



## Dai Porti:

### Venezia:

**"...Investimenti per oltre 3 milioni di euro al terminal multi servizi..."** (L'Informatore Navale)

**"...Nuova gru Biargano, portata da 125 tonnellate..."** (Ansa)

### Genova:

**"...Gli ultimi giorni della nave Urania..."** (The Medi Telegraph)

**"...Nel decreto Genova soldi anche agli operatori portuali..."**  
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

**"...Si allontana l'ipotesi di Toti commissario per la ricostruzione..."**  
(Il Sole 24 Ore)

**"...Nuove verifiche sul container..."** (Il Secolo XIX)

**"...StraGenova nel Cuore a ottobre tutta la città si rimette a correre..."**  
(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

**"...Anticipato il consiglio dei ministri per il decreto Genova..."**  
(Corriere Marittimo, L'Informatore Navale)

**"...Vertice a Genova tra amministrazione, Adsp e operatori del porto..."**  
(Il Messaggero Marittimo)

**"...Genova porto e città attendono il decreto del Governo..."**  
(Messaggero Marittimo)

**"...Il porto chiede aiuti per aprire di notte..."** (The Medi Telegraph)

**"...L'affidamento a Fincantieri non è un problema..."**  
(The Medi Telegraph)

**"...Dopo il crollo a Sampierdarena persi a 2.500 container..."**  
(Il Sole 24 Ore, Il Messaggero)

**"Niente incarico diretto alla società pubblica e pieni poteri..."**  
(Il Messaggero)

### La Spezia:

**"...La Commissione per il concorso porta di Sion..."**  
(La Gazzetta Marittima)

**"...La Spezia e Marina di Carrara ecco i traffici del 1° semestre..."**  
(La Gazzetta Marittima)

**"...Lo sviluppo di La Spezia passa per il Port community system..."**  
(Il Messaggero Marittimo, Ferpress)

**"...Esordio La Spezia a Ny, piano da 328 mln di investimenti..."**  
(Ansa)

### Piombino:

**"...Pim conferma tutti gli impegni..."**  
(Il Telegrafo)

**"...Torna la linea Piombino-Olbia..."**  
(Il Telegrafo, Il Secolo XIX, Il Tirreno)

### Livorno:

**"...Risposte e che siano chiare..."**  
(La Gazzetta Marittima)

**"...Porto, finalmente la svolta per i bacini..."**  
(Il Tirreno)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
8,9 e 10 SETTEMBRE 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



Rassegna stampa



## INDICE



**"...Macchè sconto, con la Capitaneria abbiamo una forte collaborazione..."** (Il Tirreno)

**"...Contesa sui passeggeri a Livorno..."**

(The Medi Telegraph)

### **Napoli:**

**"...Naples Shipping Week, le grandi sfide..."** (La Gazzetta Marittima, Il Corriere del Mezzogiorno)

**"...Universiadi, oltre 4000 atleti ospitati sulle navi da crociera nel Porto di Napoli..."** (Seareporter)

### **Bari:**

**"...ADSPMAM, Università e Banche pugliesi per costruire una rete di supporto alle imprese nelle ZES..."** (Il Nautilus)

**"...Accordo per investimenti nelle aree portuali..."** (Messaggero Marittimo)

**"...Porti Puglia, firmato accordo con banche e università per Zes..."** (Ansa, Gazzetta del Mezzogiorno, Italtpress, Nuovo Quotidiano di Puglia)

### **Gioia Tauro:**

**"...Concessione del porto..."** (Il Quotidiano della Calabria)

### **Messina:**

**"...Portuali e sindacati: si colga l'opportunità..."** (La Gazzetta del Sud)

**"...Collegamento tra Milazzo e Napoli L'Amministrazione al crocevia..."** (La Gazzetta del Sud)

**"...La nuova Authority è una sfida politica..."** (La Gazzetta del Sud)

### **Augusta:**

**"...Le associazioni ambientaliste contro l'ampliamento del porto di Augusta..."** (Quotidiano di Sicilia)

### **Cagliari:**

**"...Euromed: Porti, Ateneo Cagliari guida progetto UE, Spostamenti più veloci per le merci"** (Ferpress)

**"...L'ordinanza sul meteo a Golfo Aranci..."** (La Gazzetta Marittima)

**Altre notizie dai porti italiani ed esteri**

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

## PORTO: INVESTIMENTI PER OLTRE 3 MILIONI DI EURO AL TERMINAL MULTI SERVICE

**Collaudata oggi la nuovissima gru Biargano, che si aggiunge all'ampia dotazione del terminal**

*Venezia, 12 settembre 2018* – E' stata collaudata oggi la gru di ultima generazione che sarà presto operativa nel terminal Multi Service a Porto Marghera. Si tratta di una gru Biargano Model 6 prodotta dalla Konecranes Gotwald, le cui sezioni sono giunte direttamente in nave da Dusseldorf, sede produttiva.

Le operazioni di assemblaggio, che si sono svolte direttamente al terminal, sono durate due settimane, trattandosi di un mezzo che raggiunge i 39 metri di altezza e fino a 51 metri di sbraccio massimo per un peso di oltre 450 tonnellate.

La gru, con portata fino a 125 tonnellate ha una configurazione a doppio argano, fondamentale per l'utilizzo delle benne a funi che permetteranno di garantire un elevato rate di sbarco nelle navi, con migliori prestazioni soprattutto in termini di velocità e consumi rispetto alla altre analoghe dotazioni già in uso presso il terminal: la Biargano va infatti ad aggiungersi alle altre 7 gru portuali da 80 a 200 tonnellate, e potrà essere alimentata anche tramite energia elettrica.

Un investimento di oltre 3 milioni che andrà a potenziare ulteriormente le performance di Multi Service, terminal d'eccellenza riconosciuto a livello europeo nel settore breakbulk e in particolare dei project cargo.

“Si tratta di un investimento importante per la nostra azienda che, in questo modo, continua a scommettere sullo scalo di Venezia – dichiara Paolo Dello Iacono, AD di Multi Service -. Siamo convinti della potenzialità del Porto e dell'intero sistema portuale italiano e confidiamo di aumentare i nostri traffici in futuro, continuando a investire in risorse umane e tecnologiche”.

“Quando un nostro terminalista sceglie di rafforzare la sua presenza nel nostro scalo, investendo risorse in tecnologia e innovazione, significa che siamo sulla strada giusta – conferma il presidente dell'AdSP Pino Musolino – La nostra missione continua ad essere quella di creare le condizioni adatte affinché gli imprenditori continuino a scommettere sul Porto del Veneto con i suoi scali di Venezia e di Chioggia, l'efficienza dei quali è condizione necessaria affinché le aziende si possano approvvigionare di materie prime e possano esportare i loro prodotti finiti nel mondo”.

## Porti: a Venezia nuova gru Biargano, portata da 125 tonn.

Collocata in terminal Multi Service, assemblata in banchina

VENEZIA, 12 SET - E' stata collaudata oggi la gru di ultima generazione Biargano "Model 6" prodotta dalla Konecranes Gottwald, che sarà presto operativa nel terminal Multi Service a Porto Marghera. Lo rende noto oggi l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale.

Le sezioni sono giunte direttamente in nave da Duesseldorf, sede produttiva. Le operazioni di assemblaggio, svolte direttamente al terminal, sono durate due settimane, per un mezzo che raggiunge i 39 metri di altezza e fino a 51 di sbraccio massimo, per un peso di oltre 450 tonnellate. La gru, con portata fino a 125 tonnellate, ha una configurazione a doppio argano, fondamentale per l'utilizzo delle benne a funi che permetteranno di garantire un elevato rate di sbarco nelle navi. La Biargano si aggiunge alle altre stte gru portuali da 80 a 200 tonnellate, e potrà essere alimentata anche tramite energia elettrica.

L'investimento di oltre 3 milioni andrà a potenziare ulteriormente le performance di Multi Service, terminal d'eccellenza riconosciuto a livello europeo nel settore breakbulk e in particolare dei project cargo.

"Quando un nostro terminalista sceglie di rafforzare la sua presenza nel nostro scalo, investendo risorse in tecnologia e innovazione - afferma il Presidente dell'AdSP Pino Musolino - significa che siamo sulla strada giusta. La nostra missione continua ad essere quella di creare le condizioni adatte affinché gli imprenditori continuino a scommettere sul Porto del Veneto con i suoi scali di Venezia e di Chioggia, l'efficienza dei quali è condizione necessaria affinché le aziende si possano approvvigionare di materie prime - conclude - e possano esportare i loro prodotti finiti nel mondo". (ANSA).

## Gli ultimi giorni della nave Urania: demolita entro la fine della settimana

Genova - Una volta tolto l'ultimo pezzo della nave, il bacino potrà essere rimesso in esercizio entro un massimo di due mesi.

