

RASSEGNA STAMPA 18 NOVEMBRE 2011

Fonte:



Entro la fine dell'anno sarà attivata parte del nuovo terminal di Peretola

FIRENZE - Entro Gennaio 2012, ma forse già per le feste di Natale, sarà attivata parte del nuovo terminal dell'aeroporto di Firenze. Lo stato di avanzamento dei lavori è stato presentato ieri alla stampa dall'amministratore delegato di Adf, Biagio Marinò, e dal direttore generale dell'aeroporto Umberto Preziosa. L'investimento per realizzare la nuova struttura, ha spiegato Marinò, è stato di 18 milioni di euro: per l'estate 2012 il terminal sarà a pieno regime, e per la fine dell'anno sarà attiva anche la parte commerciale.

Spazi ariosi dai colori chiari, con largo uso di vetro e rame, saranno i tratti distintivi del nuovo terminal, che «per noi è motivo di orgoglio - ha aggiunto Marinò - e grazie ad esso l'aeroporto di Firenze sarà all'altezza dei volumi di traffico che deve sopportare».

Al piano terra 1.900 mq saranno destinati a hall degli arrivi, controlli doganali, ingresso partenze, mentre 1.400 mq ospiteranno il sistema automatizzato di smistamento bagagli; al primo piano invece 2.600 mq per i 40 banchi di check-in e le biglietterie, e 1.800 mq di esercizi commerciali e di ristorazione. Al secondo piano 1.200 mq di uffici, e al terzo piano una meeting room con vista sulla città di Firenze. Già attive invece la nuova vip lounge "Masaccio", nell'aerostazione esistente, e il nuovo varco con sala d'attesa e riunioni per i voli privati, 7.500 ogni anno.

A margine della presentazione dei lavori del nuovo terminal di Peretola, Marinò ha detto: «Noi chiediamo una pista nuova che permetta di far atterrare la media degli aerei che tutte le compagnie ormai hanno. Dobbiamo avere la sicurezza - ha aggiunto - per chi parte da un punto A di arrivare nel punto B, che è Firenze, senza possibilità di condizioni per le quali deve andare a Bologna, a Pisa o a Genova. Quello che tutti i passeggeri del mondo vogliono avere».

Marinò ha ribadito l'attesa per la nuova pista: «attendiamo con trepidazione ormai da qualche anno che il Pit venga approvato, di capire l'area che verrà resa disponibile per la pista e di effettuare una progettualità all'interno di questa area adeguata a garantire la continuità operativa dell'aeroporto di Firenze, che oggi non c'è, per i venti in coda e altro». L'ad della società non si è sbilanciato sull'orientamento possibile della nuova pista, se parallela o obliqua: «Non lo so, ci sono soluzioni, ma bisogna vedere l'area su cui insiste perché altrimenti facciamo solo filosofia». Vasco Galgani, presidente della Camera di Commercio di Firenze (azionista col 14,43% di Adf), ha auspicato che «la nuova pista venga realizzata il prima possibile». Biagio Marinò, ha inoltre precisato che Adf si è mossa «con molta determinazione per riproteggere le rotte lasciate libere da Meridiana.

Amsterdam e Catania - ha spiegato - sono state riprotette da Alitalia, Barcellona l'abbiamo riprotetta con Vueling con cui stiamo trattando anche la possibilità di riproteggere Madrid, ci rimane Londra che però ci preoccupa meno perché è una rotta appetibile e ci stiamo lavorando». In merito a nuovi contatti con altri vettori, Marinò ha ricordato che «Lufthansa, Air Dolomiti, Air Italy hanno sempre detto che qualche rotta l'avrebbero potuta garantire».

Il lavoro di Adf, ha spiegato il suo ad, è una risposta a quei sindacati e quelle istituzioni locali che avevano criticato il silenzio della società, nei giorni in cui Meridiana formalizzava il suo addio a Peretola. «Molti hanno preso questo silenzio come un silenzio capriccioso, noi vogliamo testimoniare con i fatti le cose che facciamo». L'amministratore delegato di Adf non è voluto entrare nel merito dell'addio di Meridiana alla sua base presso l'aeroporto fiorentino, già ventilato dall'estate, e divenuto esecutivo a fine Ottobre. «Noi non entriamo nel merito della motivazione per cui Meridiana ha chiuso la base - ha concluso - perché ogni azienda si deve strutturare in ragione dei propri conti come meglio crede».

