



## Dai Porti:

### Venezia:

**"...da Governo e Regione 26,7 milioni di euro per sostenere investimenti a Porto Marghera..."**(Ferpress, Ansa, Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale, Il Nautilus)

### Trieste:

**"...Diecimila treni in porto..."**(Informazioni Marittime)

### Genova:

**"...Container "esplosivo"ordinanza in porto..."** (Il Secolo XIX)

**"...58°Salone Nautico..."** (Messaggero Marittimo)

**"...Ponte Morandi..."** (Ferpress, Messaggero Marittimo, Informazioni nautiche, La Repubblica, Il Secolo XIX)

**"...Vado Ligure, Maersk fa tornare i treni..."**  
(Il Secolo XIX, Informazioni Marittime)

### Livorno:

**"...Petizione Darsena europa..."**  
(Corriere Marittimo, Messaggero Marittimo)

**"...Strappo sulla tensostruttura Grimaldi..."** (Il Telegrafo)

**"...Centimila passeggeri in due giorni..."** (Il Telegrafo)

### Piombino:

**"...nuovo piano industriale..."**  
(Port News, Il Nautilus, L'Informatore Navale, Il Tirreno)

### Napoli:

**"...stop crisi traffico merci in forte crescita..."**(Il Mattino)

## Focus:

- **L'Autorità dello stretto di Messina** (Gazzetta del Sud, Corriere della Sera, Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX)

## Altre notizie dai porti italiani ed esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare

## Da Governo e Regione 26,7 milioni di euro per sostenere investimenti a Porto Marghera

(FERPRESS) – Venezia, 12 SET – Il Governo ha firmato il Decreto relativo alle risorse finanziarie che il Ministero dello Sviluppo economico metterà a disposizione per la riconversione e riqualificazione dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera a Venezia, a seguito della call di Invitalia del febbraio scorso che aveva registrato in totale 59 manifestazioni d'interesse.

Nello specifico, il Governo ha assunto un impegno finanziario di 20 milioni di euro per sostenere la realizzazione di investimenti produttivi di dimensioni non inferiori a 1,5 milioni di euro. Le risorse ministeriali saranno integrate dai fondi della Regione Veneto, finalizzati al sostegno di interventi di riqualificazione e l'adeguamento delle competenze professionali e dell'occupazione.

“La grande collaborazione tra Comune, Città Metropolitana e Regione, in particolar modo con il presidente Luca Zaia e gli assessori Elena Donazzan (lavoro) e Roberto Marcato (sviluppo economico) ha portato a questo importante risultato, non solo per Porto Marghera, ma per tutta Venezia ed il Veneto – commenta il sindaco Luigi Brugnaro – Al Governo va il nostro ringraziamento per aver dato una risposta concreta alle 43 manifestazioni d'interesse di imprenditori che hanno deciso di investire nel nostro territorio un totale di 556 milioni di euro, che creeranno 895 nuovi posti di lavoro. Cento anni fa nasceva Porto Marghera – continua il primo cittadino – questi 20 milioni, cui si aggiungono i 6,7 milioni della Regione, puntano al futuro, diventando il segnale tangibile per assicurare le condizioni necessarie allo sviluppo del territorio e al suo rilancio, sia in termini produttivi che occupazionali. Sono previsti inoltre altri finanziamenti regionali specifici per gli investimenti sotto il milione e mezzo di euro, con un potenziale di altri 16 interventi, con 10 milioni di euro di capitali privati, che creeranno un centinaio di nuovi occupati. E' un grande risultato di squadra, ottenuto grazie alla collaborazione di tutte le istituzioni nazionali, regionali e locali, Invitalia e le parti sociali ed economiche interessate”.

La firma del Decreto consente di pervenire in tempi rapidi alla sottoscrizione, da parte del Comune di Venezia e degli altri soggetti coinvolti, a un Accordo di programma con cui saranno puntualmente definite le modalità di erogazione delle agevolazioni previste per favorire la crescita e lo sviluppo dell'area di crisi in attuazione del Progetto di Riconversione e Riqualificazione industriale di Porto Marghera – Venezia.

In particolare, con la sottoscrizione dell'Accordo di Programma il Comune di Venezia si impegna a:

- collaborare con Invitalia nella definizione dell'offerta di opportunità insediative nel territorio comunale e nelle attività di promozione e comunicazione previste;
- prevedere, in accordo con gli altri soggetti istituzionali coinvolti, azioni di semplificazione e/o accelerazione dei percorsi procedurali necessari all'insediamento delle imprese;
- individuare un referente unico per accompagnare gli investitori nella fase iniziale di raccolta delle informazioni (es. ricognizione lotti/stabilimenti industriali disponibili) e nel corso dell'iter amministrativo di insediamento;
- essere parte attiva del Gruppo di Coordinamento e Controllo.

## Realizzate a Porto Marghera 3 caldaie Plug&Play Macchi destinate al Kazakistan

(FERPRESS) – Venezia, 11 SET – Faranno parte di uno dei più grandi impianti oil&gas al mondo le tre caldaie Plug & Play prodotte dalla Macchi (divisione della Sofinter S.p.A. con headquarter a Gallarate e vari stabilimenti in Italia e in Europa) nello stabilimento di Marghera. Si tratta di tre gioielli della meccanica, mega carichi del peso di 700 ton ciascuno, e delle dimensioni di 30 metri di lunghezza, 16 metri di larghezza e 11 metri di altezza destinate al Kazakistan, dove faranno parte di un impianto oil&gas di ultimissima generazione.

Moduli di tali dimensioni e peso, ma soprattutto di assemblaggio impiantistico così spinto, ad oggi non erano mai stati realizzati a Marghera da Macchi pronti per l'imbarco; d'altra parte l'azienda da due anni ha scelto di aprire il suo nuovo maggior stabilimento in via Ramo dell'Azoto a Marghera: una scelta strategica, che consente ai colli di grandi dimensioni (caldaie industriali che raggiungono grandissime dimensioni e che richiedono un trasporto speciale) di raggiungere le vicine banchine poiché impossibilitati a viaggiare su strada per ragioni di peso e dimensioni: l'unità produttiva di Via Ramo dell'Azoto non solo produce, ma riceve di fatto anche le varie componenti dalle altre fabbriche Macchi per realizzare il prodotto finale.

“A Marghera finalizziamo un prodotto che fino a qualche anno fa non era pensabile a questo livello di dettaglio. Siamo stati tra i primi a studiare e proporre la modularizzazione seguendo le evoluzioni di questo mercato. Oggi senza dubbio, possiamo essere considerati un'eccellenza e tra i leader mondiali del settore” spiega l'Operations & Logistics Manager di Sofinter, ing. Bruno Bianchi. “Le caldaie in modalità Plug & Play sono un prodotto altamente innovativo: si tratta di caldaie già integrate di tutti i componenti ed apparecchiature accessorie necessari al loro funzionamento ed in questo modo il cliente finale necessita solo di eseguire praticamente le attività di interconnessioni per l'avviamento. Le dimensioni ed il peso di questo prodotto richiedono necessariamente un “assembly yard” in prossimità dell'area portuale per permettere, fatte tutte le verifiche del caso, di raggiungere il porto ed assicurarne l'imbarco. Ragioni queste che hanno quindi reso Porto Marghera il luogo ideale per investire”.

Un investimento che certamente ha dato i suoi frutti, se si considera che in due anni sono state prodotte e imbarcate a Marghera ben 19 plug & play.

“Siamo orgogliosi che tra le aziende insediate a Marghera vi siano eccellenze operanti a livello internazionale come la Macchi” afferma il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino “L'accessibilità alla banchina è un asset che da sempre rende Venezia il gateway ideale per i project cargo, e non si tratta più di scegliere Venezia solo come scalo, ma come sede di produzione per ridurre al minimo il percorso in transito di queste componenti dalle dimensioni eccezionali. Come dimostra il caso della Macchi, le aziende scelgono di approfittare della vicinanza e dell'accessibilità alla banchina delocalizzando a Marghera le loro sedi produttive, ed evitando di far viaggiare i colli eccezionali su strada. Ricordiamo che Venezia conta non solo su terminal dedicati e operatori altamente specializzati ma anche – unico scalo in Italia – sulla modalità fluviale, che registra andamenti positivi su questa filiera, consentendo il traffico di pezzi oversize senza vincoli di peso e misure”.

La delicata fase di trasferimento dei tre mega carichi dallo stabilimento di Macchi alla banchina è stato messo in opera dai mezzi speciali autopropulsivi (SPMT's) della Fagioli, altra azienda leader per i servizi in questo settore, che a Marghera è insediata e opera dal 1994.

Il terminal Multiservice, specializzato e riconosciuto a livello internazionale nella movimentazione dei project cargo, ha invece seguito tutte le fase propedeutiche ed operative per permettere l'imbarco con modalità Ro/Ro tramite i mezzi speciali della Fagioli, che si sono recati a bordo della chiatta posizionando il carico su supporti predisposti dall'armatore. Multiservice, oltre alla messa a disposizione di banchine con scassa Ro/Ro, ha inoltre realizzato uno speciale accesso al terminal che ha consentito ai pezzi oversize di transitare verso la banchina per l'imbarco.

Due delle tre caldaie “Big” Plug & Play sono già in viaggio per il Kazakistan; la terza salperà a metà settembre.

## Dal porto di Marghera maxi caldaie Macchi per il Kazakhstan

Assemblate in banchina e trasportate con modalità Ro/Ro

Faranno parte di uno dei più grandi impianti oil & gas al mondo le tre caldaie Plug & Play prodotte dalla Macchi (divisione della Sofinter S.p.A. con head quarter a Gallarate e vari stabilimenti in Italia e in Europa) nello stabilimento di Marghera. Lo rende noto l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

I tre manufatti, del peso di 700 tonnellate ciascuno e di 30 metri di lunghezza, 16 di larghezza e 11 di altezza sono destinate in Kazakistan, dove faranno parte di un impianto di ultimissima generazione. Due caldaie sono già in viaggio e la terza salperà a metà settembre.

L'azienda da due anni ha scelto di aprire il suo nuovo maggior stabilimento a Marghera, che consente ai colli di grandi dimensioni di raggiungere le vicine banchine poiché impossibilitati a viaggiare su strada per ragioni di peso e dimensioni. L'unità produttiva riceve anche le varie componenti dalle altre fabbriche Macchi per realizzare il prodotto finale.

Le caldaie in modalità Plug & Play sono già integrate di tutti i componenti e apparecchiature accessorie necessari al loro funzionamento; in questo modo il cliente necessita solo di eseguire le attività di interconnessioni per l'avviamento. Le dimensioni ed il peso di questo prodotto richiedono necessariamente un "assembly yard" in prossimità dell'area portuale per permettere, fatte tutte le verifiche del caso, di raggiungere il porto e assicurare l'imbarco. In due anni sono state prodotte e imbarcate a Marghera 19 plug & play.

Per il presidente dell'Autorità, Pino Musolino "l'accessibilità alla banchina è un asset che da sempre rende Venezia il gateway ideale per i project cargo, e non si tratta più di scegliere Venezia solo come scalo, ma come sede di produzione per ridurre al minimo il percorso in transito di queste componenti dalle dimensioni eccezionali. Venezia conta non solo su terminal dedicati e operatori altamente specializzati ma anche, unico scalo in Italia, sulla modalità fluviale, che registra andamenti positivi su questa filiera, consentendo il traffico di pezzi oversize senza vincoli di peso e misure".

La fase di trasferimento dei tre mega carichi dallo stabilimento alla banchina è stato messo in opera dai mezzi speciali autopropulsivi della Fagioli, altra azienda leader per i servizi in questo settore, che a Marghera è insediata e opera dal 1994. Il terminal Multi-service, specializzato e riconosciuto a livello internazionale nella movimentazione dei project cargo, ha invece seguito tutte le fasi propedeutiche e operative per permettere l'imbarco con modalità Ro/Ro.

# Caldaiie Plug & Play Macchi da Venezia al Kazakistan

Faranno parte di uno dei più grandi impianti oil & gas al mondo

VENEZIA – Faranno parte di uno dei più grandi impianti oil & gas al mondo le tre caldaie Plug & Play prodotte dalla Macchi (divisione della Sofinter S. p. A. con head quarter a Gallarate e vari stabilimenti in Italia e in Europa) nello stabilimento di Marghera.

Le caldaie Plug & Play sono 3 gioielli della meccanica, mega carichi del peso di 700 ton ciascuno, e delle dimensioni di 30 metri di lunghezza, 16 metri di larghezza e 11 metri di altezza destinate in Kazakistan, dove faranno parte di un impianto Oil&Gas di ultimissima generazione.

Moduli di tali dimensioni e peso ma soprattutto di assemblaggio impiantistico così spinto, ad oggi non erano mai stati realizzati a Marghera da Macchi pronti per l'imbarco; d'altra parte l'azienda da 2 anni ha scelto di aprire il suo nuovo maggior stabilimento in via Ramo dell'Azoto a Marghera: una scelta strategica, che consente ai colli di grandi dimensioni (caldaie industriali che raggiungono grandissime dimensioni e che richiedono un trasporto speciale) di raggiungere le vicine banchine poiché impossibilitati a viaggiare su strada per ragioni di peso e dimensioni: l'unità produttiva di Via Ramo dell'Azoto non solo produce, ma riceve di fatto anche le varie componenti dalle altre fabbriche Macchi per realizzare il prodotto finale.

"A Marghera finalizziamo un prodotto che fino a qualche anno fa non era pensabile a questo livello di dettaglio. Siamo stati tra i primi a studiare e proporre la modularizzazione seguendo le evoluzioni di questo mercato.