Genova - 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 Pri-baz; 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.

# Rixi: «Nel decreto Genova soldi anche agli operatori portuali»

Genova - Il sottosegretario: «Si tratta di misure che normalmente non si potrebbero attuare perché confliggerebbero con alcuni regimi di carattere europeo».

Genova - Nel decreto su Genova a cui sta lavorando il Governo «sono previste anche misure per gli operatori del porto, alcune misure 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». È quanto ha anticipato il sottosegretario alle infrastrutture Edoardo Rixi, al termine di un incontro con il sindaco di Genova, Marco Bucci, con il coordinatore europeo del Corridoio Reno-Alpi, Pawel Wojciechowski e con i rappresentanti degli operatori portuali. **«Arrivare oggi a Genova è molto più difficile di prima - ha aggiunto Rixi - ed evidentemente 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».**

# Nel “decreto Genova” fondi per il ribaltamento Fincantieri

L'azienda chiamata a giocare un ruolo di primo piano nella ricostruzione attende risorse per lo spostamento a mare e l'ampliamento delle aree

Matteo Dell'Antico

Potrebbe essere tutta questione di incastri. Di priorità e soprattutto di quanti fondi saranno messi a disposizione dal governo per il capoluogo ligure dopo il crollo di Ponte Morandi.

Quel che però è certo - secondo quanto risulta al *Secolo XIX* - è che proprio in queste ore, a Roma, si sta valutando la possibilità di inserire nel “decreto Genova” anche i finanziamenti necessari per avviare i lavori del maxi-ribaltamento a mare per lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente. Il sito genovese, infatti, sarà coinvolto nella costruzione del nuovo ponte che verrà realizzato dopo la demolizione del Morandi. A Sestri potrebbero arrivare via mare parti del viadotto e proprio all'ombra della Lanterna questi enormi pezzi d'acciaio verranno assemblati. Il gruppo navalmeccanico guidato da Giuseppe Bono giocherà un ruolo di primo piano nella realizzazione dell'infrastruttura e proprio ad Fincantieri, nei giorni scorsi, ha detto che il sito di Sestri opererà su più turni e avrà bisogno di più personale per lavorare al nuovo ponte.

Ma il cantiere di Sestri attende da anni che il governo conceda i fondi per realizzare il ribaltamento a mare,

L'economista dell'Ue Wojciechowski in città: aspettiamo dall'Italia il piano per l'emergenza

opera necessaria per garantire maggiori spazi a disposizione del cantiere e offrire allo stabilimento la possibilità di realizzare le nuove meganavi da crociera che al momento, per mancanza di aree adeguate, non possono essere costruite a Genova. Fincantieri, proprio nei mesi scorsi, ha presentato un nuovo piano, rinnovato rispetto a quello del 2009, per ingrandire Sestri. Nel progetto presentato da Bono in **Autorità portuale** sono previsti più spazi a disposizione dello stabilimento - oltre 100 mila metri quadrati con interventi di riempimenti a mare contro 70 mila iniziali -, un super-bacino per le meganavi e una banchina con doppio accosto per le unità da crociera. La realizzazione del piano, potenziato rispetto a quello del 2009, ha un costo di realizzazione di circa 140 milioni di euro contro i 70 previsti in base all'accordo firmato nove anni fa al ministero dello Sviluppo economico. A disposizione, al momento, ci sono però solo 40 milioni di euro. Il nuovo accordo - dopo avere trovato una soluzione sulla sicurezza vista la vicinanza del cantiere al terminal Porto Petroli - dovrà prevedere un ricalcolo della parte finanziaria e ulteriori fondi nazionali. Finanziamenti che ora potrebbero essere inseriti dal governo nel “decreto Genova”.

PIANO SUL CAR-SHARING

«Genova faccia in fretta e ci

presenti un piano per affrontare l'emergenza». È l'invito rivolto alla città da Pawel Wojciechowski, economista, ex ministro delle Finanze in Polonia e coordinatore per l'Unione europea del corridoio Reno-Alpi, il principale collegamento per le merci tra il Mediterraneo e i porti del Nord Europa. Genova, come ha fatto sapere ieri il presidente dell'**Autorità portuale** Paolo Emilio Signorini, vuole presentare all'Europa un piano dettagliato per decongestionare le strade dal traffico passeggeri e dare più fluidità al trasporto delle merci. Vuole farlo anche ricorrendo al car-sharing e ad altre forme di mobilità sostenibili che godono di incentivi europei.

Anche l'apertura notturna dei terminal può beneficiare di incentivi da Bruxelles, per attutire i costi del lavoro straordinario. «Tutto possibile - conferma Wojciechowski - ma prima di pronunciarsi la Commissione dovrà valutare le proposte sul tavolo». La visita del coordinatore polacco fa da apripista all'arrivo a Genova, l'8 ottobre, del commissario europeo ai trasporti Violeta Bulc. La città vuole presentarsi all'appuntamento con un piano per affrontare l'emergenza. —

L'INCONTRO A GENOVA

## Si allontana l'ipotesi di Toti commissario per la ricostruzione

**Rixi: decide il premier, ma serve una persona che possa dialogare a tutti i livelli**

**Raoul de Forcade**  
GENOVA

«Non sta a me dire chi sarà il commissario per la ricostruzione del ponte di Genova, lo deciderà il presidente del Consiglio ma mi auguro che sia persona che possa dialogare a tutti i livelli, perché in questo momento meno tensioni ci sono, più ci si parla più si fa veloce a risolvere i problemi». È quanto ha detto il sottosegretario alle Infrastrutture, Edoardo Rixi, al termine di un incontro al quale hanno preso parte il coordinatore europeo del Corridoio Reno-Alpi, Pawel Wojciechowski, il sindaco di Genova, Marco Bucci, il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Signorini, e i rappresentanti degli operatori del porto della Lanterna.

La frase di Rixi, arrivata in risposta a chi chiedeva se l'incarico potesse essere affidato a Bucci, lascia intendere che si allontana la possibilità che il Governo decida di nominare il presidente della Regione Liguria e commissario per l'emergenza, Giovanni Toti. In questo momento, infatti, il dialogo tra l'Esecutivo e il governatore è ai minimi termini. In particolare dopo la conferenza stampa di venerdì scorso, con la quale Toti ha lanciato un possibile accordo tra Autostrade per l'Italia, Fincantieri e Renzo Piano, indirizzato alla ricostruzione del ponte. Il Governo (in particolare il M5S) si oppone a un ruolo attivo di Aspi nella ricostruzione. Lo stesso Rixi, che pure è in buoni rapporti con Toti, avendo contribuito, con lui, alla vittoria in Liguria della coalizione di centrodestra, ha sottolineato che «ora occorre buttare più acqua sul fuoco che benzina, perché di benzina ce n'è stata tanta negli ultimi giorni. Il Governo e gli enti locali devono trovare un punto di

equilibrio».

Da parte sua, Toti ha risposto indirettamente affermando che «senza un decreto legge del Governo», il commissario per la ricostruzione rimane una «figura mitologica, come l'ippogrifo» e sottolineando che «nella normativa italiana il commissario per la ricostruzione non è sostitutivo, ma è supplementare a quello per l'emergenza (cioè lo stesso Toti, ndr), che resta fino a quando è decretato lo stato di emergenza, cioè per 12 mesi. Anche su questo argomento penso si possa ragionare molto serenamente con il Governo; dipende molto da quale sarà la strada che si vorrà percorrere per uscire dall'emergenza. Noi, come istituzioni locali, abbiamo chiesto che (i commissari, ndr) coincidano nella Regione Liguria ma siamo disponibili a discutere di ipotesi diverse purché queste siano semplificate». Toti ha anche annunciato che «partirà nel fine settimana il monitoraggio con i sensori dei monconi del Ponte Morandi» per verificare, tra l'altro, se è praticabile «il rientro delle famiglie sfollate in casa per il recupero dei loro beni». Riguardo invece al decreto in fieri su Genova, «ci aspettiamo - ha detto Toti - un provvedimento di legge confrontato con gli enti locali fino in fondo». Rixi, intanto, ha chiarito che nel decreto saranno previste «per gli operatori del porto alcune misure 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. Del resto, arrivare oggi a Genova è molto più difficile di prima».