Mercato ortofrutta Livorno guarda l'Interporto Vespucci

LIVORNO - «E' stato fatto un passo importante di un percorso che porterà a risolvere il problema contingente dello spostamento dell'attuale Mercato ortofrutticolo da "Fiorentina", ma soprattutto a creare una nuova opportunità di rilancio e di commercializzazione dei nostri prodotti agricoli», hanno dichiarato l'assessore al Commercio del Comune di Livorno Paola Bernardo, l'assessore Attività produttive e Agricoltura del Comune di Collesalveti Benedetto Tuci e l'assessore provinciale all'Agricoltura Paolo Pacini, al termine di una riunione a cui hanno partecipato insieme a rappresentanti del Consorzio Agroalimentare Labronico ed al presidente dell'Interporto Vespucci, Marco Susini.

L'incontro ha infatti registrato la condivisione delle istituzioni e degli operatori del mercato su due punti: la delocalizzazione del Mercato Ortofrutta all'interno dell'Interporto A. Vespucci; la definizione a breve, da parte dello stesso Interporto, di un progetto che tenga conto delle esigenze degli imprenditori del mercato, e corredato di un piano industriale che determini la sostenibilità economico-finanziaria dell'operazione.

Nel frattempo si lavorerà alla definizione di un protocollo d'intesa che impegni amministrazioni locali, Interporto, imprenditori e associazioni di categoria a condividere - con l'auspicabile coinvolgimento anche della Regione Toscana e della Camera di Commercio di Livorno - il complesso percorso per arrivare alla realizzazione del progetto. Un progetto che, come sottolineato dagli amministratori, dovrebbe portare alla nascita di una infrastruttura importante per l'economia, per l'occupazione e per la commercializzazione dei prodotti delle imprese del territorio e che abbia le caratteristiche per candidarsi a diventare un polo di valenza interprovinciale.

Non è necessario il collegamento fra Porto canale e rete ferroviaria

CAGLIARI - «A Cagliari non serve il collegamento del porto canale con la rete ferroviaria. Siamo in un'isola e le esigenze sono diverse rispetto al Continente». Così Salvatore Plaisant, segretario Assospedizionieri Sardegna, durante il convegno dedicato alla presentazione del "Progetto territori snodo/2 - Sardegna piattaforma logistica del Mediterraneo", che si è svolto ieri a Cagliari.

Il progetto, finanziato dal ministero delle Infrastrutture e dall'assessorato regionale dei Trasporti, ha l'obiettivo, attraverso il rafforzamento della rete dei servizi e delle infrastrutture portuali e ferroviarie, di generare le condizioni ottimali per rendere conveniente, da parte di aziende e operatori del trasporto, inserire la Sardegna lungo la propria catena di produzione e trasporto sfruttando la centralità dell'Isola nel Mediterraneo occidentale.

Uno dei temi cruciali affrontato durante il convegno è stato quello legato al trasporto merci e al suo potenziamento. Plaisant ha espresso le perplessità di Assospedizionieri sulla proposta già lanciata dal neo presidente dell'Autorità portuale di Cagliari, Piergiorgio Massidda, e sostenuta dall'assessore regionale ai Trasporti, Christian Solinas, sulla necessità strategica di collegare il porto canale con la rete ferroviaria.

«Nell'ultimo Libro Bianco dei Trasporti del 2011, la Commissione europea ha preso atto che il trasporto merci, sulle distanze inferiori a 300 Km, continuerà ad essere effettuato per larghissima misura con autocarri», ha sottolineato il segretario di Assospedizionieri. «Così in Continente, a maggior ragione in Sardegna, che è un'Isola», ha aggiunto Plaisant. Assospedizionieri Sardegna, inoltre, ha rilanciato il progetto di far partire la Zona franca doganale a Cagliari. «Con l'incremento del movimento che porterà si potrà potenziare, o meglio introdurre fin da ora, il collegamento tutto merci (container e semirimorchi) sulla tratta Cagliari - Genova per far sì che la Sardegna riceva merci destinate al Continente e non viceversa, come succede attualmente». Plaisant ha evidenziato anche alcuni dati significativi: «Per le grandi destinazioni, cioè per paesi europei ed extraeuropei, il movimento dei contenitori con merce sarda, per cui viene utilizzato il porto di Cagliari, è in costante aumento: si è registrato un + 55,3% nel 2010 e si prevede un ulteriore + 33,1% nel 2011».