Oggi senza dubbio, possiamo essere considerati un'eccellenza e tra i leader mondiali del settore" spiega l'Operations & Logistics Manager di Sofinter, ing. Bruno Bianchi. "Le caldaie Plug & Play sono un prodotto altamente innovativo: si tratta di caldaie già integrate di tutti i componenti ed apparecchiature accessorie necessari al loro funzionamento ed in questo modo il cliente finale necessita solo di eseguire praticamente le attività di interconnessioni per l'avviamento.

Le dimensioni ed il peso di questo prodotto richiedono necessariamente un "assembly yard" in prossimità dell'area portuale per permettere, fatte tutte le verifiche del caso, di raggiungere il porto ed assicurarne l'imbarco.

Ragioni queste che hanno quindi reso Porto Marghera il luogo ideale per investire".

Un investimento che certamente ha dato i suoi frutti, se si considera che in 2 anni sono state prodotte e imbarcate a Marghera ben 19 caldaie plug & play.

"Siamo orgogliosi che tra le aziende insediate a Marghera vi siano eccellenze operanti a livello internazionale come la Macchi" afferma il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino "L'accessibilità alla banchina è un asset che da sempre rende Venezia il gateway ideale per i project cargo, e non si tratta più di scegliere Venezia solo come scalo, ma come sede di produzione per ridurre al minimo il percorso in transito di queste componenti dalle dimensioni eccezionali.

Come dimostra il caso della Macchi, le aziende scelgono di approfittare della vicinanza e dell'accessibilità alla banchina delocalizzando a Marghera le loro sedi produttive, ed evitando di far viaggiare i colli eccezionali su strada. Ricordiamo che Venezia conta non solo su terminal dedicati e operatori altamente specializzati ma anche – unico scalo in Italia – sulla modalità fluviale, che registra andamenti positivi su questa filiera, consentendo il traffico di pezzi oversize senza vincoli di peso e misure".

La delicata fase di trasferimento dei 3 mega carichi dallo stabilimento di Macchi alla banchina è stato messo in opera dai mezzi speciali autopropulsivi (SPMT's) della Fagioli, altra azienda leader per i servizi in questo settore, che a Marghera è insediata e opera dal 1994.

Il terminal Multiservice, specializzato e riconosciuto a livello internazionale nella movimentazione dei project cargo, ha invece seguito tutte le fase propedeutiche ed operative per permettere l'imbarco con modalità Ro/Ro tramite i mezzi speciali della Fagioli, che si sono recati a bordo della chiatta posizionando il carico su supporti predisposti dall'armatore.

## - segue

---

Multiservice, oltre alla messa a disposizione di banchine con scassa Ro/Ro, ha inoltre realizzato uno speciale accesso al terminal che ha consentito ai pezzi oversize di transitare verso la banchina per l'imbarco.

2 delle 3 caldaie Plug & Play "Big" sono già in viaggio per il Kazakistan; la terza salperà a metà settembre.

MACCHI è una storica azienda protagonista nel mercato internazionale della progettazione e costruzione di caldaie industriali e di caldaie a recupero per il settore Oil&Gas, petrolchimico, LNG ed energetico. Fondata nel 1959 e incorporata in Sofinter SpA nel 2004, MACCHI ha installato nel mondo oltre 1000 unità.

La gamma di prodotti e attività include: Caldaie industriali a tubi d'acqua con combustione a gas, olio e olio greggio, Caldaie a recupero HRSG per cicli cogenerativi con turbina a gas, Caldaie a recupero WHB su processo industriali e Bruciatori a gas e a olio a basse emissioni di NOx.

Tutti i modelli di caldaie MACCHI possono essere modularizzati con l'applicazione Plug&Play per facilitare l'installazione e l'avviamento della caldaia. Oltre al workshop di Marghera operativo dal 2007, MACCHI ha mantenuto il suo storico stabilimento a Fagnano Olona (VA) dedicato alla fabbricazione di parti in pressione per caldaie.

Inoltre, dal 2004, MACCHI si avvale anche di uno stabilimento a Drobeta Turnu Severin (Romania) con una banchina privata che si affaccia direttamente sul fiume Danubio.

# L'Informatore Navale

---

## Kuehne + Nagel utilizza la tecnologia blockchain per il portale VGM



- Tecnologia blockchain applicata per aggiornare il portale di massa lorda verificata (VGM)
- Esperienza pratica con blockchain in un ambiente di produzione on-premise
- Soluzione avanzata con nuove funzionalità e migliore trasparenza

Schindellegi / CH, 10 settembre 2018 – Kuehne + Nagel sfrutta per la prima volta i vantaggi della tecnologia blockchain in un ambiente operativo su larga scala con 800.000 transazioni al mese, aggiornando il suo consolidato VGM Portal. La soluzione avanzata offre ai caricatori nuove funzionalità che migliorano la facilità di fare business e il grado di trasparenza sullo stato VGM di tutte le spedizioni dei clienti e la cronologia delle informazioni persistenti. Tutte le informazioni inviate tramite il portale vengono archiviate su catena, il che consente l'utilizzo di interfacce blockchain native per lo scambio di dati con terze parti, eliminando la necessità di ulteriori canali di comunicazione off-chain. Kuehne + Nagel ha progettato la soluzione per soddisfare rigorosamente i requisiti del settore in materia di riservatezza e riservatezza dei dati, aggiungendo alle caratteristiche naturali di blockchain di immutabilità e tracciabilità. Martin Kolbe, Chief Information Officer di Kuehne + Nagel International AG: "L'elenco delle promesse relative all'uso della blockchain nel settore della logistica è lungo, ma le reali applicazioni del mondo reale sono difficili da trovare. La soluzione Kuehne + Nagel VGM Portal sviluppata congiuntamente dai nostri esperti di seafreight e il nostro team IT ci consente di ottenere una vera esperienza pratica con la tecnologia blockchain in un ambiente di produzione on-premise e con un elevato numero di transazioni. I nostri clienti beneficiano di una soluzione a prova di manomissione per lo scambio di informazioni con terzi con maggiore efficienza e maggiore trasparenza. Kuehne + Nagel si impegna in una serie di progetti blockchain con clienti, fornitori e enti governativi che affrontano le sfide del settore in vari settori, poiché il pieno potenziale della blockchain può essere sfruttato solo collaborando in modo collaborativo con i partner commerciali. Il nostro coinvolgimento in un consorzio impegnato nella digitalizzazione delle polizze di carico per il trasporto via mare è l'esempio migliore. Il funzionamento del portale VGM su blockchain in un ambiente operativo ad alto volume offre preziose conoscenze e competenze per lo sviluppo di applicazioni congiunte di blockchain".

La prima versione di Kuehne + Nagel VGM Portal è stata lanciata nel 2016 per offrire agli spedizionieri una soluzione conveniente per presentare le dichiarazioni VGM come richieste per le spedizioni via mare in seguito alla Convenzione internazionale per la sicurezza della vita in mare (SOLAS). Ora, l'uso della tecnologia blockchain facilita ulteriormente lo scambio di dati tra i diversi partners.

# L'Informatore Navale

---

## LE ECCELLENZE ITALIANE PARTONO DA VENEZIA E SONO PRODOTTE A MARGHERA

**Realizzate a Porto Marghera le 3 caldaie plug&play Macchi destinate al Kazakistan**

*Venezia, 11 settembre 2018* – Faranno parte di uno dei più grandi impianti oil & gas al mondo le tre caldaie Plug & Play prodotte dalla Macchi (divisione della Sofinter S.p.A. con head quarter a Gallarate e vari stabilimenti in Italia e in Europa) nello stabilimento di Marghera. Si tratta di 3 gioielli della meccanica, mega carichi del peso di 700 ton ciascuno, e delle dimensioni di 30 metri di lunghezza, 16 metri di larghezza e 11 metri di altezza destinate in Kazakistan, dove faranno parte di un impianto Oil&Gas di ultimissima generazione.

Moduli di tali dimensioni e peso ma soprattutto di assemblaggio impiantistico così spinto, ad oggi non erano mai stati realizzati a Marghera da Macchi pronti per l'imbarco; d'altra parte l'azienda da 2 anni ha scelto di aprire il suo nuovo maggior stabilimento in via Ramo dell'Azoto a Marghera: una scelta strategica, che consente ai colli di grandi dimensioni (caldaie industriali che raggiungono grandissime dimensioni e che richiedono un trasporto speciale) di raggiungere le vicine banchine poiché impossibilitati a viaggiare su strada per ragioni di peso e dimensioni: l'unità produttiva di Via Ramo dell'Azoto non solo produce, ma riceve di fatto anche le varie componenti dalle altre fabbriche Macchi per realizzare il prodotto finale.

“A Marghera finalizziamo un prodotto che fino a qualche anno fa non era pensabile a questo livello di dettaglio. Siamo stati tra i primi a studiare e proporre la modularizzazione seguendo le evoluzioni di questo mercato. Oggi senza dubbio, possiamo essere considerati un'eccellenza e tra i leader mondiali del settore” spiega l'**Operations & Logistics Manager di Sofinter, ing. Bruno Bianchi**. “Le caldaie in modalità Plug & Play sono un prodotto altamente innovativo: si tratta di caldaie già integrate di tutti i componenti ed apparecchiature accessorie necessari al loro funzionamento ed in questo modo il cliente finale necessita solo di eseguire praticamente le attività di interconnessioni per l'avviamento. Le dimensioni ed il peso di questo prodotto richiedono necessariamente un “assembly yard” in prossimità dell'area portuale per permettere, fatte tutte le verifiche del caso, di raggiungere il porto ed assicurarne l'imbarco. Ragioni queste che hanno quindi reso Porto Marghera il luogo ideale per investire”.

Un investimento che certamente ha dato i suoi frutti, se si considera che in 2 anni sono state prodotte e imbarcate a Marghera ben 19 plug & play.

“Siamo orgogliosi che tra le aziende insediate a Marghera vi siano eccellenze operanti a livello internazionale come la Macchi” afferma il **Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino** “L'accessibilità alla banchina è un asset che da sempre rende Venezia il gateway ideale per i project cargo, e non si tratta più di scegliere Venezia solo come scalo, ma come sede di produzione per ridurre al minimo il percorso in transito di queste componenti dalle dimensioni eccezionali. Come dimostra il caso della

## - segue

---

Macchi, le aziende scelgono di approfittare della vicinanza e dell'accessibilità alla banchina delocalizzando a Marghera le loro sedi produttive, ed evitando di far viaggiare i colli eccezionali su strada. Ricordiamo che Venezia conta non solo su terminal dedicati e operatori altamente specializzati ma anche – unico scalo in Italia – sulla modalità fluviale, che registra andamenti positivi su questa filiera, consentendo il traffico di pezzi oversize senza vincoli di peso e misure”.

La delicata fase di trasferimento dei 3 mega carichi dallo stabilimento di Macchi alla banchina è stato messo in opera dai mezzi speciali autopropulsivi (SPMT's) della Fagioli, altra azienda leader per i servizi in questo settore, che a Marghera è insediata e opera dal 1994.

Il terminal Multiservice, specializzato e riconosciuto a livello internazionale nella movimentazione dei project cargo, ha invece seguito tutte le fasi propedeutiche ed operative per permettere l'imbarco con modalità Ro/Ro tramite i mezzi speciali della Fagioli, che si sono recati a bordo della chiatta posizionando il carico su supporti predisposti dall'armatore. Multiservice, oltre alla messa a disposizione di banchine con scassa Ro/Ro, ha inoltre realizzato uno speciale accesso al terminal che ha consentito ai pezzi oversize di transitare verso la banchina per l'imbarco.

2 delle 3 caldaie “Big” Plug & Play sono già in viaggio per il Kazakistan; la terza salperà a metà settembre.

**MACCHI è una storica azienda protagonista nel mercato internazionale della progettazione e costruzione di caldaie industriali e di caldaie a recupero per il settore Oil&Gas, petrolchimico, LNG ed energetico.**

Fondata nel 1959 e incorporata in Sofinter SpA nel 2004, MACCHI ha installato nel mondo oltre 1000 unità. La gamma di prodotti e attività include: Caldaie industriali a tubi d'acqua con combustione a gas, olio e olio greggio, Caldaie a recupero HRSG per cicli cogenerativi con turbina a gas, Caldaie a recupero WHB su processo industriali e Bruciatori a gas e a olio a basse emissioni di NOx. Tutti i modelli di caldaie MACCHI possono essere modularizzati con l'applicazione Plug&Play per facilitare l'installazione e l'avviamento della caldaia. Oltre al workshop di Marghera operativo dal 2007, MACCHI ha mantenuto il suo storico stabilimento a Fagnano Olona (VA) dedicato alla fabbricazione di parti in pressione per caldaie.

Inoltre, dal 2004, MACCHI si avvale anche di uno stabilimento a Drobeta Turnu Severin (Romania) con una banchina privata che si affaccia direttamente sul fiume Danubio.

# Il Nautilus

## REALIZZATE A PORTO MARGHERA TRE CALDAIE PLUG&PLAY MACCHI DESTINATE AL KAZAKISTAN



VENEZIA – Faranno parte di uno dei più grandi impianti oil&gas al mondo le tre caldaie Plug & Play prodotte dalla Macchi (divisione della Sofinter S.p.A. con headquarter a Gallarate e vari stabilimenti in Italia e in Europa) nello stabilimento di Marghera. Si tratta di tre gioielli della meccanica, mega carichi del peso di 700 ton ciascuno, e delle dimensioni di 30 metri di lunghezza, 16 metri di larghezza e 11 metri di altezza destinate al Kazakistan, dove faranno parte di un impianto oil&gas di ultimissima generazione.