L'incontro tra il sottosegretario, le istituzioni locali e Wojciechowski è stato un preludio all'arrivo a Genova. L'8 ottobre, di Violeta Bulc, Commissario Ue ai Trasporti, che sarà nel capoluogo ligure anche per vedere con i propri occhi l'entità del danno causato dal crollo del Morandi. Wojciechowski si è confrontato con gli ope-

ratore portuali, sottolineando come, a maggior ragione dopo il collasso del Morandi, Genova abbia bisogno di un rafforzamento del trasporto su ferro sulla direttrice Nord-Sud, voluto fortemente anche dalla Ue. Rafforzamento che certamente include il Terzo valico ma anche la piena realizzazione dell'ultimo miglio ferroviario per il collegamento dei terminal portuali. E ha ricordato che ci sono programmi Ue a favore dello sviluppo di sistemi gestionali che possono avere una forte influenza nell'agevolare il momento di emergenza che Genova sta vivendo. Ad esempio il lavoro notturno, l'ottimizzazione del ciclo dei controlli doganali e sanitari delle merci e della piattaforma informatica *port community system* e l'utilizzo del *marebonus* e del *ferrobonus*.

• RIPRODUZIONE RISERVATA

### GLI ESITI

**L'identikit del commissario**  
Ieri il sottosegretario alle Infrastrutture Edoardo Rixi ha sottolineato che il commissario per la ricostruzione del ponte dovrà essere una persona che dialoghi a tutti i livelli, «perché in questo momento meno tensioni ci sono, più ci si parla più si fa veloce a risolvere i problemi». Dichiarazioni che fanno pensare a una esclusione del governatore ligure Giovanni Toti

**Le misure per i portuali**  
Nel decreto saranno previste per gli operatori del porto alcune misure che normalmente non si potrebbero attuare perché confliggerebbero con alcuni regimi di carattere europeo. Il prossimo 8 ottobre è prevista anche la visita a Genova di Violeta Bulc, la commissaria europea ai Trasporti



## Il Secolo XIX

---



**ARTIFICIERI E SCIENTIFICA IN AZIONE IN PORTO A PRA'**

### **Nuove verifiche sul container**

Artificieri e scientifica della polizia hanno effettuato ieri nuovi campionamenti sulle sostanze contenute nel container (nella foto) sequestrato dalla procura al porto di Pra'. E sempre ieri si è tenuta una riunione in prefettura, nella quale si è deciso che le sostanze, potenzialmente pericolose ed esplosive, saranno rimosse in diversi momenti.

L'INIZIATIVA

# StraGenova nel Cuore a ottobre tutta la città si rimette a correre

Il Secolo XIX lancia un'edizione speciale sulla nuova strada che collegherà Sestri e il porto. Agli iscritti le maglie ricordo

**Claudio Paglieri**

«Ci fermiamo per un minuto di silenzio, poi la città riprenderà a correre». Parola del sindaco Marco Bucci, ottimo mezzofondista in gioventù. Il momento di riflessione e ricordo a un mese dalla tragedia di Ponte Morandi non può non accompagnarsi a un sentimento di reazione, di riscatto. Genova piange ancora i suoi morti ma la città è viva, per niente rassegnata, anzi piena di una sacrosanta rabbia che si può e si deve trasformare in azione.

Anche *Il Secolo XIX*, ormai un punto di riferimento per gli amanti della corsa grazie all'organizzazione della StraGenova di maggio, ha deciso di muoversi. E di preparare un'edizione speciale, la StraGenova nel Cuore, che unirà sport, solidarietà e ripartenza della città. L'appuntamento è per una domenica di ottobre, probabilmente il 14, su un luogo altamente simbolico: la nuova strada che ripercorrendo la "strada del Papa"

unirà l'aeroporto di Sestri con il porto passando attraverso l'Ilva. Pensata per alleggerire il traffico cittadino e destinata ai camion, quella domenica sarà riservata ai podisti. Partenza dalla Sala Chiamata, luogo facile da raggiungere anche con la metropolitana, e da lì un percorso da coprire a passo libero, con andata e ritorno, per un totale di circa 8 chilometri. Ma siccome non sarà una gara, solo una sgambata, ciascuno sarà libero di fare dietrofront anche prima. Ci saranno runner di valore, semplici amatori e anche tanta gente comune, magari con i bambini e i cani. Una sorta di fusione tra le varie anime della StraGenova, quella degli atleti tesserati per le varie società e quella della Family Run. E attendiamo, perché no, anche i turisti che continuano a venire a Genova per goderne le bellezze e sostenerne l'economia. Oltre a testimonial, campioni dello sport e allo stesso sindaco Bucci che rimetterà le scarpe da running.

Il passo sarà libero e altrettanto l'offerta al momento dell'iscrizione. Ripagata - fino a esaurimento - da una maglia tecnica Joma con il disegno del ponte spezzato e il cuore al centro: il simbolo lanciato nei giorni scorsi da Regione e Comune, nostri partner istituzionali nell'iniziativa, insieme [all'Autorità Portuale](#). Presto, non appena la data verrà confermata, apriremo le iscrizioni. E il ricavato della manifestazione sarà devoluto a un progetto in favore della città.

Un segnale importante per il mondo del podismo, che dal canto suo è già ripartito, dopo l'inevitabile annullamento o slittamento di alcune gare, compresa purtroppo la Genova City Marathon del 2 dicembre che sarebbe dovuta passare proprio in Valpolcevera. Non si poteva, in questo momento, creare altri problemi al già fragile traffico cittadino e impegnare tanti vigili nella sorveglianza del percorso. Gli organizzatori sperano ancora di trovare una soluzione alternativa. —

### Signorini: «La ferrovia riapre tra un mese»

Genova - Il presidente del porto di Genova: «A giorni dovremo avere i dati raccolti dalle sonde inserite nei resti del ponte, e sulla base di tali risultanze il Sindaco Bucci dovrà autorizzare l'ingresso dei tecnici di Rete Ferroviaria Italiana nell'area». Genova - La linea ferroviaria merci della Valpolcevera, interrotta a causa del crollo del ponte Morandi, potrebbe tornare operativa entro un mese. È questa la previsione del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini, in occasione della visita genovese del coordinatore europeo del Corridoio Reno-Alpi Pawel Wojciechowski, «che per il nostro porto - assicura Signorini - è un interlocutore fondamentale».

**La riapertura della linea rappresenta uno dei passaggi più importanti per ridurre il traffico di mezzi pesanti sulle arterie stradali cittadine:** «Penso che, ragionevolmente, - aggiunge Signorini - entro un mese questo importante obiettivo potrebbe essere raggiunto. A giorni dovremo avere i dati raccolti dalle sonde inserite nei resti del ponte, e sulla base di tali risultanze il Sindaco Bucci dovrà autorizzare l'ingresso dei tecnici di Rete Ferroviaria Italiana nell'area, che, come ha ricordato il Procuratore, è oggetto di indagini ma non è posta sotto sequestro. A quel punto, nel giro di alcune settimane il gestore della rete ferroviaria dovrebbe poter ripristinare la linea».

**Ormai imminente dovrebbe essere, invece, l'apertura della strada a mare, all'interno delle aree Ilva, dedicata al traffico dei camion che oggi sono costretti a transitare su lungomare Canepa:** «Non la inaugureremo il 15 settembre, come previsto inizialmente, ma potremo farlo già il 17 o il 18», ha confermato il sindaco di Genova Marco Bucci

## Toninelli: Anticipato il consiglio dei ministri per il decreto Genova

**ROMA** - L'approvazione del decreto legge per Genova potrebbe arrivare anche domani, giovedì 13 settembre, dal Consiglio dei ministri "Abbiamo lavorato fino a questa notte alle due" - lo ha dichiarato il ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli a margine del 63° Congresso Nazionale Ordini Ingegneri d'Italia. *"così puntiamo ad accelerarne l'approvazione. L'obiettivo è far ripartire una delle città più importanti del nostro paese"*. La discussione del decreto arriverebbe quindi in anticipo di un giorno, rispetto a quanto precedentemente annunciato. Sarà Fincantieri ad avere l'affidamento diretto dei lavori di ricostruzione del ponte, Toninelli ha specificato *"Su questo c'è una interlocuzione continua con l'Europa, ci sono condizioni eccezionali che giustificano questa strada"*,

# L'Informatore Navale

---

## Decreto Genova: Tarlazzi (Uiltrasporti), governo preveda sostegno economico alle imprese

Roma, 12 settembre 2018 - "E' necessario che nel Decreto Genova, che il Governo si sta accingendo ad emanare, siano previsti i sostegni economici indispensabili alle aziende di autotrasporto e a quelle portuali per affrontare l'emergenza". E' quanto afferma il Segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, che prosegue: "Senza risorse economiche di sostegno alle imprese si rischia di non poter scongiurare il pericolo di depauperamento dei traffici commerciali del primo porto italiano, che deve garantire operatività e puntualità nonostante le difficoltà logistiche prodotte dal crollo del ponte. Un impoverimento dei traffici si tradurrebbe immediatamente in danni strutturali al sistema delle imprese genovesi, con ricadute occupazionali estremamente negative. Chiediamo al Governo di non permettere che il crollo del ponte distrugga una parte fondamentale dell'economia del Paese".