«Per noi spedizionieri - ha concluso il segretario regionale - è fondamentale la qualità globale del servizio: tempi di resa, transit time, frequenza, puntualità di consegna, non rottura del carico».

Raddoppiate le tariffe sulla Genova - Sardegna

GENOVA - Le associazioni per la difesa dei consumatori Altroconsumo e Casa del Consumatore hanno avviato a Genova una class action contro quattro compagnie di navigazione, Moby, Grandi Navi Veloci, Snav, Forship (Sardinia Ferries), per violazione della concorrenza e allineamento di tariffe verso l'alto.

Secondo la denuncia, le compagnie da un anno all'altro hanno raddoppiato i prezzi dei loro traghetti da Genova verso la Sardegna. Secondo Altroconsumo, che ha riferito questi casi: un pensionato nel 2011 ha pagato per la tratta Genova - Olbia, nello stesso periodo, con la stessa compagnia, la Moby, il 100% in più del 2010, 488 euro invece che 240 euro; una coppia convivente con due figli piccoli, da Genova a Porto Torres, ha speso quest'anno 451 euro, il 100% in più dell'anno precedente; una famiglia con due bambini da Piombino a Olbia 730 euro, il 100% in più del 2010; una coppia 525 euro, oltre il 100% in più della spesa dell'anno precedente - 255 euro - sulla tratta Genova - Olbia.

«Sono storie come queste i cardini su cui Altroconsumo e la Casa del Consumatore hanno impostato la class action» informano le due associazioni. L'azione collettiva risarcitoria è stata depositata presso il Tribunale civile di Genova e notificata alla compagnie. L'obiettivo - precisano - è la restituzione del 50% di quanto pagato dai viaggiatori nel 2011 sulle tratte Genova - Porto Torres, Genova - Olbia, Livorno - Olbia oppure Golfo Aranci, Civitavecchia - Olbia - Golfo Aranci, Piombino - Olbia.

Per Altroconsumo, i casi dei sette proponenti l'azione «sono esemplificativi di come nel 2011 i viaggiatori non abbiano potuto scegliere tra offerte diverse, vedendosi obbligati a pagare maggiorazioni nell'ordine del 90% e del 110%. Sette esempi in un mare di casi vissuti. Sono infatti già 4900 le preadesioni all'azione ricevute da Altroconsumo e Casa del Consumatore».

Strasburgo: via libera liberalizzazione servizi ferroviari

STRASBURGO - Con 526 voti a favore, 80 contrari e 36 astensioni il Parlamento Ue ha approvato la riforma della legislazione comunitaria sulla liberalizzazione dei servizi ferroviari. Il testo, presentato dall'eurodeputata del Pd Debora Serracchiani, chiede ad ogni Stato membro di garantire l'indipendenza e l'imparzialità dell'Autorità nazionale di controllo in modo da eliminare le pratiche concorrenziali discriminatorie e l'applicazione di un quadro finanziario trasparente. In concreto viene richiesta la separazione contabile chiara tra perdite e profitti fra gestori della rete e operatori del trasporto che fanno parte della stessa holding.

Strasburgo chiede inoltre alla Commissione Ue di presentare, entro la fine del 2012, una proposta legislativa sulla separazione totale fra gestione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto e sull'apertura dei mercati nazionali del trasporto ferroviario passeggeri.

Dopo l'approvazione in Aula a Strasburgo, l'europarlamentare Debora Serracchiani, relattrice del cosiddetto "recast ferroviario", cioè il rapporto che modifica e aggiorna la legislazione sul mercato ferroviario unico europeo, ha dichiarato che è stato «un voto importante, che apre la strada alla creazione del Sistema ferroviario unico europeo e che fa finalmente ordine nella normativa del primo pacchetto ferroviario, causa in passato di numerose procedure di infrazione e dunque di confusione».

«Da questo provvedimento ci attendiamo un impulso allo sviluppo del mercato ferroviario europeo, fermo all'11% per il traffico passeggeri e al 6-7% per quello merci. Il ferro è infatti l'unico sistema di trasporti europeo che non ha aumentato il suo volume ma che anzi ha perso nel trasporto merci in favore della strada e dell'aviazione: sono numeri che dicono da soli quanto un intervento fosse necessario».