Moduli di tali dimensioni e peso, ma soprattutto di assemblaggio impiantistico così spinto, ad oggi non erano mai stati realizzati a Marghera da Macchi pronti per l'imbarco; d'altra parte l'azienda da due anni ha scelto di aprire il suo nuovo maggior stabilimento in via Ramo dell'Azoto a Marghera: una scelta strategica, che consente ai colli di grandi dimensioni (caldaie industriali che raggiungono grandissime dimensioni e che richiedono un trasporto speciale) di raggiungere le vicine banchine poiché impossibilitati a viaggiare su strada per ragioni di peso e dimensioni: l'unità produttiva di Via Ramo dell'Azoto non solo produce, ma riceve di fatto anche le varie componenti dalle altre fabbriche Macchi per realizzare il prodotto finale.

“A Marghera finalizziamo un prodotto che fino a qualche anno fa non era pensabile a questo livello di dettaglio. Siamo stati tra i primi a studiare e proporre la modularizzazione seguendo le evoluzioni di questo mercato. Oggi senza dubbio, possiamo essere considerati un'eccellenza e tra i leader mondiali del settore” spiega l'Operations & Logistics Manager di Sofinter, ing. Bruno Bianchi. “Le caldaie in modalità Plug & Play sono un prodotto altamente innovativo: si tratta di caldaie già integrate di tutti i componenti ed apparecchiature accessorie necessari al loro funzionamento ed in questo modo il cliente finale necessita solo di eseguire praticamente le attività di interconnessioni per l'avviamento. Le dimensioni ed il peso di questo prodotto richiedono necessariamente un “assembly yard” in prossimità dell'area portuale per permettere, fatte tutte le verifiche del caso, di raggiungere il porto ed assicurarne l'imbarco. Ragioni queste che hanno quindi reso Porto Marghera il luogo ideale per investire”. Un investimento che certamente ha dato i suoi frutti, se si considera che in due anni sono state prodotte e imbarcate a Marghera ben 19 plug & play.

“Siamo orgogliosi che tra le aziende insediate a Marghera vi siano eccellenze operanti a livello internazionale come la Macchi” afferma il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino “L'accessibilità alla banchina è un asset che da sempre rende Venezia il gateway ideale per i project cargo, e non si tratta più di scegliere Venezia solo come scalo, ma come sede di produzione per ridurre al minimo il percorso in transito di queste componenti dalle dimensioni eccezionali. Come dimostra il caso della Macchi, le aziende scelgono di approfittare della vicinanza e dell'accessibilità alla banchina delocalizzando a Marghera le loro sedi produttive, ed evitando di far viaggiare i colli eccezionali su strada. Ricordiamo che Venezia conta non solo su terminal dedicati e operatori altamente specializzati ma anche – unico scalo in Italia – sulla modalità fluviale, che registra andamenti positivi su questa filiera, consentendo il traffico di pezzi oversize senza vincoli di peso e misure”.

La delicata fase di trasferimento dei tre mega carichi dallo stabilimento di Macchi alla banchina è stato messo in opera dai mezzi speciali autopropulsivi (SPMT's) della Fagioli, altra azienda leader per i servizi in questo settore, che a Marghera è insediata e opera dal 1994.

Il terminal Multiservice, specializzato e riconosciuto a livello internazionale nella movimentazione dei project cargo, ha invece seguito tutte le fase propedeutiche ed operative per permettere l'imbarco con modalità Ro/Ro tramite i mezzi speciali della Fagioli, che si sono recati a bordo della chiatte posizionando il carico su supporti predisposti dall'armatore. Multiservice, oltre alla messa a disposizione di banchine con scassa

## -segue

---

Ro/Ro, ha inoltre realizzato uno speciale accesso al terminal che ha consentito ai pezzi oversize di transitare verso la banchina per l'imbarco. Due delle tre caldaie "Big" Plug & Play sono già in viaggio per il Kazakistan; la terza salperà a metà settembre.

MACCHI è una storica azienda protagonista nel mercato internazionale della progettazione e costruzione di caldaie industriali e di caldaie a recupero per il settore Oil&Gas, petrolchimico, LNG ed energetico. Fondata nel 1959 e incorporata in Sofinter SpA nel 2004, MACCHI ha installato nel mondo oltre 1000 unità. La gamma di prodotti e attività include: Caldaie industriali a tubi d'acqua con combustione a gas, olio e olio greggio, Caldaie a recupero HRSG per cicli cogenerativi con turbina a gas, Caldaie a recupero WHB su processo industriali e Bruciatori a gas e a olio a basse emissioni di NOx. Tutti i modelli di caldaie MACCHI possono essere modularizzati con l'applicazione Plug&Play per facilitare l'installazione e l'avviamento della caldaia. Oltre al workshop di Marghera operativo dal 2007, MACCHI ha mantenuto il suo storico stabilimento a Fagnano Olona (VA) dedicato alla fabbricazione di parti in pressione per caldaie.

Inoltre, dal 2004, MACCHI si avvale anche di uno stabilimento a Drobeta Turnu Severin (Romania) con una banchina privata che si affaccia direttamente sul fiume Danubio.

# Informazioni Marittime

---

## Diecimila treni in porto, l'obiettivo di Trieste nel 2018

Nel 2018 il porto di Trieste raggiungerà un movimento complessivo di oltre diecimila treni, impensabile fino a quattro anni fa. Una rivoluzione logistica che ha rivendicato con orgoglio il presidente dell'Autorità Portuale di Trieste, Zeno d'Agostino, ne corso del convegno "Il trasporto elettrico delle merci su strada", organizzato a Castenedolo (Brescia).

"Il caso Trieste - ha detto d'Agostino - non è importante soltanto per l'area triestina, ma può essere davvero considerato un modello a cui deve guardare tutta l'Italia. E' stata messa in piedi a Trieste una revisione di tutta la governance del territorio, nell'ambito della quale l'Autorità di sistema è diventato davvero soggetto coordinatore. E' questo ciò che prevede la riforma dei porti, ed è questo che rende davvero operativo il sistema. In Italia ne abbiamo bisogno più degli altri".

Dal 2015 a oggi il porto di Trieste ha raddoppiato il numero di treni. Il traffico merci complessivo è passato da 55 milioni di tonnellate nel 2015 a 65 milioni di tonnellate oggi. "Tutto ciò perché Trieste ha recepito le potenzialità della riforma - ha precisato d'Agostino -. Le funzioni dell'Autorità di sistema sono da soggetto coordinatore di tutto il territorio, e Trieste ha colto i benefici di tutto ciò. Basti pensare che a tutto il 30 giugno i treni sono stati 4.980, e a fine anno di certo supereremo quota diecimila".

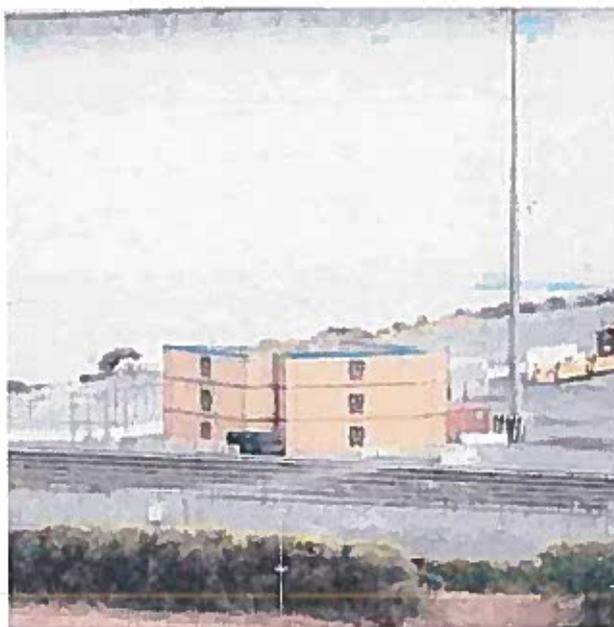
LA MOBILITAZIONE A PRA'

# Container "esplosivo" ordinanza in porto limita la navigazione

Vertice in prefettura: le misure di prevenzione. Durata incerta  
Nuove analisi di Scientifica e Artificieri sul contenuto

Marco Fagandini  
Tommaso Fregatti

L'ordinanza della capitaneria di porto di Genova è arrivata ieri pomeriggio: stop alla navigazione, alla sosta e all'ancoraggio nello specchio acqueo tra il sesto modulo e la diga foranea nel porto Psa di Pra'. E questo per garantire la sicurezza di tutti gli utenti del terminal sino a che non sarà rimosso il container sequestrato dalla procura nell'area bunker del porto che, secondo le prime analisi svolte dalla scientifica e dagli artificieri della polizia, contiene due sostanze che combinate sarebbero «pericolose e a forte rischio di esplosione». Una decisione dovuta, secondo gli esperti interpellati dal sostituto procuratore Fabri-



Il bunker che fu realizzato nel 2013 per un container radioattivo

zio Givri, ma che spaventa i responsabili del porto di Pra'. Perché venerdì è atteso l'arrivo di una nave da Shanghai che trasporta 21 gru con le quali il Psa deve sostituire quelle vecchie a diesel. Un investimento da 30 milioni di euro. «Ma se il container non sarà spostato e quella porzione porto liberata non si sa dove far attraccare la nave», dicono preoccupati dalla dirigenza del Psa.

Ieri le indagini sono proseguite. Scientifica e artificieri hanno effettuato nuovi campionamenti e analisi. La relazione fa riferimento a sostanze «pericolose e a rischio esplosione». Mentre la Digos, che è stata incaricata di compiere le indagini assieme alla polizia di frontiera, ieri ha sentito il responsabile della ditta del milanese alla quale il contenuto era destinato. Per scoprire quali fossero i rapporti con la ditta produttrice, il motivo dell'acquisto e l'uso che ne avrebbero fatto nell'azienda che produce farmaci di quelle sostanze.

Oggi una nuova riunione avverrà in Prefettura alle 11, dopo il comitato di ieri, al quale hanno presenziato il Prefetto, i vertici del governo portuale, la capitaneria, la polizia e l'esercito. Il tema principale in quella sede resta quello di stabilire quando si potrà rimuovere il container e chi si occuperà delle operazioni. —

## Apertura del Salone nautico: il programma dell'inaugurazione

Presente il ministro Toninelli e i sottosegretari Rixi e Villarosa

GENOVA – Giovedì 20 Settembre si apriranno le porte del Salone nautico di Genova giunto alla sua 58ma edizione.

Ad inaugurare la manifestazione sarà il saluto, all'interno del primo evento del Forum Ucina 2018, delle autorità cittadine al quale farà seguito l'intervento di Danilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Manlio Di Stefano, sottosegretario agli Affari Esteri, Giovanni Toti, presidente Regione Liguria, Stefan Pan, vice presidente Confindustria e presidente del consiglio delle rappresentanze regionali, Michele Scannavini, presidente Ice agenzia, Giovanni Del Vecchio, amministratore delegato Giorgetti Spa, Carla Demaria, presidente Ucina Confindustria nautica.

Il convegno che così avrà inizio dal titolo "I campioni globali. La nautica il paese che vince", sarà moderato da Antonio Macaluso, editorialista del Corriere della sera, e quest'anno si concentrerà sull'Italia protagonista del panorama mondiale della nautica, della sua industria, delle filiere, del turismo costiero.

Alle 15.30, "Boating economic forecast" che trasforma la presentazione della nuova edizione de "La nautica in cifre" in un Economic Forum alla presenza di Edoardo Rixi, sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Alessio Mattia Villarosa, sottosegretario all'Economia e Finanze ed altri esponenti del mondo nautico.

La pubblicazione, realizzata dall'Ufficio studi di Ucina Confindustria nautica, in partnership con Fondazione Edison ed Assilea, è stata ufficialmente riconosciuta dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ed è attesa da tutti gli addetti ai lavori perché fornisce da anni alle imprese, istituzioni e operatori di settore, dati e contenuti fondamentali per analizzare nel dettaglio il quadro economico dell'industria italiana della nautica di diporto.

Le anticipazioni indicano una crescita dell'industria nautica in Italia ancora a due cifre, con un mercato interno che cresce del 15,4 %, trainato anche dal settore del leasing nautico che ha registrato un +58% di stipulato 2017.

Assilea ha fornito recentemente un altro dato rilevante che riguarda "l'effetto Salone" sullo stipulato leasing. Tale effetto è ben visibile nel quarto trimestre dell'anno scorso: stipule per 100 milioni di euro, il 53% in più dell'anno precedente e 75,8 milioni di euro di leasing nautici con bandiera italiana finanziati nel solo mese di Luglio 2018, +151% di erogato rispetto allo stesso mese del 2017.

Numeri che trovano un reale e concreto riscontro in questa edizione del Salone nautico internazionale, che, come ha ricordato Ice, "si conferma ancora una volta il punto di riferimento per l'intero settore, anche internazionale, dalla costruzione alla produzione di imbarcazioni e accessori, dai servizi al turismo", dai media a tutti gli amanti del mare, e può vantare ben 948 brand in esposizione (+ 7,2% sul 2017), 62 nuove partecipazioni, di cui 58% dall'estero, 73 giornalisti delle più importanti testate internazionali e 87 buyer esteri provenienti da 27 nazioni.

Quattro Saloni specializzati in un unico contenitore che mostra così la sua natura multispecialista: accessori e componenti, fuoribordo, vela, yacht & superyacht.

Tutte le informazioni sulle via d'accesso al Salone nautico 2018, il programma, i biglietti, sul sito ufficiale.

## Ponte Morandi: Filt a Toninelli, confronto per soluzioni su piano economico e sociale

(FERPRESS) – Roma, 12 SET – “Un confronto per ricercare soluzioni che, nell'emergenza, possano dare un contributo fattivo alla situazione venutasi a creare sul piano economico e sociale, dopo il drammatico crollo del Ponte Morandi”.