# Il Messaggero Marittimo

---

## 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.

## Genova porto e città attendono il decreto del Governo

Sono attese misure appropriate per il settore dei trasporti

GENOVA – In attesa che il Governo emani il decreto Genova, previsto per venerdì prossimo, stanno circolando voci sulla mancanza di importantissime norme e misure, a favore del trasporto merci.

“E’ a tutti evidente un calo di traffici e un aumento spropositato di costi, dice il presidente di Saimare, Mino Giachino, un aumento che coinvolge una serie di aziende compresi i terminalisti. Il crollo del ponte e la ferrovia interrotta, costringono il trasporto ad effettuare lunghi percorsi alternativi, a pagare cifre per lavori notturni, a sostituire con costi di gran lunga superiori, quello che prima del 14 Agosto veniva effettuato via rotta. Se il decreto Genova, molto atteso dall’hinterland del più grande porto d’Italia, non troverà misure appropriate che vengono incontro alle necessità degli operatori, non solo genovesi, tutto il nord Italia si troverà a subire una profonda crisi. Il Governo, come più volte accennato dal Governatore Toti, certamente sarà attento a queste richieste”.

Il presidente di Saimare ed ex sottosegretario ai Trasporti non ha mancato di tornare su altri temi che coinvolgono il settore del trasporto delle merci. Intervenedo ad un convegno organizzato dal “vecchio triangolo industriale”, Giachino ha detto che “con la Tav e gli altri Corridoi europei l’Italia diventerà l’hub logistico del sud Europa verso Africa, Medio Oriente e Estremo Oriente e potrà aumentare oltre a un consistente numero di posti di lavoro anche un punto il Pil. Con la Tav la Via della Seta potrà attraversare il nostro paese dandoci il collegamento con Eurasia”.

“La Tav e i Corridoi europei non renderanno solo più competitive le nostre esportazioni, ha continuato il presidente di Saimare, ma faranno aumentare alla grande l’economia del nostro paese. L’export è sempre più elemento importante sopra tutto se guardiamo al manifatturiero e all’enogastronomia. Questi settori potranno svilupparsi grazie alla competitività delle nostre reti di trasporto verso il mercato globale.

Si parla invece poco, ha detto Giachino, di aumentare la capacità e la competitività delle nostre infrastrutture, dai porti agli aeroporti, dalle reti autostradali alle reti ferroviarie. La realizzazione dei 4 Corridoi che sono tutti collegati ai nostri porti e una migliore politica logistica potranno far diventare il nostro paese l’hub del sud Europa per i collegamenti da e per l’Africa, il Medio Oriente e l’Estremo Oriente.

Oggi il nostro sistema non può gestire tutta la merce in arrivo in Italia, tanto è vero che perdiamo 600-800mila container che scelgono di arrivare a Rotterdam, Anversa, Amburgo ecc, lasciando negli scali nord europei entrate fiscali e lavoro. Recuperare questo traffico ci darebbe da 6 a 10 miliardi di Pil e, come già detto, posti di lavoro. Non è fuori luogo dire che la realizzazione dei 4 Corridoi e la maggiore efficienza dei nostri porti potrà consentire all’Italia di attrarre almeno i traffici diretti verso la Svizzera e il Baden Wurtemberg che insieme valgono 1.000 miliardi di Pil, come il Pil prodotto dal Nord del nostro Paese.

Per questi motivi, conclude Giachino, al di là delle indagini sulle responsabilità della caduta del Morandi, occorre dare il via subito alla costruzione del nuovo ponte e in questo periodo il Governo, come ho detto in apertura, deve sopra tutto intervenire con forza a favore delle aziende di trasporto che oggi, da sole, suppliscono alle Ferrovie interrotte e consentono alla merce che arriva a Genova di arrivare alle aziende manifatturiere del Nord del nostro Paese”.

# Genova, il porto chiede aiuti per aprire di notte

Genova - Potrebbe essere questione di giorni. Forse un paio di settimane. L'apertura notturna dei terminal del porto di Genova, dopo il crollo di Ponte Morandi, consentirebbe allo scalo di movimentare via camion le merci che entrano e escono dalle banchine senza bloccare la viabilità cittadina durante le ore diurne

**Genova - Potrebbe essere questione di giorni.** Forse un paio di settimane.

**L'apertura notturna dei terminal del porto di Genova**, dopo il crollo di Ponte Morandi, consentirebbe allo scalo di movimentare via camion le merci che entrano ed escono dalle banchine senza bloccare la viabilità cittadina durante le ore diurne e contemporaneamente garantirebbe allo scalo maggiore operatività, **recuperando così parte del terreno perso rispetto alle difficoltà sopraggiunte dopo la tragedia dello scorso 14 agosto.** Uno dei problemi principali che per ora ha fermato l'apertura h24 dei terminal è quello relativo ai costi. «Chiediamo che nel "decreto Genova" venga previsto un sostegno a favore dei terminal genovesi e dell'autotrasporto», dice Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. «Per ora - aggiunge - molti operatori hanno dato la loro disponibilità a lavorare anche di notte ma garantire un'operatività al porto h24 ha dei costi. Servono degli incentivi a favore degli imprenditori da parte del governo. Sono convinto - chiude Signorini - che se nel "decreto Genova" saranno compresi aiuti per il porto, l'apertura notturna dei terminal sarà messa in pratica da tutto lo scalo. In caso contrario, invece, sarà una decisione che spetterà ai singoli terminalisti. Come Authority siamo pronti a dare il via libera in poche ore all'intera macchina organizzativa e dei controlli una volta avuto l'ok da parte degli operatori».

**Il porto di Genova movimentava quasi 5.000 Tir al giorno**, di questi circa duemila - prima del crollo - transitavano su Ponte Morandi. «Sarà necessario aprire il porto anche di notte - dice il terminalista Aldo Spinelli - per evitare il collasso della città. I camion che trasportano i container che arrivano o partono via nave dal nostro porto non possono operare solo durante il giorno, altrimenti avremo un traffico completamente paralizzato. Dalla prossima settimana - sottolinea - le aziende riprenderanno la loro piena produzione dopo la pausa estiva: le merci aumenteranno e di conseguenza crescerà anche il numero di mezzi pesanti movimentati in banchina e che poi si riverseranno sulle strade».

**Il primo scalo d'Italia**, dopo il crollo del Morandi, deve fare i conti anche con la mancanza di una parte della ferrovia utilizzata per le merci perché i binari sono occupati dalle macerie del viadotto. Ad essere penalizzato da questa mancanza è soprattutto il bacino portuale di Sampierdarena. Il coordinatore europeo del Corridoio Reno-Alpi, Pawel Wojciechowski, questa mattina visiterà il porto di Genova e poi avrà un confronto con il cluster marittimo sulle azioni che il sistema logistico-portuale si trova a mettere in campo dopo il crollo di Ponte Morandi. La logica dell'incontro, si legge in una nota di Palazzo San Giorgio, sarà quella di concentrare l'attenzione principalmente sull'attuale situazione di emergenza, ma saranno rappresentati al coordinatore anche tutti i piani di potenziamento infrastrutturale del porto e dei suoi collegamenti con l'hinterland. Al summit dovrebbero essere presenti - oltre agli operatori - anche il sottosegretario alle Infrastrutture Edoardo Rixi, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il sindaco del capoluogo ligure, Marco Bucci. La commissaria europea ai Trasporti, la slovena Violeta Bulc, sarà invece a Genova il prossimo 8 ottobre.



# Ponte, «l'affidamento a Fin-cantieri non è un problema»

Roma - «In realtà non c'è nessun problema, perché si tratta di un caso emergenziale. L'interlocuzione con l'Europa è già aperta e ci sono le basi positive perché ci possa essere un assegnazione diretta in deroga al codice degli appalti». Così il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli

**Roma - «In realtà non c'è nessun problema**,perché si tratta di un caso emergenziale. L'interlocuzione con l'Europa è già aperta e ci sono le basi positive perché ci possa essere un assegnazione diretta in deroga al codice degli appalti».

**Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli** a margine del congresso nazionale degli ingegneri interpellato su eventuali problemi derivanti dall'affidamento diretto per la ricostruzione del ponte di Genova: «È un caso eccezionale e come tutti i casi eccezionali siamo convinti che non ci siano problemi», ha aggiunto. In merito al parere dell'Unione europea, il ministro ha spiegato che comunque «sarà successivo al provvedimento (del governo) però noi ci portiamo avanti interloquendo sulla fattibilità della norma e pare non ci sia alcun tipo di problema visto che l'hanno fatto anche altri paesi. Mi pare normale che si possa fare anche in Italia».

il porto di genova un mese dopo

## Dopo il crollo a Sampierdarena persi 2.500 container

*L' allarme riguarda in modo particolare il ripristino della ferrovia in Valpolcevera*

**Genova** A un mese dal crollo del viadotto Morandi, gli effetti del collasso della struttura cominciano a farsi sentire sul porto di Genova, anche se, per ora, in misura relativamente contenuta.