«Il punto fondamentale che caratterizza il rapporto approvato oggi è la creazione di un'Autorità autonoma e indipendente, che avrà il compito di monitorare il mercato ferroviario garantendo a tutti gli operatori l'accesso ai servizi ferroviari. Una misura che si tradurrà per i cittadini in tariffe più basse e più efficienza del servizio. Il recast ferroviario, inoltre, ha rispettato le norme sul diritto del lavoro, lasciando intatte le norme sul diritto di sciopero, garantendo misure rigorose sulla sicurezza sul luogo di lavoro e, aprendo anche prospettive di cambiamento di un mercato ferroviario ancora asfittico, profilandosi come un volano per l'economia e l'occupazione. Anche gli aspetti connessi alla sicurezza dei passeggeri - ha concluso Serracchiani - sono stati tenuti in considerazione, chiarendo ulteriormente che la responsabilità ultima in caso di incidenti è delle compagnie di trasporto ferroviario».

Assagenti, Maersk e safmarine lasciano

Genova. Maersk Line e Safmarine escono dall'Associazione degli Agenti e Mediatori Marittimi della provincia di Genova. La decisione è stata raggiunta, informano Maersk e Safmarine in una nota, dopo una serie di incontri con i vertici di Assagenti che non hanno però portato alla ricomposizione delle questioni relative alla gestione finanziaria dell'Associazione, ai suoi rapporti con le altre associazioni di categoria, quali Spediporto, al ruolo e alla rappresentatività di Maersk Line e Safmarine nell'ambito della associazione. Maersk Line e Safmarine confermano comunque l'applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro Agenzie Marittime e la continuità del quadro attuale delle relazioni sindacali con le segreterie Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti.

Ansaldo, Fincantieri, mare e sanità la Liguria bussata alla porta di Monti

Sul tavolo del superministro (Sviluppo Economico e Infrastrutture) Corrado Passera ci sono già 195 dossier di crisi industriali. E la Liguria dà il suo contributo, chiamando a raccolta anche altri ministeri del nuovo governo Monti. Nell'elenco ligure c'è un po' di tutto, fra vecchie e nuove emergenze: cantieri che si svuotano di navi da costruire, fabbriche che vengono offerte al miglior offerente per tappare i conti in rosso, soldi destinati alla sanità che appaiono e poi scompaiono, grandi opere che attendono sempre di partire, leggi che si annunciano ma non si votano mai. Più che un appello, Genova presenta al nuovo governo un elenco. Una lunga sequenza di emergenze che attendono risposte nette e altrettanto nette soluzioni. Perché la lunga vacanza di una politica industriale in cui tutto o quasi è stato rinviato ha prodotto guasti che non sarà facile riparare. C'è un po' di tutto, fra vecchie e nuove emergenze: cantieri che si svuotano di navi da costruire, fabbriche che vengono offerte al miglior offerente per tappare i conti in rosso, soldi destinati alla sanità che appaiono e poi scompaiono, grandi opere che attendono sempre di partire, leggi che si annunciano ma non si votano mai. Vediamo nel dettaglio.

Ansaldo. E' l'ultima emergenza, in ordine temporale. Anche se cova da tempo sotto a una cenere che ha posto il gruppo Finmeccanica in uno scontro globale senza precedenti. A Genova hanno sede le eccellenze "civili" di un gruppo che potrebbe orientare il suo business solo sulle attività militari e della Difesa. Se così fosse, sarebbe devastante. E anche un po' paradossale, visto che Ansaldo Energia e Ansaldo Sts (le aziende coinvolte dalla possibile dismissione) sono quanto di meglio il panorama nazionale possa offrire sui rispettivi mercati dell'energia e del segnalamento ferroviario. Difficile, però, contrastare una volontà tesa a ricavare il massimo per alleggerire la pressione finanziaria. Unica alternativa, reclamata a gran voce da istituzioni e sindacati, l'individuazione di partner industriali (non finanziari) per continuare a cavalcare il mercato.