Lo afferma la segreteria nazionale della Filt Cgil, in relazione ad una richiesta d'incontro inviata, unitariamente a Fit Cisl e Uiltrasporti, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli ed a seguito di un sopralluogo nel capoluogo ligure.

“Insieme alle nostre strutture locali di Genova e della Liguria chiediamo come elementi essenziali – afferma la Filt Cgil nazionale – l'urgente agibilità delle aree sequestrate e la ricostruzione del ponte in tempi rapidi. Inoltre è necessario un decreto speciale con misure di sostegno e risorse per interventi mirati e non a pioggia, il rispetto delle regole e della trasparenza degli appalti pur derogando ai vincoli delle tempistiche previste dallo stesso codice appalti, il contrasto a qualsiasi speculazione ed a infiltrazioni criminali. Vanno garantiti – afferma infine la Filt Cgil nazionale – ammortizzatori sociali per i lavoratori, la tenuta occupazionale e va assicurata continuità alle risorse programmate nel progetto Connettere l'Italia”.

## Ponte Morandi: Fit-Cisl chiede incontro a Toninelli. Servono tempi rapidi di ricostruzione

(FERPRESS) – Roma, 12 SET – “Abbiamo inviato una lettera al Ministro dei Trasporti perché ci convochi. È infatti urgente dare risposte a Genova e a tutti coloro che sono stati danneggiati dal crollo del ponte Morandi, inclusi i lavoratori dei trasporti, con pesanti ricadute sull'economia nazionale”, così dichiara la Segreteria nazionale della Fit-Cisl in merito alla lettera inviata, insieme a Filt-Cgil e Uiltrasporti, a Danilo Toninelli sul crollo del ponte Morandi.

“Occorre partire dalle aree sequestrate – prosegue la Fit-Cisl – che vanno subito rese agibili e il ponte va ricostruito in tempi rapidi. Riteniamo inoltre prioritario un decreto speciale che preveda misure di sostegno e non fondi a pioggia. La ricostruzione deve sì derogare ai vincoli delle tempistiche ma non delle regole previste dal Codice appalti, in modo da prevenire speculazioni e infiltrazioni criminali. Inoltre occorre prevedere ammortizzatori sociali per i lavoratori in modo da garantire la tenuta occupazionale e aumentare il personale là dove occorre per gestire l'emergenza, ad esempio prevedendo il lavoro notturno nel porto di Genova in modo che questo non si fermi”.

## Vertice a Genova tra amministrazione, AdSp e operatori del porto

E venerdì al Consiglio dei ministri dovrebbe arrivare il “decreto Genova”

GENOVA – Un incontro importante quello di ieri a palazzo San Giorgio, sede dell’Autorità portuale genovese, dedicato alle prospettive di sviluppo del porto e al superamento della crisi dovuta al crollo del ponte Morandi.

Durante il confronto, al quale era presente il presidente della AdSp Paolo Emilio Signorini, il sindaco Marco Bucci, il viceministro Edoardo Rixi e i rappresentanti del cluster marittimo genovese, si è parlato anche di potenziamenti infrastrutturali, vista la presenza del coordinatore europeo del Corridoio Reno-Alpi (Genova-Rotterdam) Pawel Wojciechowski in visita da ieri al porto di Genova.

Al centro del confronto le azioni che il sistema logistico-portuale di Genova sta predisponendo dopo il crollo del ponte e l’interruzione dell’arteria autostradale, e i piani di potenziamento infrastrutturale dello scalo genovese già in programma prima della tragedia del 14 Agosto.

Al termine, il presidente dell’autorità portuale Paolo Signorini ha tracciato un rapido quadro del confronto avvenuto con il coordinatore Wojciechowski, come si può ascoltare dalle sue parole [in questo video](#). Nel frattempo si lavora anche al Governo e come annunciato dal ministro Toninelli durante l’audizione alla commissione Ambiente della Camera, venerdì dovrebbe arrivare il “decretone”, un decreto “molto importante”, ha detto, che conterrà “un aiuto alle famiglie in tema di mutui e un aiuto alle imprese con agevolazioni fiscali”. “Nel decreto per Genova -ha continuato Toninelli- la ricostruzione del ponte sarà il primo obiettivo”.

Sulla base dell’eccezionalità, a partire dalle regole attuali del Codice degli appalti, l’appalto per la ricostruzione potrebbe essere affidato direttamente a una società pubblica, “pensiamo a Fincantieri”, ha concluso il ministro.

# Informazioni Marittime

---

## Genova, agevolazioni e viabilità per aggirare Morandi

Il porto di Genova si prepara a risistemare la viabilità interna a un mese dal crollo del ponte Morandi a Genova, in attesa di un decreto che il governo starebbe preparando a favore del trasporto merci, in particolare dell'autotrasporto.

**Viabilità** L'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Liguria occidentale ha riferito che sono terminati i lavori di adeguamento di via 30 Giugno 1960, strada parallela all'argine del torrente Polcevera, quello attraversato dal ponte Morandi. È stato sistemato il manto stradale, la segnaletica e creata una rotonda. Manca solo il via libera dei Vigili del Fuoco per rendere accessibile ai mezzi pesanti, in entrambi i sensi, l'arteria che collega lo svincolo di Bolzaneto con il bacino di Sampierdarena. Sarà una strada dedicata ai soli camion, soprattutto quelli provenienti da nord (A7). L'Adsp spiega che potrà servire anche chi proviene dall'A7 ed è diretto a ponente perché, senza entrare a Sampierdarena, potrà utilizzare la nuova strada interna all'Ilva passando per la rotonda di via San Giovanni d'Acqui, raggiungendo lo svincolo per l'Aeroporto. Sarà aperto anche un nuovo varco portuale, per il trasporto comunitario però, in quanto quello extracomunitario richiede modifiche ai regolamenti doganali.

**Agevolazioni per l'autotrasporto** Il sottosegretario al ministero dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha incontrato martedì a Genova il sindaco della città, Marco Bucci, il coordinatore europeo del Corridoio Reno-Alpi, Pawel Wojciechowski e gli operatori portuali. Rixi ha detto che per il porto di Genova il decreto in preparazione da parte del governo prevede «anche misure per gli operatori del porto, che normalmente non si potrebbero attuare perché confliggerebbero con alcuni regimi di carattere europeo, ad esempio agevolazioni per utilizzo di sistemi di trasporto alternativo o anche per autotrasportatori». L'emergenza è concreta: «O si danno delle prospettive o il tema vero è che quando sarà pronto il corridoio Genova-Rotterdam non ci sarà più traffico portuale a Genova», conclude Rixi.

## Il Cantiere navale di Palermo in corsa per rifare il ponte di Genova

Il Cantiere navale di Palermo è in corsa per la ricostruzione del ponte Morandi di Genova, dopo che il governo Conte ha annunciato di voler concedere l'affidamento diretto a **Fincantieri**. Una corsa a tre che vede però in pole position il cantiere di Sestri Levante, pronto a rivendicare il ruolo di capofila come forma di risarcimento per i cittadini liguri colpiti dalla tragedia, in collaborazione con il "nuovo acquisto" di casa **Fincantieri**, la controllata Cordioli di Verona, e alla quale partecipa anche il Cantiere di Castellammare di Stabia. L'occasione è ghiotta, perché darebbe ossigeno a una parte dei 500 operai dell'indotto di Palermo che da mesi sono fermi in attesa di commesse che non arrivano.

Ad aprire il derby fra cantieri navali sono state ieri le parole del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, che ha annunciato un "decretone" per Genova da sottoporre al Consiglio dei ministri di venerdì. Da sciogliere è ancora il nodo della legittimità dell'affidamento diretto a **Fincantieri**. Ma già i sindacati dei metalmeccanici di Palermo rivendicano che la commessa spetta a Palermo, da un anno braccio operativo di "Infrastructure **Fincantieri**", il segmento dell'azienda specializzato nelle opere civili.

« Secondo l'accordo firmato nel 2016 - dice Ludovico Guercio, segretario provinciale della Fim- Cisl - la missione produttiva del Cantiere di Palermo, oltre alle riparazioni navali, sono le opere civili. Sono già in costruzione da un anno due ponti destinati al Belgio che hanno consentito l'impiego di circa 420 dipendenti e di una parte degli operai delle ditte esterne ».

Il sospetto dei sindacati è che l'accordo politico per assegnare la commessa al cantiere ligure sia già stato siglato. Lo confermano le parole del segretario della Uilm di Genova, Antonio Apa: « Il cantiere di Sestri Ponente insieme a un indotto specializzato avranno una ricaduta sostanziale da un punto di vista produttivo e occupazionale ». Una beffa per **Fincantieri** Palermo, che dal 2005 non costruisce più navi intere, ma solo segmenti.

La Fiom- Cgil è già in trincea: « Chiederemo un incontro con il ministro Di Maio, per capire perché **Fincantieri**, azienda statale, dà lavoro solo ai cantieri del Nord, e al ministro Toninelli per sapere che cosa ne è degli 80 milioni di euro per il completamento del bacino da 80mila tonnellate », dice il segretario provinciale Francesco Foti. L'obiettivo, per la Fiom, è che a Palermo si ricomincino a

## - segue

---

costruire navi intere. «Con la costruzione dei ponti - spiega Foti - lavorano solo i carpentieri, ma restano a casa ebanisti, elettricisti, arredatori di interno in cassa integrazione da mesi. E fra un po' scadranno anche gli ammortizzatori sociali».

Alza il tiro anche Vincenzo Comella, segretario provinciale della Uilm: «Palermo ormai è capofila del nulla. Ci hanno assegnato la missione delle riparazioni, salvo poi sostenere che siamo anti- economici. Eravamo capofila dell' offshore, ma con il prezzo del greggio alle stelle abbiamo più questo primato. Se è vero che assegneranno la ricostruzione del ponte a un altro cantiere, perderemo anche il ruolo di capofila delle opere civili stabilito nell' accordo».

I sindacati si preparano a giocare una partita interna, che inizierà solo dopo l' affidamento ufficiale della commessa. Ammesso che arrivi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA In pole position Sestri Levante. I sindacati in campo: "Spetta a noi c' è un accordo per realizzare opere civili"

*GIUSI SPICA*

## Il Secolo XIX

---

### Il nuovo ponte monitorato come fosse una grande nave

Alberto Quarati /GENOVA Nel mondo delle comunicazioni navi, treni e aerei viaggiano con sempre più imponenti controlli da remoto, mentre le infrastrutture energetiche (dighe, oleodotti, reti elettriche ecc...) sono monitorate in ogni loro punto. All' appello mancano i porti nel loro insieme (che sono infrastrutture - industrie, alle prese con complessi problemi di automazione) e le strade quasi per intero, come rivelato tragicamente dal crollo del Ponte Morandi.

Il Centro di competenza di Genova si candida per il monitoraggio del nuovo ponte sul Polcevera: nato a maggio di quest' anno, il "competence center" è previsto dal piano Industria 4.0 dello scorso governo e confermato dall' attuale esecutivo. L' iniziativa serve a razionalizzare, in una cornice pubblico-privata, gli sforzi delle imprese del territorio sul tema dell' industria di ultima generazione.

A Genova è guidato dal Cnr e mette insieme Regione, **Autorità portuali**, Università e big industriali come Abb, Ansaldo Energia, Ansaldo Sts, il Cetena, Leonardo, Iren, il Rina, l' Iit, numerose start-up e Confindustria: «In Italia i Centri sono otto - spiega Roberto Marcialis, direttore del Cnr di Genova -che in sostanza mettono insieme le conoscenze dei cluster industriali delle varie aree del Paese: industria automobilistica a Torino, la manifattura a Milano e così via. Genova è focalizzata sulla sicurezza delle infrastrutture strategiche» mettendo insieme i due connotati dell' industria ligure, trasporti e tecnologia.

«Vorremmo proporci - dice Marcialis - per realizzare un sistema di monitoraggio intelligente del nuovo ponte: Genova, e l' Italia, hanno bisogno di ripianificare la sicurezza delle infrastrutture critiche. Le aziende e gli enti che fanno parte del Centro pos sono monitorare gli aspetti della sicurezza dalla progettazione, della costruzione e dell' opera una volta terminata, via via utilizzando le capacità delle aziende che fanno parte dell' associazione» con strumenti statuari che evitino conflitti di interesse (quindi evitando, per esempio, che il Cetena, società Fincantieri, possa trovarsi in una situazione di "controllore che controlla il controllato"). «Un aspetto fondamentale dell' industria 4.0 oggi è quello della sensoristica, che permette un monitoraggio dell' opera in tempo reale» e permettendo quindi di valutare momento per momento il reale stato di salute delle grandi opere. «Questo sistema, restituisce in tempo reale lo "stato dell' opera" attraverso una piattaforma digitale che riporta le condizioni di esercizio sulla base delle informazioni monitorate (carichi, sofferenza, spostamento, corrosione) ed è quello che il Rina

## - segue

---

per esempio utilizza in alcune grandi opere in Italia e nel mondo, come ad esempio, per il ponte di Izmit in Turchia» spiega Roberto Carpaneto, responsabile del Centro di competenza per il Rina. I metodi di applicazione della tecnologia intelligente sono molti: ad esempio, riprendendo le tecnologie satellitari utilizzate per sorvegliare il movimento delle placche terrestri o anche utilizzando l' Internet delle cose.

Niente promesse roboanti, solo un' auto-candidatura: il Centro nei fatti si limita a una proposta, con l' idea, però «di poter creare delle best practies nella costruzione e nella gestione delle infrastrutture italiane, a facendo di Genova il riferimento di queste buone pratiche» dice Marcialis.