Lo testimoniano gli operatori dello scalo e il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Paolo Signorini.

La parte dello scalo in maggiore difficoltà è il bacino di Sampierdarena, non solo per il crollo del ponte, che lo collegava con il Ponente ligure, ma soprattutto per il fermo della linea ferroviaria per le merci in container della Valpolcevera, ancora bloccata dalle macerie nella zona rossa, che impedisce il trasporto intermodale.

«Dal 14 agosto - dice Giulio Schenone, alla guida del terminal Sech - abbiamo perso 2.500 container. E se la ferrovia non verrà ripristinata entro la prima settimana di ottobre, rischiamo di perdere ancora di più». Ignazio Messina, ad del gruppo omonimo, spiega invece che l' azienda «avendo garantito ai clienti lo stesso traffico intermodale, fatto coi camion anziché coi treni, non ha avuto cali di merci. Patiamo però un aumento dei costi, che ci accogliamo noi, superiore al 50%. Inoltre l' allungamento dell' orario di apertura del varco portuale, dalle 6 alle 21, ci porta costi aggiuntivi per straordinari pari a 500mila euro in più su base annuale».

Da parte sua, Signorini rileva che «nei primi sette mesi del 2018 il porto di Genova aveva registrato un aumento delle tasse portuali (su merci sbarcate e imbarcate, ndr) compreso tra il 3% e il 4% rispetto al 2017. Dai dati di agosto di quest' anno ricaviamo come questa crescita sia già esaurita. Il che significa che agosto ci ha reso di meno di quello che aveva reso l' anno scorso, tanto da aver eroso la percentuale di vantaggio accumulata nei primi mesi del 2018. Non è detto che ci sia correlazione diretta tra merce e volumi, perché puoi avere determinati volumi con meno merce oppure diversi tipi di merci. Si tratta, quindi, di un dato da verificare, però dà una misura della situazione». E la percentuale sottratta, computa Signorini, è pari a circa «-2 milioni di euro di tasse portuali» incassate. Signorini registra anche «un tempo di congestione, e quindi di attesa, ulteriore dei camion in arrivo a Genova (rispetto alla situazione precedente al crollo, ndr) pari a 30-40 minuti; ma anche dei picchi, non sempre prevedibili durante la giornata, in cui il congestionamento può arrivare a un paio d' ore». Sui tempi e i costi del trasporto è allarmato anche Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l' associazione degli spedizionieri genovesi. «I trasportatori - sottolinea - hanno annunciato un calo della produzione

## -segue

---

compreso tra -30 e -35%, dovuto al fatto che il crollo del Morandi ha provocato un aumento dei tempi medi di percorrenza e un allungamento delle tratte. I corrieri, da parte loro, parlano di una crescita del 25% del costo della produzione, legata a spese per personale e straordinari, usura dei mezzi, consumi del carburante e così via».

Botta spiega anche che « se si dovrà ricorrere al lavoro notturno per decongestionare il traffico su Genova, avremo un maggior costo della produzione del 25%». Finora, però, conclude, gli spedizionieri genovesi non hanno alzato i prezzi.

Alberto Banchemo, presidente di Assagenti (agenti marittimi di Genova) punta il dito sul fermo della ferrovia in Valpolcevera. «Il 50% del traffico container del porto di Sampierdarena partiva via treno. Se non si sblocca la situazione dei binari coinvolti nel crollo quel traffico si riverserà su gomma». E se non si ripristina al più presto la viabilità genovese, nuovo ponte compreso, dice Banchemo, «avremo una diminuzione del lavoro dovuta al fatto che l' aumento dei costi che la merce subirà per arrivare a Genova la porterà verso altri lidi».

Molto meno allarmato appare Gilberto Danesi, alla guida del Vte, il terminal container (gestito da Psa - Port of Singapore Authority) del porto di Pra'-Voltri. «Non siamo preoccupati - afferma Danesi - perché i camion qui arrivano e partono utilizzando la A26 e i treni la via di Ovada.

Non abbiamo problemi e lo abbiamo dimostrato confermando l' investimento da 40 milioni per 21 nuove gru elettriche da piazzale che arriveranno la prossima settimana. Avremmo potuto deviarle in altri terminal del gruppo, nel mondo. Invece sono confermate qui».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*Raoul de Forcade*

## Niente incarico diretto alla società pubblica e pieni poteri al commissario straordinario

IL DECRETO ROMA Niente affidamento diretto dei lavori a Fincantieri, ma pieni poteri al commissario straordinario. Sarà lui a decidere, ovviamente d' intesa con l' esecutivo, quale società scegliere per ricostruire il ponte crollato a Genova. Nel decreto messo a punto dall' esecutivo non c' è nemmeno la revoca immediata della concessione. In sostanza il governo passa la palla al sindaco di Genova, Marco Bocci che, con buone probabilità, sarà nominato commissario e che dovrà quindi coordinare i lavori e impegnarsi sul fronte europeo per ottenere le deroghe sull' assegnazione dell' appalto.

Un compito non facile visto che da Bruxelles hanno già storto il naso e che Autostrade minaccia durissime azioni legale in caso di esclusione.

Il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli però tira dritto.

«Nel decreto Genova - dice nel salotto di Porta a Porta - non ci sarà la decadenza della convenzione di Autostrade, la procedura andrà avanti, la revoca della concessione su tutta la rete in concessione resta il nostro obiettivo, ma l' iter seguirà il corso previsto dalla convenzione.

Nel decreto legge sarà sancito, come da convenzione, l' obbligo di Autostrade a pagare

la ricostruzione del ponte, ma Aspi non muoverà una sola mattonella per la ricostruzione, perchè a ricostruire non può essere chi ha la responsabilità di averlo fatto crollare». Il ponte, ripete, lo ricostruirà lo Stato. A farlo sarà quindi una società pubblica con la presenza di Fincantieri e probabilmente anche di Italferr, società di Fs con 1.500 tecnici e ingegneri. Ora bisogna capire se Bocci tenterà una mediazione per impedire che i prevedibili ricorsi di Autostrade dilatino i tempi della ricostruzione.

Di certo punterà sul fatto che siamo di fronte ad una situazione davvero eccezionale e che alcune deroghe possono essere richieste. Con l' approvazione dei progetti potrà anche «sostituire tutti i visti, i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta e ogni altro provvedimento abilitativo», nonché indicare i soggetti per la ricostruzione anche tra «società a partecipazione pubblica».

Potrà anche espropriare aree.

Nel decreto c' è poi una importante novità. Dal primo dicembre sarà istituita presso il Mit l' Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Avrà poteri di vigilanza tecnica sull' esecuzione dei lavori, sulla progettazione. Sarà quindi dotata di un

## -segue

---

organico adeguato e professionale e potrà contare su un archivio nazionale informatico, anche questo istituito per decreto, di tutte le opere pubbliche.

Infine, aiuti ai privati per la ricostruzione degli immobili sgomberati, sconti fiscali, sostegno alle piccole e micro imprese, al trasporto pubblico locale e alle attività del porto. In arrivo anche una zona logistica speciale per garantire le attività del porto di Genova. S Regione e Comune potranno infine assumere a tempo determinato fino a 200 tra operatori della protezione civile, polizia locale e personale di supporto all' emergenza.

U. Man. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La commissione per il concorso porta di Sion

LA SPEZIA – Sono stati nominati, con decreto firmato dalla presidente dell'AdSP Carla Roncallo, i commissari della commissione giudicatrice incaricata della valutazione delle proposte relative al concorso di idee "La Spezia porta di Sion" – riqualificazione del molo Pagliari: realizzazione di un percorso della memoria e di un monumento alla memoria in ricordo delle vicende storiche che lo hanno interessato.

La consegna degli elaborati è scaduta il 31 agosto scorso. In tutto sono 13 i progetti consegnati presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale di Via del Molo.

La partecipazione al concorso era aperta a chiunque. Ventidue sono le persone o i gruppi che hanno compiuto i sopralluoghi al molo Pagliari prima di decidere in merito alla loro effettiva partecipazione. Si sono presentati professionisti provenienti anche da varie parti d'Italia, un paio anche dall'estero.

La commissione è composta da un numero dispari pari a 5 membri. Si tratta di Anna Maria Sorrentino, assessore pianificazione urbanistica, demanio e portualità del Comune della Spezia; Orly Bach, nipote del comandante Arazi che nel 1946 sovrintese le operazioni relative alla partenza, dal molo Pagliari, per la Terra Promessa dei profughi ebrei reduci dai campi di concentramento; Giuseppe Momigliano, Rabbino Capo di Genova e Segretario dell'Assemblea dei Rabbini d'Italia; Moreno Ferrari, designer e stilista spezzino, docente presso lo IED, Istituto Europeo di Design; Marco Ferrari, giornalista, scrittore e storico spezzino.