Fincantieri. Da più di un anno il cantiere di Sestri Ponente vive in una fase di stallo, mentre si avvicina sempre più il momento dei cantieri vuoti. A marzo del prossimo anno, con la partenza della "Oceania Riviera", non ci sarà più nulla da costruire. Non è una bella prospettiva per ottocento operai, millecinquecento addetti dell'indotto e per le rispettive famiglie. Il fatto è che continuano a mancare certezze. La prima bozza del piano industriale, consegnata a Fintecna nel 2010, prevedeva la cancellazione di Riva Trigoso e il trasferimento a Sestri di una parte degli addetti. Il piano presentato ai sindacati l'anno successivo arrivava addirittura a ipotizzare la chiusura di Sestri. Il piano, poi, venne ritirato, ma da allora non è più accaduto nulla. Fincantieri ha firmato accordi locali e, più recentemente, ha affidato a Roland Berger il compito di predisporre un nuovo studio di mercato. Ma niente di più. In questo scenario, l'incontro con il governo, fissato per il 9 novembre, è stato spostato al 15, ma la nascita del nuovo gabinetto Monti ha posticipato ancora l'appuntamento. I sindacati attendono una data certa e, in assenza di quella, chiameranno di nuovo i lavoratori allo sciopero.

Trasporti e Infrastrutture. L'ultimo atto del ministro Matteoli, oltre alla conferma di Luigi Merlo alla presidenza del porto di Genova, è stato l'ufficializzazione dell'accordo integrativo fra Rfi e Cociv che consente l'apertura dei cantieri del Terzo Valico. E in effetti, con i primi 500 milioni di spendere, qualcosa si è messo in movimento. Ma l'opera va finanziata per lotti costruttivi e il primo banco di prova sarà la prossima riunione del Cipe, chiamata a finanziare il secondo lotto, da 1,1 miliardi di euro. Nel frattempo deve sempre partire la Gronda di Ponente. Ma non sono solo le grandi opere ad attendere segnali dal nuovo governo. C'è, tanto per fare un esempio, un trasporto pubblico locale che langue e ha bisogno di nuova liquidità per non dover alzare bianca. L'assessore regionale ai Trasporti Enrico Vesco ha già parlato chiaramente: senza un'adeguata "cura del ferro" questa Regione pagherà conseguenze pesantissime in termini di servizio offerto ai pendolari, ma

anche alle merci.

Porti. Anche su questo versante, qualcosa si muove, ma è soprattutto per la volontà delle singole autorità portuali, più che del potere centrale. La legge di riforma, annunciata a inizio legislatura come imminente, è rimasta inchiodata. Il suo punto di forza avrebbe dovuto essere l'autonomia finanziaria, ma l'ostracismo di Tremonti di fronte alla paventata perdita dell'uno-due per cento di quanto incassato e girato all'Erario ha finito per bloccare tutto. Ora ci si riprova, confidando che il superministro Corrado Passera (Infrastrutture e Sviluppo Economico) chiamato a fare i conti con mille emergenze trovi il tempo di occuparsi anche di porti.

Erzelli. Il Parco Scientifico e Tecnologico ha incassato alla vigilia della fine del governo Berlusconi il via libera al protocollo d'intesa che assegna i 25 milioni necessari al trasferimento della Siemens in collina. Manca però un analogo provvedimento per la Ericsson e manca ancora il definitivo via libera dell'università di Genova. L'arrivo al Miur di Francesco Profumo potrebbe per queste partite ancora aperte essere risolutivo. Profumo, savonese d'origine e ansaldino di formazione (cresciuto all'impareggiabile scuola della Nira di Giovanni Gambardella), è stato fino all'altro ieri presidente del Cnr. E proprio in questa posizione aveva applaudito agli sforzi di Carlo Castellano, annunciando anche la disponibilità del Cnr a entrare nella squadra del Parco scientifico, a fianco di Siemens ed Ericsson, ma anche dell'università e dell'Iit.

Gaslini. E' l'ultima beffa. Fa male persino quasi a ricordarla. Inseguiti da anni per sostenere con una adeguata ricerca l'eccellenza mondiale della pediatria, i finanziamenti (35 milioni di euro) sono stati addirittura annunciati e poi smentiti dal governo. Mentre la "legge mancia" non ha dimenticato di sostenere il Gemelli, il Bambin Gesù e il San Raffaele, per il Gaslini non si è trovato nulla. Ora inizia il pressing sul nuovo titolare del dicastero della Salute, Renato Balduzzi, che conosce molto bene Genova. Qui si è laureato (in Giurisprudenza) e qui ha svolto gran parte della sua carriera universitaria (a Scienze Politiche). Ma qui, soprattutto, ha fatto parte del consiglio di amministrazione della Fondazione Carige e per un lungo periodo ha avuto come presidente Vincenzo Lorenzelli, attuale presidente del Gaslini.