Finanziato, se camminerà con le proprie gambe, per 7,5 milioni di euro in tre anni, il Centro di competenza è nato a Genova lo scorso maggio. I primi progetti dovevano essere focalizzati sui porti ligurim e sulla necessità di innovazione tecnologica per rimanere sul mercato.

-

VERSO I MERCATI DEL NORD

## Maersk fa tornare i treni a Vado Nuovi servizi dal Reefer Terminal

Simone Gallotti / GENOVA  
Matteo Dell'Antico

Tornano i treni al porto di Vado. Dopo diversi anni, i binari torneranno operativi per trasportare la merce dallo scalo ligure verso le destinazioni del Nord Italia grazie ai servizi messi a punto nei mesi di giugno e luglio. Dall'inizio di ottobre partiranno i nuovi collegamenti curati da Apm Terminals: la società fa parte del gruppo danese Maersk, tra i principali player mondiali, che già opera a Vado Ligure attraverso la controllata Reefer Terminal e che gestirà la piattaforma container in co-

struzione. Partner dell'operazione è Mercitalia, società del gruppo Ferrovie. «Dal Reefer Terminal di Vado, il più grande terminal portuale frigorifero del Mediterraneo, specializzato nello sbarco e stoccaggio di ortofrutta, partiranno i primi treni con destinazione Rivalta Scrivia» spiega il gruppo. I container sono diretti a Rail Hub Europe «interporto di importanza strategica nel sistema logistico del Nord Italia». Apm garantisce una frequenza minima iniziale di 3 treni bloccati alla settimana «completamente composti da carri ribassati e adatti al carico di container

“high-cube”, cioè con un'altezza extra.

**VTE, AGOSTO IN CALO**

«L'effetto del Ponte Morandi si è sentito solo un po', ma i risultati sono frutto di fattori diversi: ad agosto sono arrivate navi con meno carico». Gilberto Danesi, che guida Psa in Italia, il colosso mondiale del terminal, spiega il dato negativo che ha colpito la principale infrastruttura container di Genova. Lo scorso mese il Vte ha registrato una forte flessione dei volumi: ad agosto i container sono scesi del 25% rispetto a luglio e del 24,5% rispetto allo

stesso periodo dell'anno scorso. Il risultato degli otto mesi non è stato però eroso completamente e in totale i container risultano ancora in crescita: «Già a settembre recupereremo e prevediamo di movimentare 137 mila teu». Il terminal di Voltri-Prà ha intanto aggiunto un nuovo servizio diretto per l'Austria, sulle navi di Hapag-Lloyd. La compagnia impiega 13 portacontainer da 6.500 teu sulla rotta che tocca sia il Nord Europa che Genova, Le Havre e Fos nel Mediterraneo prima di arrivare a Melbourne, Sidney e Adelaide. —

© BY NORD ALPINE E RTI NETWORK

## Il Secolo XIX

---

### Questa Amministrazione ha indetto quale SUAR, per conto dell' Autorità di Sistema Portuale del ...

Questa Amministrazione ha indetto quale SUAR, per conto dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Occidentale Ligure, una procedura di affidamento del servizio di pulizia di strade, piazzali, aree pubbliche e comuni e degli specchi acquei, ritiro, trasporto e smaltimento dei rifiuti e servizi connessi nell' ambito del comprensorio portuale di Savona e Vado Ligure - CIG 7553126CBE tramite il criterio dell' offerta economicamente più vantaggiosa in base ai criteri indicati nel capitolato d' oneri e nel disciplinare di gara. Indizione di gara con Decreto Dirigenziale n. 3414 del 29/06/2018. Con decreto dirigenziale n. 919 del 28/08/2018 si è dato atto che il termine per la presentazione delle offerte di gara è stato prorogato al giorno 19 ottobre 2018. Il valore complessivo della procedura di gara ammonta ad euro 1.883.897,09 (Euro unmilioneottocentoottantatrecento novantasette/00). L' importo a base di gara è al netto di Iva e/o di altre imposte e contributi di legge, nonché al lordo degli oneri per la sicurezza dovuti a rischi da interferenze. I documenti di gara sono disponibili sul sito internet della Regione Liguria all' indirizzo [www.regione.liguria.it](http://www.regione.liguria.it) (gare -concorsi e -avvisi -gare). Le offerte dovranno pervenire entro e non oltre le ore 12,00 del 19/10/2018. Bando pubblicato sulla GUUE il 30/06/2018 - numero dell' avviso nella GU/S S124 -Servizi 282613 -2018 -IT. Il Responsabile del Procedimento di Affidamento (Dott. Giorgio Bobbio)

# Informazioni Marittime

---

## Vado Ligure, nuovi servizi intermodali dal Reefer Terminal

Tornano operativi, dopo alcuni anni di stop, i collegamenti ferroviari tra il Reefer Terminal di Vado Ligure (Savona) e l'Interporto di Rivalta Scrivia (Alessandria). A comunicarlo è APM Terminals, la società del gruppo danese AP Moller Maersk che gestisce il Reefer.

La società precisa che i nuovi servizi partiranno il primo ottobre: inizialmente si tratta di tre treni blocco alla settimana, composti da carri ribassati e adatti al carico di container "high-cube" (extra altezza), che dal Reefer Terminal di Vado, il più grande terminal portuale frigorifero del Mediterraneo, specializzato nello sbarco e stoccaggio di ortofrutta, raggiungono Rivalta Scrivia, dove ha sede il Rail Hub Europe SpA.

## Petizione Darsena Europa: Botta e risposta al vetriolo tra Corsini e Roma

Risponde Angelo Roma al presidente dell'Authority Stefano Corsini: *"Sono più di dieci anni che si parla prima di Piattaforma e poi di Darsena Europa". L'obiettivo della petizione è: "creare una mobilitazione che dia impulso alla realizzazione dell'infrastruttura ed impedire quel generalizzato immobilismo"*.

di Lucia Nappi

LIVORNO - La [petizione "Porto di Livorno Darsena Europa"](#) lanciata nelle scorse settimane dal Movimento Darsena Europa, capitanato da Angelo Roma, ha ottenuto un ottimo consenso, superando ampiamente il numero dei 200 firmatari.

In risposta all'iniziativa, nei giorni scorsi, il presidente dell'Authority livornese, **Stefano Corsini**, aveva scritto: *"Angelo Roma è una delle poche persone che parla di portualità con competenza e cognizione di causa e senza dubbio è un innamorato del porto di Livorno."* - **tuttavia il presidente non mancava di interrogarsi su chi fossero i destinatari della petizione: "se fosse l'Autorità di sistema portuale, tranquillizziamo il Comandante e i firmatari: nessuno più di questo Ente, a partire dal suo Presidente, vuole che la Piattaforma Europa (cuore del Piano regolatore portuale tanto faticosamente portato ad approvazione), sia realizzata presto e, soprattutto, bene" - "Se invece l'iniziativa di Roma fosse una sorta di "contrappello" per verificare se l'AdSP sia sola nel volere questa infrastruttura o se sia sostenuta dalla comunità livornese, portuale e non, allora non possiamo che ringraziarlo, perché nuotare in solitudine o addirittura controcorrente è frustrante" "fa impiegare più tempo per raggiungere la meta".**

A chiarire i dubbi del presidente Corsini, interviene oggi Roma, scrivendo a Corriere marittimo, in un botta e risposta al vetriolo. L'obiettivo è *"dare impulso alla realizzazione dell'infrastruttura ed impedire quel generalizzato immobilismo"* - dice Roma ed esorta il presidente a puntare la prora verso la concretizzazione del progetto.

*"Presidente, Innanzitutto La ringrazio per le parole di stima nei miei confronti: il mio, per il Porto di Livorno, non è solo innamoramento ma devozione". - Scrive Angelo Roma - "Ad oggi hanno firmato oltre 200 persone, e francamente mi piacerebbe arrivare oltre, altrimenti non è un movimento, ma un battere il passo. Sono più di dieci anni che si parla prima di Piattaforma e poi di Darsena Europa: il mio intento quindi, è di creare una mobilitazione che dia impulso alla realizzazione dell'infrastruttura ed impedire quel generalizzato immobilismo, che, ha negato alla città di sfruttare le proprie potenzialità. Di tanto in tanto ci si sveglia, e ci si rende conto che è passato troppo tempo, durante il quale le altre sono andate avanti, lasciando noi stabili. Allo stato, è Lei il timoniere, punti la prora verso la concretizzazione di quello che ha chiamato "sogno": certo, troverà anche mare mosso, ma basta saper scegliere i vogatori! Cordiali saluti. Angelo Roma"*

## Corsini al lavoro per allargare accesso al porto

"Limare le strozzature per oltre 10 metri che creano limitazioni all'agibilità dello scalo"

LIVORNO – Se non sono anni, è trascorso un tempo incredibilmente lungo sulla "pratica" del tunnel sul canale industriale di Livorno che dovrebbe "ingabbiare" i tubi Eni e limare il più possibile le strozzature che creano molte limitazioni all'agibilità del porto livornese.

Il presidente Corsini lo ha accennato durante un'intervista che proponiamo sul nostro sito web dove si parla di un probabile allargamento di oltre dieci metri che permetterebbe di accogliere navi di maggiori dimensioni delle attuali sia in Darsena Toscana che al terminal Lorenzini.

Se ne parla da tempo, troppo tempo di questo tunnel, è stata la croce dell'ex direttore del Tdt Luca Becce che nonostante un impegno costante, non è riuscito a completare l'impresa. Ora la palla è passata a Corsini. Speriamo sia la volta buona in attesa che si dia luce anche alla piattaforma Europa, che, come accenna sempre il numero uno di palazzo Rosciano, dovrebbe essere pronta nel 2023.

Aspettiamo gli eventi.

## LA POLEMICA

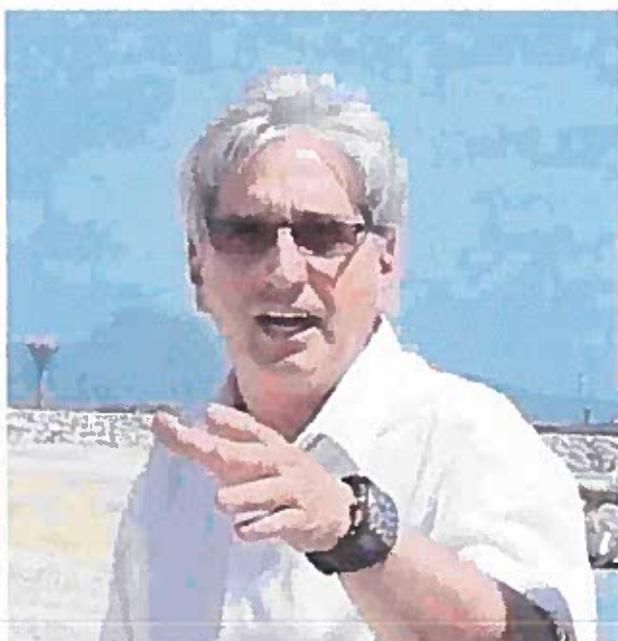
### Tensostruttura Grimaldi Corsini amareggiato

FULVI ■ A pagina 6

# 'Strappo' sulla tensostruttura Grimaldi Guerrieri attacca, Corsini amareggiato

**Authority:** «Intervento inaspettato nella forma e nella sostanza»

«UN INTERVENTO inaspettato nella forma e nella sostanza, che ovviamente mi amareggia». È questo l'unico commento raccolto ieri dalla bocca del presidente della Autorità portuale Stefano Corsini sulla lettera del presidente della Porto 2000 Luciano Guerrieri. Nella mattinata era stato anche il tema del pissi-pissi-bao-bao a margine del 'comitato risorsa mare' tenutosi a palazzo Rosciano: ma tema accuratamente evitato nella parte ufficiale dell'incontro, in attesa di sviluppi. Corsini sta prendendo tempo, ma non perdendolo. Risulta che abbia subito esaminato con gli uffici gli atti relativi alle autorizzazioni date ai traghetti passeggeri di Grimaldi: dai quali atti risulterebbe - ma questa è una interpretazione molto ufficiosa e non confermata - che non ci sarebbero stati 'atti concessori' ma solo 'provvisori': a tutela più che altro dei passeggeri e della qualità del servizio che l'Authority è tenuta a dare nelle aree portuali. Corsini si sarebbe sentito anche con il presidente della Camera di Commercio Riccardo Breda - impegnato a sua volta in un incontro intercamerale a Firenze - che rappresenta come noto il socio di minoranza nella Porto 2000. È probabile che le due istituzioni vogliano concordare un incontro a tre con il presidente della Porto 2000 prima di prendere una posizione ufficiale. Sembra opinione comune che la presa di posizione del presidente della Porto 2000 sia legata alle preoccupazioni dell'Ati vincitrice della gara per la gestione dei traffici



**DETERMINATO** Luciano Guerrieri presidente della società Porto Livorno 2000

di crociere e traghetti - gruppi Msc e Onorato - di trovarsi in casa un concorrente molto competitivo come il gruppo Grimaldi, nella fattispecie alleato con la Sintermar che a sua volta è espressione di importanti operatori del cluster marittimo. L'offensiva del gruppo Onorato del resto ha ormai nel mirino il porto labronico, dove sia Tirrenia che Moby stanno concentrando i propri traffici

trasferendovi alcune delle linee che facevano capo a Piombino, con forte preoccupazione delle stessi istituzioni piombinesi.

