprone per ritrovare quella partecipazione alla vita pubblica capace di muovere azioni fortissime dal basso. Questa città dimostra di essere una forza nell'emergenza, nella tragedia, ma tale deve tornare ad essere in via permanente, deve diventare efficace anche nella programmazione di se stessa e nel mantenimento costante di un senso civico diffuso. La cittadinanza genovese deve riscoprirsi soggetto politico.

Bisogna perciò lavorare sulla coesione sociale, poiché è proprio il ritrovato orgoglio di far parte di una comunità, allo stesso tempo aperta e conscia della sua identità storica e culturale - d' altronde sempre connessa alla dimensione internazionale - che può correggere l' ingessamento di cui Genova soffre. Per questo, simbolicamente, la Croce di San Giorgio sarà l' unica bandiera della manifestazione.

Progettualità, competenze, risorse, autonomia e spirito comunitario. Queste, secondo noi, sono le risorse di cui ha bisogno il nostro territorio per ripartire. Se ci sono altre idee, è il momento di metterle in campo, e la manifestazione del 13 ottobre potrà servire da collettore e da cassa di risonanza. Cerchiamo la comunità di intenti, per una volta; evitiamo i discorsi divisivi ma valorizziamo le diversità; rifuggiamo dall' odio e dai falsi nemici. La responsabilità della condizione della nostra città è anche nostra e al contempo nelle mani di ognuno di noi sta il suo futuro.

Riscopriamo la volontà di darci da fare, senza retorica, senza chiasso, alacremente, con dignità e misura: alla genovese. Uniti ne siamo ancora capaci. Con l' auspicio che così facendo avremo già incominciato a ricostruire un ponte.

- Gli autori sono rappresentanti delle Associazioni "Riprendiamoci Genova", "Che l' inse!" e "emerGente"

# Tombare, tombare, tombare!

*LIVORNO – La sfera di cristallo non ce l'abbiamo, e comunque non sapremo leggerla. Ma certo è che il mondo dei contenitori, anche nella dimensione tutta casalinga del porto labronico, qualche incognita ce la fa immaginare. E qualche principio generale sembra ribadire i vecchi assurti secondo cui (ricordate vent'anni fa il Mantra di Gianluigi Aponte?) "le navi hanno l'elica". Tradotto: non sono i porti a costringere i traffici ma sono le navi a scegliere dove andare sulla base dei servizi e dell'efficienza dei porti.*

*Servizi ed efficienza. Il boom registrato dal terminal Lorenzini è indubbiamente legato alla scelta fatta da Aponte con Msc che farne il proprio terminal. Una scelta che qualcuno aveva definito un azzardo, ma che si sta rivelando felice pur nelle ristrettezze di spazi e nel non ancora risolto allargamento a 120 metri dell'imbuto del Marzocco. Quando il microtunnel sarà finalmente completato e i tubi dell'Eni vi sprofonderanno, sarà fatto un altro fondamentale passo avanti per l'accessibilità all'intera Darsena Toscana delle grandi navi oltre i 10/12 mila teu, considerati non solo il pescaggio ma anche la larghezza e il raggio di evoluzione. Non rimane, in attesa della Darsena Europa, che "tombare" quel maledetto tratto di canale dei navi-celli-scolmatore dell'Arno che sbocca proprio nell'attuale porto dei containers per dare a Livorno il respiro sufficiente ad aspettare gli eventi. Ormai l'hanno capito anche le pietre, le strade, i palazzi. Persino Palazzo Rosciano ne conviene.*

**Antonio Fulvi**

# Una petizione urgente per la Darsena Europa

LIVORNO- La Darsena Europa è il futuro del porto labronico, non solo per i containers. E in questi giorni di fine agosto il noto maritime consultant Angelo Roma ha lanciato una petizione per la sua veloce realizzazione. Chi è d'accordo può firmarla cliccando sul seguente link: [https://www.change.org/p/angelo-roma-movimento-per-la-darsena-euro-pa?recruiter=71929521&utm\\_source=share\\_petition&utm\\_medium=copylink&utm\\_campaign=share\\_petition&utm\\_term=share\\_petition](https://www.change.org/p/angelo-roma-movimento-per-la-darsena-euro-pa?recruiter=71929521&utm_source=share_petition&utm_medium=copylink&utm_campaign=share_petition&utm_term=share_petition).

Ecco il testo del link: la Darsena Europa oltre a dare la possibilità di ricevere, in futuro, full-containers fino ad un massimo di 18.000 TEU, ci permetterà di avere a disposizione nuove aree a terra, che sono quelle che mancano oggi nel Porto di Livorno, dati alcuni tipi di traffici in aumento.