L'assessore Anna Maria Sorrentino è stata nominata Presidente della Commissione, la cui prima riunione, che avrà il compito di valutare le proposte, si terrà presumibilmente nella settimana dal 24 al 28 settembre.

L'Autorità di Sistema Portuale pubblicò il concorso nel giorno delle celebrazioni di Exodus. Il concorso ha come obiettivo quello di ricordare e onorare la memoria degli eventi che hanno contraddistinto la comunità ebraica, la nostra città e i suoi abitanti nel 1946, quando il Fede e il Fenice partirono dalla Spezia con 1014 profughi ebrei alla volta della Terra Promessa. Eventi che nel 2006 valsero al Comune della Spezia la Medaglia d'Oro al Valore Civile, conferita dall'allora Capo dello Stato Carlo Azeglio Ciampi.

L'importo reso disponibile dall'Autorità di Sistema Portuale per la realizzazione del percorso della memoria e del monumento commemorativo, è di euro 100.000. Oltre a tale somma, verranno resi disponibili 45.000,00 euro per i premi da assegnare al primo, secondo e terzo classificato che riceveranno rispettivamente euro 20.000, euro 15.000, euro 10.000.

Il concorso prevede che vengano avanzate proposte per uno specifico percorso didattico/espositivo, a "stazioni", da realizzarsi lungo il perimetro del molo stesso, nell'ottica di realizzare una sorta di museo all'aperto, pubblico e fruibile da parte di tutta la cittadinanza e di coloro che vorranno visitarlo. La scultura e il percorso espositivo dovranno costituire un "unicum".

## La Spezia e Marina di Carrara ecco i traffici del 1° semestre

LA SPEZIA – Si consolida nel primo semestre 2018 a La Spezia la crescita del traffico contenitori, confermando un trend già manifestatosi sulle banchine spezzine dallo scorso anno.

Il traffico containerizzato raggiunge complessivamente 722 mila TEU, pari ad un incremento del 1,2% sul 2017, per una stima complessiva a fine anno di oltre 1,4 milioni di contenitori.

LSCT – La Spezia Container Terminal ha fatto registrare nel semestre una movimentazione di 675 mila TEU con un aumento del 1,4%.

I containers movimentati a ferrovia da LSSR come "Sistema Spezia" sono stati oltre 170 mila, pari a 62.436 carri ferroviari con un incremento del 2,1% sul 2017.

TDG – il Terminal del Golfo ha movimentato nel semestre 47 mila TEU, confermando il dato dell'anno precedente.

Nel settore delle rinfuse liquide le movimentazioni si attestano a 646 mila tonnellate, con un incremento del 28,5% dovuto principalmente all'aumento delle movimentazioni di gas liquido e prodotti raffinati.

Le rinfuse solide ammontano a 286 mila tonnellate, con una flessione generale del 46,4% dovuta alla flessione degli sbarchi di carbone.

Le merci varie ammontano a 6,83 mln di tonnellate (-1,3%).

Il movimentato complessivo del porto si attesta a 7,76 milioni di tonnellate (-2,1%).

Il settore del traffico passeggeri ha visto il transito complessivo nel primo semestre di 181 mila unità, con una previsione a fine anno di oltre 470 mila passeggeri.

\*

Il Porto di Marina di Carrara chiude il primo semestre 2018 con 1.091.819 tonnellate movimentate a banchina, di cui 139 mila come rinfuse solide, che manifestano una flessione del 39,3% e 952 mila come merci varie, con incremento del +18,7%.

Tra quest'ultime 392 mila sono le containerizzate (+13,2%), 261 mila il traffico RoRo (+50,9%) e 299 mila le altre merci varie (+5,6%).

In crescita il traffico contenitori verso la Sardegna con 27.427 TEU trasportati nel periodo (+13,1%).

Il traffico passeggeri si attesta nel semestre a 6.900 transiti, con un incremento del 27,5% sul 2017.

# Il Messaggero Marittimo

---

## Lo sviluppo di La Spezia passa per il Port community system

Da oggi il sistema entra nella piattaforma logistica nazionale

LA SPEZIA – Il percorso del porto di La Spezia, che l'ha reso all'avanguardia in molti aspetti, sia operativi che documentali, ottenendo performance che lo hanno posto per produttività ai vertici del sistema nazionale ed europeo, è stato possibile anche con lo sviluppo di un Port community system (Pcs), formulato grazie all'attiva partecipazione degli spedizionieri, e sviluppato e gestito dall'Autorità di Sistema portuale attraverso un contratto di outsourcing con un importante operatore informatico.

Il primato così raggiunto è stato dunque frutto di un'attenta e continua sinergia fra operatori pubblici e privati, con il fondamentale supporto degli organi di controllo e di regolazione che si sono posti come soggetti attivi nel continuo perseguimento di nuovi livelli di efficienza.

La piattaforma del Port community system ha consentito di porre in relazione tutti i soggetti del sistema logistico spezzino, a partire da terminal, agenzie e compagnie di navigazione per arrivare a spedizionieri, vettori ed enti di controllo e ha tenuto conto delle specificità dello scalo di La Spezia per quanto riguarda spazi, tipologie merceologiche e modalità operative.

Oggi questa importante esperienza confluisce all'interno della piattaforma logistica nazionale, gestita da UirNet attraverso l'appalto alla società logistica digitale che ha recentemente iniziato a gestire la Pcs affidando una componente rilevante delle attività on-site alla società informatica degli spedizionieri La Spezia port service.

In questo modo il dna locale della Pcs è stato confermato, ma la piattaforma si è inserita in un più ampio processo evolutivo, che metterà in rete le esperienze dei maggiori scali italiani alla ricerca di ulteriori implementazioni e sinergie, a livello locale e nazionale.

Il percorso intrapreso da AdSp in collaborazione con UirNet/logistica digitale non comporterà alcun costo aggiuntivo per la merce, in quanto lo stesso è stato condotto senza aggravii di nuove spese.

"Riteniamo importante -sottolinea Alessandro Laghezza, presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia- sottolineare come questa decisione della AdSp sia in perfetta sintonia con la volontà delle nostre categorie imprenditoriali, favorevoli al mantenimento della specificità della nostra Pcs ma altrettanto consapevoli della necessità di inserirla armonicamente e razionalmente nel quadro evolutivo della piattaforma logistica nazionale".



## Il Port Community System di La Spezia confluisce all'interno della piattaforma logistica nazionale

(FERPRESS) – La Spezia, 12 SET – Nel corso degli anni il porto di La Spezia è stato all'avanguardia in molti aspetti, sia operativi che documentali, ottenendo performance che lo hanno posto per produttività ai vertici del sistema nazionale ed europeo.

Questo primato è stato frutto di un'attenta e continua sinergia fra operatori pubblici e privati, con il fondamentale supporto degli organi di controllo e di regolazione che si sono posti come soggetti attivi nel continuo perseguimento di nuovi livelli di efficienza.

Negli ultimi anni questo percorso si è reso possibile anche grazie allo sviluppo di un Port Community System (PCS), formulato anche grazie all'attiva partecipazione degli spedizionieri, e sviluppato e gestito dall'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) attraverso un contratto di outsourcing con un importante operatore informatico.

Questa piattaforma ha consentito di porre in relazione tutti i soggetti del sistema logistico spezzino, a partire da terminal, agenzie e compagnie di navigazione per arrivare a spedizionieri, vettori ed enti di controllo e ha tenuto conto delle specificità dello scalo spezzino per quanto riguarda spazi, tipologie merceologiche e modalità operative.

Oggi questa importante esperienza confluisce all'interno della piattaforma logistica nazionale, gestita da UIRNet attraverso l'appalto alla società logistica digitale che ha recentemente iniziato a gestire la PCS affidando una componente rilevante delle attività on-site alla società informatica degli spedizionieri La Spezia Port Service.

In questo modo il dna locale della PCS è stato confermato, ma la piattaforma si è inserita in un più ampio processo evolutivo, che metterà in rete le esperienze dei maggiori scali italiani alla ricerca di ulteriori implementazioni e sinergie, a livello locale e nazionale.

Il percorso intrapreso da AdSP in collaborazione con UIRNet/logistica digitale non comporterà alcun costo aggiuntivo per la merce, in quanto lo stesso è stato condotto senza aggravii di nuove spese. "Riteniamo importante – sottolinea Alessandro Laghezza, presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia – sottolineare come questa decisione della AdSP sia in perfetta sintonia con la volontà delle nostre categorie imprenditoriali, favorevoli al mantenimento della specificità della nostra PCS ma altrettanto consapevoli della necessità di inserirla armonicamente e razionalmente nel quadro evolutivo della piattaforma logistica nazionale".