**IN QUANTO** all'organismo di partenariato risorsa mare, Corsini ha aggiornato sul piano di anticorruzione ha parlato del porto di Piombino e di quello di Livorno. Per quest'ultimo, il tecnico sono a lavoro per allargare la strettoia



## Stamani in cantiere incontro sull'Urania

Le dimissioni di Vincenzo Poerio dalla Benetti continuano ad essere uno dei temi caldi. Stamani in cantiere potrebbero arrivare chiarimenti dallo stesso Poerio in un incontro voluto dal presidente dell'Authority Stefano Corsini in occasione del completamento della demolizione dell'Urania nel bacino. Stamani ci sarà un ramoscello d'ulivo a raffreddare l'ambiente e a tranquillizzare sindacati e aziende terziste?

del Marzocco di altri dieci, venti metri. «Parte uno studio per capire dove si trovino i tubi dell'Eni così da sfruttare ogni centimetro». Sull'anticorruzione, l'Adsp ha organizzato per il prossimo ventisei ottobre una giornata informativa a Piombino per parlare delle novità. Prevista la presenza dell'Anca.

Antonio Fulvi

**PIOMBINO  
I NUMERI**

**Traffico  
passeggeri  
record  
al porto  
100 mila  
in 2 giorni**

■ A pagina 14

## Centomila passeggeri in due giorni Porto record nel mese di agosto

*Piombino, grandi numeri in estate, ma serve lavoro tutto l'anno*

**RECORD** di passeggeri sul porto di Piombino, nel fine settimana dopo Ferragosto. Sbarcato il picco di 100mila. Si sono registrati volumi record con punte massime di quasi 98mila passeggeri e 30mila veicoli in un solo weekend. È un traffico da bollino rosso quello che il porto di Piombino - e anche la viabilità cittadina - ha dovuto sostenere quest'estate, con Autorità di sistema portuale, Capitaneria di porto, Comune di Piombino e vigili del fuoco a fronteggiare un flusso crescente di persone e auto al seguito. Molti anche i traghetti: in un solo giorno ne sono arrivati e partiti addirittura 67. Si tratta di cifre importanti pe-



### **L'ELBA**

La maggior parte  
dei viaggiatori  
è diretta su questa isola

er lo scalo portuale, il cui bacino di evoluzione è risultato sempre trafficato e che in un solo giorno ha sfiorato il picco dei 50mila passeggeri. Sono volumi di traffico che hanno portato la Port Authority a dispiegare in forze il proprio personale - con una media di quaranta persone al giorno - per monitorare costantemente la situazione e evitare che ci fossero particolari problemi di sicurezza a seguito dell'inevitabile congestionamento della rete viaria e delle banchine. Il 94% del traffico in entrata e uscita da Piombino proviene o è diretto a Portoferraio (il restante 6%, infatti, ha come desti-

nazione/origine la Sardegna e la Corsica), il principale scalo portuale dell'Isola ha sfiorato in un solo weekend punte di 93mila passeggeri e 28mila veicoli. Sono numeri che fanno di Piombino e dell'Isola d'Elba due delle mete più trafficate di Italia.

«IL COMPARTO passeggeri è molto importante per Piombino - conferma Carlo Torlai presidente della Compagnia Lavoratori Portuali - dopo i record di agosto abbiamo indicazioni positive anche per settembre. Ma ora puntiamo a rimpiazzare la linea commerciale che abbiamo perso con la



### **Uno scalo al vertice in Italia**

Piombino, con una media annuale di 3,4-4 milioni di passeggeri è solitamente il terzo porto in Italia per traffico di viaggiatori. Le nuove banchine possono incrementare le merci

Sardegna, ci sono diverse possibilità». La conferma del traffico passeggero arriva anche dagli operatori sul porto: «Dopo un giugno modesto - spiega Giovanna D'Arienzo titolare del bar Il Brigantino - agosto è stato molto affollato e c'è movimento anche in questi giorni di settembre, certo scriverebbe migliorare ancora». Infine gli ormeggiatori: «Il boom di agosto è normale - dice il responsabile della cooperativa Ettore Rosalba - ma il porto di Piombino ha grandi potenzialità e può lavorare tutto l'anno di più, anche in altri settori oltre che quello passeggeri».



## CAPRAIA

### Priorità dello scalo per Palazzo Rosciano

#### IL PRESIDENTE

**Stefano Corsini** ha preso possesso per la prima volta del porto di Capraia, con un incontro con il sindaco Maria Ida Bessi e con esponenti del porto turistico Soprotur. Corsini è arrivato sull'isola con un programma di interventi che affronta alcuni dei problemi più sentiti dalla popolazione. Il primo è quello del rifornimento di benzina che oggi comporta un costoso viaggio dedicato del traghetto Toremar. L'autobotte di benzina deve viaggiare sola sulla nave, senza altro carico e senza passeggeri. Il che si riflette sul costo finale del carburante, superiore a 2 euro al litro. La soluzione sarebbe il ricorso a una bettolina. Questo richiede la costruzione di una condotta che dal molo foraneo porti ai serbatoi del carburante situati nel sottosuolo del porto. L'Autorita si è impegnata a studiare il progetto e un finanziamento ad hoc. Altro punto esaminato è l'area di ormeggio e di manutenzione dei pescherecci. Sarà restaurato lo scivolo d'alaggio e sono in corso lavori di allargamento del pennello dei pescherecci. Tra gli interventi richiesti dal Comune, la messa in sicurezza di un'area della cala Mortola, dove le gresciate creano una forte erosione che porta via la sabbia e provoca pericolose frane della parete rocciosa. In sostanza l'AdSP sta risalendo al piano regolatore del porto per programmare in chiave concreta interventi utili sia per il turismo nautico che per la fruizione del parco dell'Arcipelago.

A.F.

11/09/2018

## Porto, ora Corsini vuol allargare l'accesso di altri 10-20 metri

L'obiettivo è riuscire a limare al massimo le strozzature che creano tante limitazioni all'agibilità dello scalo

LIVORNO

«Stiamo commissionando uno studio per capire dove si trovino esattamente i tubi dell'Eni che oggi limitano il passaggio così da sfruttare ogni centimetro». Lo ha detto il presidente dell'Authority Stefano Corsini nella riunione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il tavolo consultivo nato dopo la riorganizzazione dell'istituzione portuale. Occhi puntati sul fatto che i tecnici di Palazzo Rosciano, quartier generale dell'istituzione portuale, stanno lavorando per «valutare se sia possibile

allargare provvisoriamente la strettoia del canale industriale di altri 10-20 metri».

Non si tratta di un dettaglio da poco: è la strategia che sta seguendo l'Authority per riuscire a limare quanto più possibile le strozzature che limitano l'agibilità del nostro porto. Guadagnare altri 10-20 metri significherebbe «accogliere navi di dimensioni maggiori delle attuali e comunque migliorare ulteriormente le condizioni di ingresso».

Corsini ha annunciato, secondo quanto reso noto da Palazzo Rosciano, che per il futuro l'obiettivo primario sa-

rà quello di «aggiornare il Piano industriale del porto, sia per tenere conto delle numerose richieste che stanno arrivando da operatori sia per ottimizzare, coinvolgendo i player di settore, collegamenti stradali, ferroviari e forniture delle utilities industriali». Aggiungendo poi: «Valuteremo le varie manifestazioni di interesse assieme alla Regione».

La priorità attuale – viene rilevato – sono i collegamenti viari. Corsini non perde occasioni di ripeterlo: «I lavori della bretella nord verranno affidati entro l'inizio del 2019, l'istruttoria del primo

lotto del prolungamento della ss398 sarà trasmessa al Cipe nei prossimi giorni. Nel frattempo abbiamo già definito con Rfi (gruppo Fs) il raccordo base ferroviario».

Ma il numero uno dell'Authority ha ribadito anche l'intenzione di «riuscire ad affrancarmi dalle incombenze del quotidiano per dedicarmi con maggiore energia allo sviluppo dei nostri scali portuali». In concreto? A Portoferraio si sta studiando la possibilità di aprire un ufficio di rappresentanza dell'Ente. «L'Elba – dice Corsini – merita una Port Authority più presente sul territorio, e così tutte le sedi portuali». —



La costruzione del microtunnel per spostare i tubi Eni e poter allargare il canale d'accesso al porto

## Prospettive di sviluppo

# Nuovo piano industriale per Piombino

di Redazione

L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale predisporrà in tempi brevi un aggiornamento del piano industriale del porto di Piombino. Lo ha annunciato questa mattina il presidente Stefano Corsini nel corso della riunione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, spiegando che «occorre sia tener conto delle numerose richieste che stanno arrivando da operatori sia ottimizzare i collegamenti stradali, ferroviari e forniture delle *utilities* industriali. Insieme alla Regione Toscana valuteremo tutte le varie manifestazioni di interesse».

La decisione conferma il recente, positivo evolversi delle prospettive di rilancio dello scalo marittimo. L'insediamento di Jindal ha di fatto inaugurato una nuova era.

«Da fine agosto la città è tornata a lavorare l'acciaio: un risultato che non mi stancherò mai di evidenziare e a cui ha contribuito sostanzialmente la Port Authority» ha sottolineato Corsini. «Purtroppo si continua a non dare il giusto risalto al fatto che Piombino accoglie ogni mese navi da ventimila tonnellate di semiprodotto. Si tratta di un risultato al quale fino a poco tempo fa nessuno avrebbe creduto».

Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha poi ricordato come l'attuale priorità rimanga quella dei collegamenti viari necessari per l'accesso al porto di Piombino. «I lavori della bretella nord verranno affidati entro l'inizio del 2019 e l'istruttoria del primo lotto del prolungamento della SS398 sarà trasmessa al CIPE nei prossimi giorni. Nel frattempo – ha concluso Corsini – abbiamo già definito con RFI il raccordo base ferroviario».

# Il Nautilus

## PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME SPIEGA IL PROGETTO DEI CANTIERI



**PIOMBINO** – Con riferimento al progetto di sviluppo del cantiere navale di Piombino e in seguito alle indiscrezioni apparse recentemente sugli organi di stampa, Piombino Industrie Marittime precisa quanto segue: “Piombino Industrie Marittime (PIM) ribadisce il proprio totale impegno nello sviluppo del sito di Piombino dedicato alle attività di demolizione navale controllata e cantieristica navale.

I soci fondatori di PIM, San Giorgio del Porto di Genova e Fratelli Neri di Livorno, credono fermamente nella solidità del progetto e lavorano affinché il cantiere possa diventare operativo nel più breve tempo possibile. I ritardi registrati nell'avvio delle attività presso il sito di Piombino non sono imputabili ad un disimpegno da parte di PIM, bensì al prolungarsi dell'iter autorizzativo del cantiere.

Il progetto legato alle demolizioni navali resta valido, sebbene la mancanza di un chiaro quadro normativo non abbia consentito di avviare le prime attività previste dall'Accordo di Programma, legando pertanto lo sviluppo di questo segmento di business alla piena applicazione dei nuovi regolamenti di settore. Accanto alle attività di demolizione navale, è sempre stato previsto che PIM sviluppasse anche attività di manutenzione e costruzione navale che, infatti, l'Azienda sta pianificando.

Va segnalato che l'Autorità Portuale è tuttora impegnata a collegare l'area alle reti di erogazione dei servizi, quali l'alimentazione elettrica e la fornitura idrica, mentre alcune aree del cantiere non sono ancora state consegnate all'Azienda a causa del ritardo nel completamento dei lavori previsti.

PIM confida nella piena collaborazione delle istituzioni locali, regionali e dell'Autorità di Sistema Portuale affinché si concludano celermente tutti gli iter autorizzativi aperti, assicurando finalmente la piena operatività del polo di Piombino con sicure ricadute positive sul territorio e sull'occupazione locale.” Con l'occasione, si precisa inoltre che le indiscrezioni apparse in merito ad una possibile acquisizione di San Giorgio del Porto da parte di Fincantieri non sono fondate.

## Piombino: IL CANTIERE PIM aspetta le Istituzioni (e la burocrazia)



### PRECISAZIONE SUI CANTIERI DI PIOMBINO

Piombino, 11 settembre 2018 – Con riferimento al progetto di sviluppo del cantiere navale di Piombino e in seguito alle indiscrezioni apparse recentemente sugli organi di stampa, Piombino Industrie Marittime precisa quanto segue:

*“Piombino Industrie Marittime (PIM) ribadisce il proprio totale impegno nello sviluppo del sito di Piombino dedicato alle attività di demolizione navale controllata e cantieristica navale.*

*I soci fondatori di PIM, San Giorgio del Porto di Genova e Fratelli Neri di Livorno, credono fermamente nella solidità del progetto e lavorano affinché il cantiere possa diventare operativo nel più breve tempo possibile. I ritardi registrati nell'avvio delle attività presso il sito di Piombino non sono imputabili ad un disimpegno da parte di PIM, bensì al prolungarsi dell'iter autorizzativo del cantiere. Il progetto legato alle demolizioni navali resta valido, sebbene la mancanza di un chiaro quadro normativo non abbia consentito di avviare le prime attività previste dall'Accordo di Programma, legando pertanto lo sviluppo di questo segmento di business alla piena applicazione dei nuovi regolamenti di settore. Accanto alle attività di demolizione navale, è sempre stato previsto che PIM sviluppasse anche attività di manutenzione e costruzione navale che, infatti, l'Azienda sta pianificando. Va segnalato che l'Autorità Portuale è tuttora impegnata a collegare l'area alle reti di erogazione dei servizi, quali l'alimentazione elettrica e la fornitura idrica, mentre alcune aree del cantiere non sono ancora state consegnate all'Azienda a causa del ritardo nel completamento dei lavori previsti. PIM confida nella piena collaborazione delle istituzioni locali, regionali e dell'Autorità di Sistema Portuale affinché si concludano celermente tutti gli iter autorizzativi aperti, assicurando finalmente la piena operatività del polo di Piombino con sicure ricadute positive sul territorio e sull'occupazione locale.”* Con l'occasione, si precisa inoltre che le indiscrezioni apparse in merito ad una possibile acquisizione di San Giorgio del Porto da parte di Fincantieri non sono fondate.