La scelta di raccogliere adesioni per accelerare le pratiche della Darsena Europa risponde, quasi certamente, anche a una crescente pressione della Regione Toscana, che sul progetto si è impegnata sia come consiglio sia personalmente come governatore. Le risposte della burocrazia locale e centrale evidentemente non soddisfanno appieno il governatore Rossi: e l'iniziativa del comandante Roma tende a creare un movimento di opinione nel porto ma anche nel cluster logistico almeno regionale, perché tutti i passaggi ancora da svolgere per l'avvio della gara di project financing siano accelerati.

# Contenitori, luci ed ombre sul porto di Livorno

LIVORNO – I dati ufficiali non sono ancora arrivati: e forse non arriveranno, com'è successo anche nel passato. Ci si basa dunque su quelli trimestrali forniti dalla torre azzurra dell'Avvisatore e su quelli non ufficiali ma provenienti da Palazzo Rosciano, che siamo riusciti ad ottenere. Le tabelle qui a fianco, relative ai due terminal della Darsena Toscana, forniscono comunque alcune indicazioni che sarà bene non ignorare. Con una previsione: se non ci saranno importanti mutamenti – per esempio qualche traffico forzatamente decentrato da Genova, o altro – l'anno si chiuderà per Livorno con un calo previsto a fine anno dei Teu intorno al 4,5%.

L'elemento più significativo è l'aumento dei Teu nel terminal Lorenzini, che pure si occupa dei contenitori solo come di un settore integrativo alla vocazione "multipurpose". È chiaramente il risultato della scelta di Msc di puntare sul terminal di cui ha oggi una quota azionaria importante. Ma è anche la dimostrazione che sul terminal si lavora bene, malgrado le tante difficoltà dovute a spazi ridotti rispetto alle esigenze, a raccordi stradali e ferroviari non certo all'optimum, e al varco che – pur dotato di una terza corsia proprio a spese del Lorenzini – non sembra ancora al massimo della sua portata per problemi di personale delle dogane.

**Un mese di lavori in bacino**

## **Livorno, inizia smantellamento della Urania**

**L**ivorno. Sono cominciati nel porto di Livorno e dureranno circa un mese i lavori di demolizione della nave oceanografica Urania (di proprietà della compagnia armatoriale napoletana Sopromar) che dal 2015 giace inclinata sulla platea del bacino galleggiante "Mediterraneo", a seguito di un incidente che costò la vita a un membro dell'equipaggio. I mezzi meccanici sono già a lavoro e stanno smontando con apposite cesoie tutta la parte sovrastrutturale della nave. In breve si arriverà a sezionare anche lo scafo arrugginito. I materiali ferrosi e non ferrosi verranno poi trasferiti presso uno stabilimento di Pontedera (Pisa) dove saranno accuratamente selezionati. A seguire i lavori per conto di Azimut Benetti, l'impresa capo commessa Gestione Dacini, mentre le attività di demolizione sono state affidate all'associazione temporanea di impresa composta da Ecoacciai e da Despe. Lo smaltimento dei rifiuti verrà invece gestito dalla Ecoflash di Livorno.

**FINALMENTE SI LIBERA IL BACINO MEDITERRANEO**

## L'“Urania” cannibalizzata

E ora si prepara la nuova gara, in attesa di sapere chi pagherà

### L'“Urania” cannibalizzata

ferrosi vengono trasferiti presso uno stabilimento di Pontedera dove saranno accuratamente selezionati.

A seguire i lavori per conto di Azimut Benetti, l'impresa capo commessa Gestione Bacini, mentre le attività di demolizione sono state affidate all'ATI composta da Ecoacciai e da Despe. Lo smaltimento dei rifiuti viene invece gestito dalla Ecoflush di Livorno.

L'attività di cannibalizzazione - sottolinea una nota dell'AdSP - verrà eseguita nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e delle norme di salvaguardia dell'ambiente e dovrebbe completarsi entro la fine di settembre. Un allungamento dei tempi rispetto ai primi annunci che parlavano di metà settembre: che sembra la maledizione appiccicata addosso alla vicenda del “Mediterraneo”.

Una volta rimosso il relitto, sarà possibile procedere al ripristino delle funzionalità del bacino galleggiante. E saranno passati ben tre anni dall'incidente che ha reso indisponibile il “Mediterraneo”, con incalcolabili danni economici per i gestori e con la tragica morte di un operaio. Chi ne risponderà di questi danni? Da Palazzo Rosciano si mantiene da tempo un prudente silenzio. Dell'inchiesta

della magistratura poco si sa, specialmente sulle responsabilità di chi ha puntellato l'“Urania” e manovrato il riallagamento provocandone poi l'abbattimento su un fianco. E incombe, a demolizione finita, la gara per il riaffidamento della gestione che probabilmente si tirerà dietro altri strascichi di polemiche. Sperando che siano smentite le previsioni di chi valicena che al peggio non ci sia mai fine.