## Porti: esordio La Spezia a Ny, piano da 328 mln di investimenti

Fondi pubblici-privati. Obiettivo sinergie, sostegno Made in Italy

Il Porto della Spezia si presenta a New York, forte di un piano di investimenti da 328 milioni di euro tra capitali pubblici e privati. Obiettivo: creare sinergie e crescere, rafforzando il legame già forte fra La Spezia e New York e guardando a diventare il 'cavallo del Made in Italy'. Con una missione congiunta l'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale e il Gruppo Contship Italia, di cui fa parte LSCT, La Spezia Container Terminal, illustrano agli operatori di settore la loro attività e le prospettive che il porto di La Spezia è in grado di offrire. "E' il secondo gateway per numero di contenitori movimentati in Italia, con una quota di trasporto via ferrovia superiore al 30% ovvero 3 volte la media degli altri porti italiani" afferma Francesco di Sarcina, il segretario Generale dell'AdSP, nel corso di un incontro organizzato dall'Istituto per il commercio con l'Estero di New York. Un 'evento pilota', al quale ha partecipato anche il console italiano a New York Francesco Genuardi, per aumentare la consapevolezza degli operatori internazionali rispetto al ruolo strategico che i porti e i corridoi intermodali giocano per la competitività dei prodotti Made in Italy e per l'accesso ai mercati contendibili del Sud Europa. E un evento del Sistema La Spezia nell'ambito di un road show iniziato il 10 settembre con incontri con le Port Authority New York-New Jersey e operatori specializzati nei trade Italia-USA, e proseguirà, per Contship, in Canada, a Toronto. La Spezia - aggiunge di Sarcina - è anche il primo scalo in Italia ad avere ottenuto capitali considerevoli da parte dei privati: si tratta di 328 milioni di euro di investimenti misti pubblico privati, che consentiranno allo scalo di aumentare la sua superficie del 25%. "Con questi investimenti, e con la collaborazione del cluster marittimo e degli spedizionieri spezzini, siamo fiduciosi che i volumi scambiati con Usa e Canada potranno beneficiare di servizi competitivi non solo limitati ai mercati italiani ma anche verso le aree del Sud e Centro Europa". "Spezia è riconosciuto come un porto che funziona, l'unico in Italia che ha fatto del treno una freccia nel suo arco" spiega Daniele Testi, il direttore marketing e comunicazione di Contship Italia. "La tappa di New York è stata inserita in quanto il suo è il primo porto per volumi scambiati in export con La Spezia: fra il 2017 e il 2016 i volumi scambiati tra La Spezia e New York sono cresciuti del 9% con risultati in linea confermati con i primi 8 mesi del 2018 quando i volumi in importazione ed esportazione sono stati pari a 43.000 Teu " Della missione del Sistema La Spezia hanno fatto parte anche Peter Hill, direttore vendite e business development di Contship, Nicolò Marrali Responsabile vendite di Hannibal e Monica Fiorini, responsabile Promozione e Marketing AdSP.

## PIOMBINO I PROGETTI

### La Pim conferma gli impegni «Un cantiere navale sul porto»

■ A pagina 14

# Pim conferma tutti gli impegni «Un cantiere navale sul porto»

*Piombino, la società chiede che siano finiti gli interventi alle banchine*

PIM, Piombino Industrie Marittime, ufficializza la sua proposta per le banchine del porto di Piombino. Come 'Il Telegrafo' aveva anticipato un mese fa e poi confermato con altri articoli, la società ha intenzione di portare a termine i progetti sul porto, dal refitting e demolizione navi alla costruzione e completamento di unità navali. Un cantiere che può dare posti di lavoro e sviluppo. «Con riferimento al progetto di sviluppo del cantiere navale di Piombino e in seguito alle indiscrezioni apparse recentemente sugli organi di stampa - spiega Piombino

#### LAVORO

I progetti possono dare un forte contributo all'occupazione

Industrie Marittime - ribadiamo il 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 - spiega Pim - non sono imputabili ad un disimpegno da parte di Pim, bensì al prolungarsi dell'iter autorizzativo del



**NUOVI SPAZI** La banchine del porti di Piombino in pre-concessione a Pim sono oltre 10mila metri quadrati

#### PIÙ COLLABORAZIONE

PIM CONFIDA «NELLA PIENA COLLABORAZIONE DELLE ISTITUZIONI LOCALI, REGIONALI E DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE AFFINCHÉ SI CONCLUDANO CELERMENTE TUTTI GLI ITER AUTORIZZATIVI»

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'alimenta-



#### Azienda nata da un'alleanza

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%.

zione 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».

### **LA NOVITÀ** SODDISFATTO IL SINDACO GIULIANI

# Torna la linea Piombino-Olbia

## Nave Moby merci e passeggeri

**TORNA** al porto di Piombino il collegamento merci di Moby con Olbia. Torna e si rafforza, perchè la linea merci sarà arricchita anche con un collegamento passeggeri. Dopo la momentanea sospensione del collegamento tutto merci, il gruppo Onorato Armatori ieri ha fatto questo annunciato con l'obiettivo sia di generare nuovo traffico da e per il territorio, sia di contribuire al processo di destagionalizzazione del turismo in Sardegna, che vede Moby e Tirrenia impegnate in prima linea.

**«CI RENDIAMO CONTO** che Piombino – ha affermato Achille Onorato, Ceo del gruppo Onorato Armatori – ha subito e subisce le conseguenze di troppe promesse mancate e di troppi impegni disattesi. Il nostro gruppo non entra in questa lista delle illusioni. Lo avevamo affermato già all'indomani della provvisoria sospensione del collegamento merci, lo confermiamo oggi con una scelta definitiva:

Piombino sarà collegata con Olbia con una nave in grado di trasportare non solo merci ma anche passeggeri, affiancandosi così alle due corse aggiuntive giornaliere da Livorno per il porto sulle quali Moby ha deciso di investire».

**LA NOTIZIA** è stata salutata con soddisfazione dal sindaco Massimo Giuliani e dal presidente dell'Autorità Portuale Stefano Corsini. «Sono lieto di questo risultato – ha commenta il sindaco Giuliani – questa compagnia ha riportato traffici importanti a Piombino e auspico che questo risultato prelude a uno sviluppo ulteriore, con l'obiettivo di sfruttare a pieno le potenzialità del nostro porto». Le corse riprenderanno da venerdì 14 settembre con la partenza della corsa da Olbia per Piombino una volta a settimana, mentre da sabato 15 verrà garantita la tratta Piombino-Olbia. Il servizio continuerà poi in ottobre e nei mesi invernali con orari diversi.

**Maila Papi**

## Il Secolo XIX

---



**LINEA MERCI E PASSEGGERI SULLA SARDEGNA**

### **Moby punta su Piombino**

Dai primi giorni di ottobre sarà ripristinata la linea merci di Moby dal porto di Piombino verso quello di Olbia che sarà arricchita anche da un collegamento per i passeggeri. Lo annuncia Onorato Armatori. L'obiettivo è quello di generare nuovo traffico da e per il territorio, e contribuire al processo di destagionalizzazione del turismo in Sardegna. «Ci rendiamo conto che Piombino - afferma Achille Onorato, ceo del gruppo Onorato Armatori - ha subito e subisce le conseguenze di troppe promesse mancate e di troppi impegni disattesi».

COLLEGAMENTI VIA MARE

## Onorato conferma: in Sardegna da Livorno e ripristina Piombino

Il gruppo di Moby, Tirrenia e Toremar insiste sulle nostre banchine ma in aggiunta alle partenze previste dal proprio scalo storico

LIVORNO

Il gruppo Onorato conferma «le due corse aggiuntive giornaliere da Livorno sulle quali Moby ha deciso di investire» non sono un semplice spostamento del collegamento da Piombino: è una rotta in più per la Sardegna. A sottolinearlo è la compagnia guidata dall'amministratore delegato Achille Onorato tornando sulla decisione presa nelle scorse settimane.

A Piombino «dai primi giorni di ottobre non solo sarà ripristinata la linea merci»: la linea sarà «arricchita anche da un collegamento per i passeggeri».

La scelta della compagnia di navigazione disinnescava una potenziale ragione di conflitto fra Livorno e Piombino, ormai da più di



Uno dei traghetti Moby in partenza da Piombino

un anno riunite sotto l'ombrello di una stessa istituzione portuale guidata dall'ingegner Stefano Corsini.

Il gruppo che racchiude Tirrenia, Moby e Toremar insiste sia sull'obiettivo di «generare nuovo traffico da e per il territorio» sia di «contribuire al processo di destagionalizzazione del turismo in Sardegna, che vede Moby e Tirrenia impegnate in prima linea».