**\*\*\*Piombino Industrie Marittime (PIM)** è stata costituita nell'aprile del 2016 da San Giorgio del Porto e Fratelli Neri, ognuno con una quota pari al 50%. **San Giorgio del Porto** è leader in Europa e riferimento a livello mondiale nelle riparazioni e trasformazioni navali, così come in progetti di nuove costruzioni. È il primo cantiere navale in Italia certificato ISO 30000:2009, per la gestione dei processi di smantellamento e riciclo delle navi non più in esercizio (Ship Recycling

## - segue

---

Management). Dispone di un cantiere situato a Genova in posizione strategica nel cuore del Mediterraneo, avente una superficie totale disponibile di circa 120.000 mq, 1.650 metri lineari di banchina, 5 bacini di carenaggio per ospitare imbarcazioni fino a circa 300 m di lunghezza. Inoltre è presente in Francia con un cantiere di riparazione e trasformazioni navali nel porto di Marsiglia (CNM – Chantier Naval de Marseille). In tale cantiere gestisce 3 Bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10 (465 m x 85 m), il più grande del Mediterraneo.

**Gruppo Fratelli Neri** è una società che opera a livello internazionale per la fornitura dei servizi marittimi resi a mezzo rimorchiatori, supply vessel e pontoni da sollevamento dal 1905. La società garantisce i propri servizi attraverso una flotta di più di 30 mezzi navali di ultima generazione. La base operativa è situata nella città di Livorno dove fornisce il servizio di rimorchio manovra alle navi unitamente ai porti di Marina di Carrara e di Piombino. La società è presente anche in Sicilia per conto di una importante società.

# Il Tirreno Piombino

---

CORSINI (AP)

## «Con Jindal si inaugura una nuova era per il porto»

PIOMBINO

Riunione dell'Organismo di partenariato della Risorsa Mare. Il presidente dell'Ap Stefano Corsini ha affrontato diversi argomenti. Per l'Elba ha annunciato l'obiettivo di aprire un ufficio di rappresentanza a Portoferraio.

Quanto a Piombino, ha sottolineato che l'insediamento di Jindal ha inaugurato una nuova era: «Da fine agosto – ha detto – la città è tornata a lavorare l'acciaio. Si tratta di un risultato che non mi stancherò mai di evidenziare e a cui ha contribuito sostanzialmente la Port Authority». Continua a non essere data la giusta evidenza al fatto che oggi lo scalo accoglie ogni mese navi da ventimila tonnellate di semiprodotto. È qualcosa cui fino a pochi mesi fa nessuno avrebbe creduto».

Per il futuro l'obiettivo primario sarà quello di «aggiornare il Piano industriale del porto, sia per tenere conto delle numerose richieste che stanno arrivando da operatori sia per ottimizzare, coinvolgendo i player di settore, collegamenti stradali, ferroviari e forniture delle utilities industriali. Valuteremo le varie manifestazioni di interesse assieme alla Regione».

La priorità attuale sono i collegamenti viari. «I lavori della bretella nord verranno affidati entro l'inizio del 2019, l'istruttoria del primo lotto del prolungamento della SS398 sarà trasmessa al CIP: nei prossimi giorni. Nel frattempo abbiamo già definito con RFI il raccordo base ferroviario».

L' economia

## Porto, stop crisi traffico merci in forte crescita

Cresce a due cifre il traffico dei contenitori nel porto di Napoli superando le più rosee previsioni. Il ritorno delle linee Messina si sente e i Terminal Conateco e Soteco segnano nell' ultimo mese un incremento del 29%.

Pane a pag. 27.

# La Sicilia

---

Incontro con il contrammiraglio Martinez

## Sindaco in visita alla Guardia Costiera

Ieri mattina il sindaco Salvo Pogliese ha reso visita al direttore **marittimo** della Sicilia orientale, contrammiraglio Gaetano Martinez.

Si tratta della prima visita istituzionale che il nuovo sindaco, da quando si è insediato a Palazzo degli Elefanti, effettua alla sede della Guardia costiera di Catania.

Durante l'incontro il primo cittadino ha espresso al contrammiraglio un vivo ringraziamento per l'attività che viene svolta quotidianamente dal personale della Guardia Costiera a beneficio e tutela della cittadinanza.

Nel corso del costruttivo confronto si è discusso delle principali tematiche di interesse generale, quali la salvaguardia della vita umana in mare, l'attività di vigilanza e controllo sul demanio **marittimo** e monitoraggio in materia di rifiuti, nonché l'attività in difesa dell'ambiente marino e costiero, sottolineando ad apprezzando, tra l'altro, la sinergia tra l'**Autorità marittima e portuale** per il rilancio delle attività **portuali**.

Al termine dell'incontro l'ammiraglio ha donato all'ospite il tradizionale crest della Direzione Marittima di Catania.

R. Cr.

Per l' ex sindaco Bellofiore andava accorpata a Gioia Tauro

## «L' Autorità dello Stretto a Messina farà sprofondare il porto nella crisi»

*Cittadinanza Democratica chiede un tavolo tra la Regione e i ministri*

GIOIA TAURO «Era Messina che doveva essere accorpata all' Autorità portuale di Gioia Tauro». Questo, secondo l' ex sindaco Renato Bellofiore, l' abbinamento logico sia dal punto di vista funzionale che economico.

«Con la costituzione di una nuova Autorità portuale a Messina e l' inclusione dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni - spiega il leader di Cittadinanza Democratica - si otterrà il solo risultato di far sprofondare il porto di Gioia e l' intera Calabria in una crisi economica e portuale ancora maggiore di quella in cui già versa. È innegabile, ed è ipocrita chi non lo ammette, che stando così le cose qualsiasi ipotesi di finanziamento pubblico per il futuro potenziamento del porto verrà dirottato sulla vicina nuova Autorità portuale dello Stretto».

Per Bellofiore, «con questa operazione di forza politica tutta sicula si è puntato, con l' avallo e l' autorizzazione del ministro Toninelli, a premiare solo una regione nel Meridione, a svantaggio della Calabria. È Gioia - rimarca - e non Messina la porta di accesso del Mediterraneo al vecchio continente e questa sua peculiarità, riconosciutale da tutti gli operatori del settore, doveva e deve essere difesa. Siamo assolutamente contrari alle parcellizzazioni delle Autorità portuali per meri interessi sia politici che di finanza locale, soprattutto dal punto di vista dell' antieconomicità in termini di spesa di soldi pubblici e di poca trasparenza dei motivi».

CD ha chiesto un tavolo di incontro tra il presidente della Regione Calabria, il ministro Toninelli ed il ministro per il Sud Lezzi, insieme alle parti sociali per rivedere questa decisione e discutere invece delle ragioni e dei vantaggi obiettivi per tutto il meridione, compresa la Sicilia, da un accorpamento di Messina con l' Autorità portuale di Gioia Tauro.(d.l.)

Porto di Gioia Tauro

## I sindacati: bene il Governo ma Mct deve dare risposte

GIOIA TAURO I sindacati che hanno partecipato alla riunione di lunedì al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (tra cui anche l' Ugl e, in separata sede, l' Orsa) tirano le somme sulla vertenza porto.

«Qualcosa si muove - scrivono Filt Cgil, Fit Cisl e SUL in una nota - a dimostrazione che la lotta serve e uniti si portano risultati. Tra 20 giorni l' azienda dovrà fornire delle risposte a noi e al Governo che per quella data fornirà dei riscontri fattivi. Le OO.SS. ribadiscono la loro posizione: assunzioni dall' Agenzia senza Jobs Act a tutele crescenti, bensì con i diritti precedentemente maturati; «investimenti disattesi da parte di Mct che avrebbero consentito di ridurre il numero dei licenziati e volumi promessi da MSC ma mai consolidati»; stallo dei collocati in Agenzia. E, ancora, trasformazione dell' Agenzia in art. 17 L.

84/94 e quindi stabilizzazione dopo i tre anni; disaccordo sull' applicazione dell' art. 17 L.

223/91 «in merito al quale l' azienda dopo aver già licenziato 380 lavoratori più di un anno fa si permette pure il lusso per ogni reintegro disposto dal giudice di licenziare un altro lavoratore. Mct - precisano - ha saputo parlare sempre e solo di assenteismo dichiarando problema principale che non consentirebbe l' aumento dei volumi».

La Ultrasporti, con un comunicato, ha invece fatto sapere di aver chiesto nel corso dell' incontro che fine avessero fatto «i 150 milioni di euro del Pon e la nomina del referente nazionale per la Zes» rimarcando di non essere d' accordo sulla divisione del sistema di **Autorità portuale** tra Gioia Tauro e Messina e la necessità di una maggiore presenza della governance pubblica passando dal commissariamento alla nomina del presidente dell' Authority gioiese.

«Non siamo d' accordo - scrive inoltre il segretario regionale Peppe Rizzo - che Mct adotti delle condizioni di svantaggio nei confronti dei dipendenti dell' Agenzia, in quanto a fronte di due potenziali assunzioni ha preteso la rinuncia all' azione legale e la condizione relativa al Jobs Act. Ciò è inaudito e inaccettabile perché nessun licenziato deve essere ulteriormente penalizzato dopo essere stato colpito da un accordo, che, ricordiamo, noi non abbiamo mai sottoscritto».(d.l.)

## «Il nuovo sistema portuale, un pericolo da non sottovalutare»

I media si disinteressano della controversia sorta dall' istituzione della XVI Autorità di Sistema portuale, considerandola una bega locale. Non è così. La legge Delrio sul riordino della portualità trasferiva a Gioia Tauro - porto in decadenza, con gravissimi problemi finanziari -- la giurisdizione sui ricchi porti di Messina e Milazzo. Sarebbe stato inevitabile assistere all' estensione sulla costa messinese del sistema di potere vigente nella Piana.

La legge, per fortuna, era ed è inattuabile in quella parte, grazie alle prerogative dello Statuto siciliano. Secondo Wikipedia, Gioia Tauro «è un centro di arrivo fondamentale per la 'ndrangheta per il traffico di droga». Mi chiedo come il governo continui a voler correre questo rischio.

*Giovanni Mollica.*

## Filt Cgil critica su nuova Authority Stretto di Messina

Con l'esclusione di Gioia Tauro si rischia l'opportunità di crescita dell'economia della Calabria

ROMA – “Una nuova Autorità di Sistema portuale unicamente per dare risposte agli elettori e non in una logica di accrescimento, valorizzazione e rilancio di infrastrutture capaci, per potenzialità e collocazione geografica, di sviluppare sinergie sistemiche e sviluppo sociale”. Così il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo, sull'annuncio da parte del ministero dei Trasporti dell'istituzione dell'AdSp dello Stretto di Messina, alla quale faranno capo i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria, aggiungendo che “l'esclusione del porto di Gioia Tauro da un'opportunità di crescita e ripresa per l'intera economia della Calabria e del Mezzogiorno dimostra, ancora una volta, l'approssimazione politica con cui il Governo affronta le crisi e le difficoltà produttive del Paese”.

“Con questa decisione – afferma il dirigente nazionale della Filt Cgil – il Governo, continuando a non elaborare soluzioni utili e sostenibili soprattutto per il Sud, ignora sollecitazioni, elaborazioni e proposte, tese a tenere insieme ed a coagulare, in una logica di sistema, su Gioia Tauro i siti dello Stretto. Anche alla luce di questa decisione – sostiene infine Colombo – è sempre più urgente superare il commissariamento del porto di Gioia Tauro perché il suo rilancio passa innanzitutto da una progetto di medio lungo termine”.

# Il Secolo XIX

---

## **Nuova Authority Regione Calabria e Cgil contro l'Adsp messinese**

«Una nuova Autorità di Sistema portuale unicamente per dare risposte agli elettori e non in una logica di accrescimento, valorizzazione e rilancio di infrastrutture capaci, per potenzialità e collocazione geografica, di sviluppare sinergie sistemiche e sviluppo sociale». Così il segretario nazionale della Filt-Cgil, Natale Colombo, in merito all'annuncio da parte del Ministero dei Trasporti dell'istituzione dell'Adsp dello Stretto di Messina, alla quale faranno capo i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria. Anche il governatore calabrese Russo è contrario: «La Regione non condivide».

## Turismo: Sanremo, Portosole presenta il progetto del porto storico

Opera in project financing, stimato investimento 43,5 mln

(ANSA) - GENOVA, 11 SET - E' stato presentato a San Remo il progetto di rivalorizzazione del porto storico della città costiera ligure, sostenuto dalla Portosole Cnis Spa, società che già oggi gestisce in concessione l'omonimo porto turistico sanremese. Portosole propone di ristrutturare opere esistenti e realizzare nuove costruzioni, ottenendo una nuova concessione di 55 anni su un'area di quasi 50 mila metri quadrati e di occuparsi della manutenzione del molo foraneo e della gestione del nuovo posteggio in costruzione sotto la Piazza della Meridiana Analematica. Il progetto prevede che l'opera venga realizzata in project financing e stima un investimento complessivo pari a 43,5 milioni di euro, di cui 12,4 relativi all'area chiesta in concessione da Portosole e altri 31,1 milioni "imputabili all'area che resterà a Enti Statali, al Demanio comunale, alle associazioni o a opere pubbliche di urbanizzazione".

# Corriere Marittimo

---

## Il bacino Mediterraneo liberato dalla nave Urania entro pochi giorni

**LIVORNO** - Entro la fine di questa settimana all'interno del bacino galleggiante "Mediterraneo", del porto di Livorno, non rimarrà più nessuna parte della nave Urania. La nave oceanografica del CNR che dal 2015 ha occupato il bacino in seguito all'incidente costato la vita ad un operaio. Adesso per la struttura si apre una nuova fase, perchè non appena sarà rimossa l'ultima parte della Urania, il bacino potrà tornare in attività, entro un massimo di due mesi.