PORTO MASSIDDA: RILANCIO DEL SILOS

■ Il porto del futuro passa dal silos. Piergiorgio Massidda, neo presidente dell'Autorità portuale ha intenzione di puntare sul rilancio della struttura. «Il silos? Non trovo ragionevole spendere per buttarlo giù - commenta - se magari, con un importo inferiore, si può rilanciare come ho visto fare in tanti altri porti». Ma tra i suoi progetti ci sono anche pista ciclabile, passeggiata e piccole attività commerciali nel Molo foraneo e un concorso internazionale di idee per il capannone Nervi. «Acquario, museo ma questi sono solo degli esempi; si può fare di tutto: sto cercando di mobilitare per il porto di Cagliari esperienze e intelligenze provenienti da tutto il mondo, oltre gli esperti che ci sono in Sardegna».

Ma Confindustria attacca: la nostra regione è sempre più isolata

Trasporti marittimi, la Sardegna piattaforma del Mediterraneo

CAGLIARI. Tutti hanno un sogno, forse scontato ma sempre attuale: nel Mediterraneo, la Sardegna deve diventare una piattaforma del trasporto marittimo. È un'ottima idea, anche se gran parte del progetto non è certo (lo è mai stato?) in mano ai sardi. Fra Europa, Governo e persino magistratura amministrativa sono altri, troppo spesso, a decidere per l'isola. Ci vorrebbe, da Olbia a Cagliari, maggiore consapevolezza sul caso, invece non c'è, o comunque si materializza a vampate, per poi perdersi in un'infinità di rivoli, annunci, sgambetti e ricorsi.

Il progetto. Ieri, durante il convegno "Trasporti snodo-2 Sardegna piattaforma logistica", l'intento è venuto fuori ancora una volta. L'assessore regionale Christian Solinas e i presidenti dell'autorità portuali del Nord Sardegna e di Cagliari, Paolo Piro e Piergiorgio Massidda, lo hanno detto con chiarezza: «Dobbiamo realizzare le condizioni per attirare nell'isola aziende e operatori del settore trasporti, sfruttando proprio la centralità della Sardegna». La storia racconta che nell'antichità ci sono riusciti i fenici più di altri, ma oggi è quasi impossibile. Perché? Perché manca il coordinamento, perché le compagnie marittime sono controllate da armatori forestieri alle quali la Sardegna non riesce a contrapporre una sua flotta. Anche il tentativo di quest'estate da parte della Regione è stato bersagliato più volte dall'interno e spesso a ragione, ma la verità è che i traghetti noleggiati dalla Saremar, Dimonios e Scintu, non hanno ripreso ancora a viaggiare, nonostante le promesse, mentre la Tirrenia privatizzata continua a essere appesa a un filo e dal canto loro gli armatori si accaniscono nel tagliare le rotte. Regna l'incertezza non solo nei conti ma soprattutto nelle strategie.

I mercati. Oltre a quello locale in affanno, bisognerebbe saper attrarre il Nord Europa e l'Oriente verso la Sardegna, proponendo l'isola come un ponte fra l'Occidente e l'Africa. È un altro sogno, ma proprio ieri la Confindustria, riunita a Sassari, è ritornata a parlare di problemi reali e ha denunciato l'estrema difficoltà in cui da mesi operano le imprese: «Siamo di fronte — si legge in un documento — a un crescente isolamento del nostro sistema produttivo a Porto Torres come a Cagliari». Con subito dopo una critica "alle ultime contrapposizioni fra la Regione e gli armatori, che continuano ad allontanare la soluzione del problema". Bisogna fare in fretta, per uscire dal deserto, questa è la sostanza. Ieri, al convegno sul Mediterraneo, l'assessore ha annunciato che presto la Giunta presenterà un disegno di legge per riorganizzare i trasporti marittimi, mentre le autorità portuali hanno detto che cominceranno a "lavorare assieme". Bene, dice la Confindustria, purché "una volta per tutte sia affrontato, in un tavolo congiunto, l'esigenza di avere certezze, efficienza e costi sostenibili nel traffico passeggeri e merci".