Perché ciò accada mancano diversi interventi da condurre nella parte strutturale della platea, dove ci sono alcune lamiere danneggiate, e quelli necessari alla sostituzione delle parti della impiantistica. Nel frattempo, l'Authority sta completando le lettere di invito per il proseguo della gara di affidamento dei bacini.

Le istituzioni hanno inaugurato stamani il bacino, erano presenti: il presidente dell'Authority, Stefano Corsini, con i dirigenti Claudio Vanni e Enrico Pribaz; l'ex amministratore delegato di Azimut Benetti, Vincenzo Poerio; i rappresentanti della Capitaneria di Porto; dell'Agenzia delle Dogane, dell'Arpat, dei vigili del fuoco e dell'Azienda Sanitaria locale.

# L'Informatore Navale

## Riallocazione lapide fondativa porto di Salerno



Salerno. 11 settembre 2018 – Nel 1260 Giovanni Da Procida, Magister della Scuola Medica Salernitana, consigliò Re Manfredi di Svevia di costruire a Salerno un nuovo molo ed ampliare il porto preesistente affinché Salerno diventasse lo scalo principale dell'Italia meridionale per i commerci col resto dell'Italia e con l'oriente. Ivi fu poi collocata una lapide, ritrovata tra i flutti nel 1568 e custodita nella Cattedrale di S. Matteo, con questa iscrizione: "A.D. MCCLX Dominus Manfredus magnificus Rex Siciliae, Domini Imperatoris Friderici filius, cum interventu Domini Johannis de Procida, magni civis Salernitani, Domini Insulae Procidae e Tramontis, Cajani et Baronie Pistilonis ac ipsius Domini sotii et familiaris, hunc portum fieri fecit" ("L'anno del Signore 1260, Manfredi, Signore magnifico Re di Sicilia, figlio dell'imperatore Federico, per intervento di messer Giovanni da Procida, grande cittadino Salernitano, Signore dell'Isola di Procida, di Tramonti, di Caiano e della Baronia di Postiglione, e amico e familiare dello stesso Re, fece costruire questo porto").

La principale fonte storica della fondazione storica del porto sarà ricordata il 14 settembre 2018 grazie ad un'iniziativa congiunta del Propeller Club Port of Salerno e del Rotary Club Salerno c.f. 1949 patrocinata da AdSP Mar Tirreno Centrale, Guardia Costiera Salerno e Comune di Salerno. "Dopo più di cinquecento anni dal ritrovamento della lapide fondativa il porto si riapproprierà della testimonianza della sua nascita," spiega il presidente del Propeller Alfonso Mignone. "Con cerimonia ufficiale alla presenza di Autorità civili, religiose e militari, sarà, infatti, ricollocata nella Stazione Marittima di Zaha Hadid una riproduzione della lapide, opera del maestro Raffaele Ronca".

Seguirà il Convegno "Salerno porto mediterraneo: dalla Fiera di S. Matteo alle ZES".

## Efficienza e tecnologie nei porti, progetto Ateneo Cagliari

Spostamenti più veloci per le merci nel Mediterraneo

(ANSA) - CAGLIARI, 11 SET - Spostamenti più veloci per le merci nel Mediterraneo per azzerare gli effetti dell'insularità o magari per farla diventare un vantaggio sfruttando la centralità di isole come la Sardegna e la Corsica. È il senso dei due progetti Go SMarT Med, arrivato alla chiusura, e EasyLog, partito invece proprio oggi dalla cittadella dei Musei.

L'evento rientra nella Giornata europea della cooperazione.

"Tutto quel che porta e accresce culturalmente il territorio è positivo. Ricerche di questo genere - ha detto Maria Del Zompo, rettrice dell'Università di Cagliari - innescano processi di innovazione e progettualità avanzate che creano progresso e rafforzano la competitività".

Particolarmente attento agli studi esposti dalla squadra dell'Università di Cagliari guidata da Paolo Fadda e Gianfranco Fancello, anche il presidente della Giunta regionale, Francesco Pigliaru: "Siamo al lavoro con vigore sulle penalizzazioni dovute all'insularità. Le azioni integrate, come quelle evidenziate stamani, permettono di accorciare i gap della nostra regione. Non penso solo alle infrastrutture ma anche ai sistemi in rete e a una governance adattata alle nostre esigenze".

Massimo Deiana, presidente dell'Autorità del Mare Sardegna, ha presentato il Piano operativo triennale e ha messo in risalto i benefici delle nascenti Zes (Zone economiche speciali).

L'Università di Cagliari con il Cirem è capofila del progetto EasyLog - Logistica ottimizzata per i porti e il trasporto intermodale finanziato nell'ambito del II Avviso del Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia "Maritime" 2014-2020. "Il progetto - ha rimarcato Fancello - mira a migliorare la mobilità delle merci rotabili che si spostano tra le regioni dello spazio di cooperazione utilizzando le tecnologie Ict (Information, communication technology) per incrementare le prestazioni della catena di trasporto multimodale transfrontaliera e la sostenibilità delle attività portuali".

Il budget dell'azione è pari a 1.997.058 euro, finanziato all'85% con fondi Fesr. Go Smart Med (con Università di Cagliari capofila, CentraLabs, Camere di commercio di Genova, Bastia, Maremma e Tirreno, Gip-Fipan e Università Pisa come partner) "ha ideato - ha spiegato Fadda - una nuova governance strategica per coordinare le connessioni tra i porti Core (Genova, Livorno, Cagliari, Palermo) e i porti Comprehensive (Tolone, Bastia) migliorando la competitività dei territori insulari".

I principali fruitori e beneficiari del progetto EasyLog sono trasportatori, operatori portuali, aziende che inviano e ricevono merci, le pubbliche amministrazioni e i territori.

## Livorno: Gli ultimi giorni della nave Urania



Porti di Livorno, Piombino,  
Capraia Isola, Portoferraio  
Bo Marina, Cavo

### I lavori di demolizione termineranno entro la fine della settimana

Livorno, 11 settembre 2018 – Una volta demolita il bacino Galleggiante potrà essere rimesso in esercizio

Entro la fine di questa settimana i mezzi d'opera finiranno di demolire quel che rimane della Urania, la nave oceanografica del CNR che dal 2015 occupa il bacino Mediterraneo a seguito di un incidente costato purtroppo la vita a un operaio di 38 anni.

Per il bacino galleggiante si apre ora una nuova fase, che le istituzioni hanno voluto inaugurare stamani alla presenza della stampa con l'occasione della riunione della conferenza permanente dei servizi tenutasi in tarda mattinata presso gli uffici dell'Autorità di Sistema. Al briefing, che si è svolto di fronte al Bacino Galleggiante, hanno partecipato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini con i dirigenti Claudio Vanni e Enrico Pribaz; l'ex amministratore delegato di Azimut Benetti, Vincenzo Poerio; rappresentanti della Capitaneria di Porto; dell'Agenzia delle Dogane, dell'Arpat, dei vigili del fuoco e dell'Azienda Sanitaria locale.

Una volta tolto l'ultimo pezzo della nave, il bacino potrà essere rimesso in esercizio entro un massimo di due mesi. Perché ciò accada mancano diversi interventi da condurre nella parte strutturale della platea, dove ci sono alcune lamiere danneggiate, e quelli necessari alla sostituzione delle parti della impiantistica.

Nel frattempo, l'Authority sta completando le lettere di invito per il proseguo della gara di affidamento dei bacini.

### «Castellammare punta sul turismo pronti a fare rete per le crociere»

«Traffico merci? Per noi no, grazie: il porto di Castellammare ha fatto da tempo la sua scelta, quella di puntare sul turismo, e quanto verrà da adesso in poi sarà tutto diretto a quell'obiettivo». Gaetano Cimmino, sindaco da tre mesi con una coalizione di centrodestra, conferma la sua intenzione di pilotare lo sviluppo dalle banchine verso l'interno, dal mare al cuore della città.

**Il porto di Napoli stenta a reggere l'aumento esponenziale dei container: allo scalo stabiese non converrebbe assorbire parte del business?**

«Piuttosto, ci piacerebbe accogliere qualche nave da crociera.

Quelle di piccole dimensioni sarebbero le benvenute. I giganti del mare non ce li possiamo permettere, non abbiamo sufficiente pescaggio».

Ma una vocazione non turistica nel porto esiste da sempre.

«Fincantieri deve continuare a costruire, anche solo tronconi purché l'attività non si interrompa mai. Ma questa è un'altra faccenda, che investe la tutela di un'attività produttiva storica della città. Io penso a una valorizzazione dello scalo che non vada in senso commerciale ma diportistico e crocieristico».

Passi avanti in questa direzione si sono già fatti.

«Abbiamo due approdi che lavorano molto bene, gestiti da privati e realizzati con finanziamenti misti. Marina di Stabia, in una zona più periferica, e Stabia Main Port, a ridosso della città antica, capace di accogliere megayacht».

Un percorso partito da lontano.

«Tutto è cominciato con il contratto d'area torrese-stabiese, la delibera della Regione Campania che assegnava al porto di Castellammare la mission turistica risale al 2002».

**E adesso?**

«Adesso bisogna portare avanti un programma serio per le infrastrutture, che non sono ancora sufficienti. Lo scalo stabiese è strategico per chi, ormeggiato lo yacht o sceso da un hotel galleggiante, vuole dirigersi verso Pompei, Sorrento e le isole».

## - segue

---

Insomma, si punta su una clientela di lusso. Anche quest' anno si sono visti a Castellammare molti vip. «Sì, sta funzionando bene».

### **Un investimento funzionale allo sviluppo della città?**

«È questo il mio progetto. Il centro deve prendere vita dal porto turistico. Immagino gli antichi palazzi che vengono rimessi a nuovo, gli storici chalet che riprendono a funzionare e a offrire un servizio di qualità. Abbiamo gli strumenti urbanistici per farlo, e lo faremo. È di pochi giorni fa l' ultima riunione con il presidente dell' Authority, Pietro Spirito, e ancora una volta di **turismo** si è parlato».

### **Gli ostacoli da superare?**

«Spero di avere l' ok della Soprintendenza per demolire i silos abbandonati e realizzare una grande piazza a mare».

### **Tomando a Napoli, visto che «condividete» l' Autorità portuale: si può fare rete in modo che lo scalo del capoluogo sia decongestionato e quello stabilese ne possa beneficiare?**

«Se c' è possibilità di attrarre **turismo crocieristico**, sì. Ne parlerò con Spirito alla prossima riunione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*Paola Perez*

Trecento arrivano nei pontili di Santa Panagia, ma gli introiti vanno tutti alla Regione

## Le petroliere a Siracusa, le tasse a Palermo

*Il bilancio del comandante della Capitaneria Sciarrone, che va a Roma*

Alessandro Ricupero SIRACUSA Sono circa 300 le petroliere che arrivano nei pontili di Santa Panagia, alla periferia di Siracusa. La Capitaneria di porto vigila, 24 ore su 24, ma le tasse di ancoraggio ammontano a circa 3 milioni di euro che vanno interamente nelle casse della Regione Siciliana. Ed invece almeno una parte potrebbe restare a Siracusa per attività di manutenzione ed altro. Il capitano di vascello Giuseppe Sciarrone ha una poltrona al comando di Roma che lo attende. C'è il passaggio di consegne con il neo comandante della Capitaneria di porto di Siracusa, Luigi D' Aniello, suo compagno di studi, al quale lascia un' eredità pesante, fatta di attività giudiziaria, di continui solleciti, di monitoraggio. Lascia un' idea di sviluppo dei porti e dei pontili di Siracusa.

«Abbiamo attività di navi da crociera da una parte e un complesso industriale dall' altra», spiega Sciarrone che consegna ben 123 chilometri di costa, 7 comuni costieri, sei porti (2 di competenza regionale e 4 comunale) e ben 12 milioni di tonnellate di merci liquide movimentate. Non interventi spot ma una programmazione che ha prima individuato le criticità e poi le possibili soluzioni su porti, litorale e sistema depurativo. Per dare un' idea di quali siano i traffici basta pensare che a Siracusa nel 2018 sono transitate 89 navi da crociera (e nel 2019 è previsto un netto incremento); 114 commercial yacht; 720 pleasure yacht per 11.289 passeggeri in transito. «E Costa crociere e Msc attendono il completamento della banchina 2 da 300 metri per inserire Siracusa nei loro tragitti».

Ma dove il comandante Sciarrone ha impresso un impulso notevole, nei suoi due anni di comando, è stato il monitoraggio del sistema depurativo: «Abbiamo individuato isole felici come Avola e maglie nere come Portopalo di Capo passero. Almeno 5 depuratori in provincia necessitano di interventi strutturali radicali. Quattro depuratori non hanno l' autorizzazione allo scarico. Abbiamo individuato almeno 7 scarichi comunali a mare non autorizzati e 2 scarichi industriali a mare. Però al tempo stesso dobbiamo dire che a Rosolini abbiamo accertato l' inquinamento e inviato la documentazione al Comune che ci ha risposto sulle criticità e confermato di voler intervenire nell' immediato e nel futuro con opportuni accorgimenti». Un' attività continua ha riguardato l' erosione costiera ed il monitoraggio delle zone interdette con piani di intervento e messa in sicurezza. «Abbiamo sensibilizzato la popolazione, ci

siamo attivati per l' ammodernamento di alcuni punti, per la riapertura del mercato ittico ed abbiamo dialogato con gli operatori del settore».

Infine l' area marina protetta del Plemmirio: «La risorsa ittica è aumentata. Ma soprattutto è aumentata la vigilanza perché siamo riusciti a far riattivare tutte le telecamere di video sorveglianza».