«Con questa scelta — tiene a sottolineare l'amministratore delegato — si compie quell'ulteriore passo verso la realizzazione della nostra principale scommessa: l'allungamento della stagione a tariffe low cost. Infatti non solo da Livorno ma anche da Piombino con questo nuovo servizio sarà possibile raggiungere Olbia usufruendo di promozioni speciali».

«Sono lieto di questo risultato», commenta il sindaco piombinese Massimo Giuliani: lo attribuisce al «lavoro svolto in massima parte fuori dai riflettori, con interlocutori istituzionali e non, anche prima dell'incontro col presidente dell'Autorità».

«Continueremo a lavorare in questo modo, in maniera integrata con Livorno — è la conclusione del sindaco piombinese — per garantire la crescita di questa infrastruttura, che riveste un'indiscutibile centralità per il processo di sviluppo di tutto il territorio». —

FOTO: S. DALILA / AG. DIST. / CONTRASTO

## Risposte e che siano chiare

*LIVORNO – Non è uno scontro di poteri. Non è nemmeno, come qualcuno ha già malignato, solo un messaggio di rottura magari pilotato da chi, avendo vinto una gara, non vuole concorrenti tra i piedi. A questo punto è una richiesta di chiarezza: su chi ha la gestione del traffico passeggeri nel porto. E se è possibile che pur esistendo la Porto 2000 che ha nella ragione sociale la gestione dei traffici passeggeri – crociere e traghetti – si autorizzi un altro terminal o comunque una gestione extra-Porto 2000. Si può, è opportuno, si deve? Occorrono risposte, non – come avevamo scritto sabato scorso – censure e silenzi. Anche perché ci possono essere motivazioni che sfuggono a Guerrieri e ai suoi consiglieri. Riportammo a suo tempo il parere di Costantino Baldissara di Grimaldi. È un punto di vista diverso da quello del presidente Guerrieri. E allora?*

*Perché Luciano Guerrieri, con la nota qui a fianco che è stata inviata all'Autorità portuale – e che è finita su tutti i giornali – è andato ben oltre la polemichetta sul gazebo di Grimaldi. Ha posto un principio generale. Conoscendolo, e sapendo la sua propensione a non fare colpi di testa, deve averci meditato sopra parecchio. Ma il risultato, meditazioni o no, è dirompende: di fatto mette in mora il comportamento – a suo dire a danno della Porto 2000 – del principale socio della stessa Porto 2000, cioè l'Autorità portuale. Facendo anche ipotizzare – se non abbiamo capito male – che ci siano state decisioni del comitato di gestione, o peggio dei vertici operativi dell'AdSP, passibili anche di un'inchiesta degli organi di controllo. Non siamo esperti di alta burocrazia né tantomeno di sofismi giuridici. Ci limitiamo a registrare un malessere che non può non dare risposte. E risposte esaurienti, non giri di parole.*

*Lunedì, nel comitato risorse mare, il presidente Corsini si è detto "senza parole" per la nota di Guerrieri, ma ha preso qualche giorno per dare risposte. Aspettiamo con fede.*

**Antonio Fulvi**

## Darsena Europa e se fosse un Fake Dream?

*Da Fabrizio Vettosi, esperto marittimo e membro della commissione porti, riceviamo:*

Gentile direttore, come sa, ed anche come cittadino interessato alle evoluzioni dello scalo Livornese (ho l'onore di essere membro del CdA di un importante terminalista locale, oltre che avere tra i nostri clienti, per le attività di advisory, alcuni rilevanti operatori logistico-portuali operanti nel medesimo ambito) osservo con molta attenzione le evoluzioni concernenti il progetto "Darsena Europa", anche nella revisionata "downsize". Non sono mai intervenuto pubblicamente anche se sono stato interpellato professionalmente ad esprimere alcuni pareri tecnici che ho esposto con la consueta indipendenza.

Sarebbe forse interessante proporre un confronto sincero e fattivo, e che vada al di là dei confini territoriali che spesso caratterizzano le dinamiche ed i modelli della logistica Italiana determinandone, a mio avviso, l'inefficienza in termini economico-finanziari ed operativi. Che il dottor Roma sia uno dei professionisti più stimati e preparati sui temi della logistica applicata ai carriers è un'evidenza; a tal proposito sarebbe stimolante (anche semmai in ambito conviviale del Propeller Club) un dibattito, alla luce del fatto che, leggendo a suo tempo (e commentando per un nostro committente) il Piano Industriale predisposto da OC e RINA Service, rimasi abbastanza (e lo sono ancora) perplesso sulla necessità (per la tasca di noi Italiani) di una nuova infrastruttura da almeno 400 milioni di euro per aumentare la "catching area" di Livorno sino al Nord-Est (Sic!!!) con un medesimo progetto di sviluppo su Trieste. Tutto ciò in un contesto in cui il trade di container (al netto del transhipment) pesa in Italia circa (appena) 70 mil. di tons, la size delle navi (e la velocità) sono sempre maggiori, le esigenze di transhipment si riducono in quanto le port-calls si riducono progressivamente per abbassare le opex, e lo saranno sempre di più pending il costo del carburante alto. Lascio a lei valutare con il presidente Corsini e con il dottor Roma. In attesa di una sua risposta le ribadisco l'attenzione che ho sul tema anche in qualità di Consigliere di Confitarma e di membro della Commissione Porti. Le auguro buon lavoro.

**Fabrizio Vettosi**



## Siluro sulla Porto 2000

LIVORNO – “Come amministratore pubblico, dopo aver riflettuto, ritengo di dover sollevare una questione nel mio ruolo di presidente della Porto Livorno 2000 srl e di convocare urgentemente il consiglio di amministrazione”.

Comincia così la durissima nota del presidente della Porto 2000 Luciano Guerrieri sulla vicenda delle concessioni ai ro/pax di Grimaldi in Darsena Toscana. Una nota che ha messo a rumore, evidentemente, non solo il porto di Livorno..

“Non posso esimermi – continua Guerrieri – dal denunciare l’incompatibilità di quanto consentito dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale, nonché socio di maggioranza della Porto di Livorno 2000, alla SDT srl (Sintermar Darsena Toscana), in netta contraddizione rispetto alla gara bandita dalla stessa Autorità e che ha portato all’assegnazione della quota maggioritaria della Porto di Livorno 2000, e con essa della totale competenza in tema di navi passeggeri e relativi servizi, a soggetti privati a fronte del pagamento di un corrispettivo di oltre 10 milioni.

Mi sembra perfino superfluo sottolineare la concorrenza sleale che tale comportamento genera ed avalla ai danni della Porto di Livorno 2000.

Anche prescindendo dalle vicende amministrative oggetto di attenzione della stampa e delle iniziative recenti dell’Autorità Marittima relative alle procedure di concessione o di autorizzazione su queste aree ed alla costruzione di una tensostruttura posta sotto sequestro, non mi pare compatibile con gli interessi che intendo come presidente di Porto Livorno 2000 tutelare.

E se ci sono situazioni illegittime ed abusi questi non possono trovare in questo quadro sanatorie nel tempo, tentando di far calare sulla vicenda un silenzio assordante. Al contrario occorre ripristinare il quadro originario previsto dall’oggetto della procedura di gara.

“Come amministratore di una società a partecipazione pubblica, non posso che evidenziare anche il danno erariale che può derivare dallo svuotamento di questa società, visto che le sue competenze sul traffico passeggeri nel porto vengono tacitamente riconosciute in altre aree e ad altri operatori che non ne hanno titolo. Ciò in virtù di una dubbia procedura di concessione, in palese contraddizione con la lunga procedura di gara svolta secondo la legge 84/94 ed i suoi risultati, duplicando stabilmente aree funzionali passeggeri che nel Piano Regolatore Portuale dovrebbero essere uniche”.

SOPRALLUOGO **PORTO** **AUTORITY**

## Porto, finalmente la svolta per i bacini Quasi eliminata la nave ko, riecco la gara

Azimut Benetti: qui da novembre a primavera il varo dei tre yacht extralarge che sono la nuova frontiera del gruppo

**Mauro Zucchelli** LIVORNO

«Contiamo di farcela entro questo weekend: comunque ancora pochi giorni, pochissimi». Le parole di Stefano Corsini, presidente dell'Authority, sono quasi sovrastate dallo sbatacchiare metallico delle benne: l'annuncio del completamento della demolizione non potrebbe aver riscontro migliore di queste ruspe che, pochi metri più in là, dentro il bacino galleggiante, azzannano quel che resta della nave Urania del Cnr.

Finalmente si sblocca davvero - non nelle carte o nelle volontà politiche bensì nell'operatività reale - l'impasse che per più di mille giorni ha congelato la gara per l'affidamento dei bacini: colpa del fatto che, nell'agosto di tre anni fa, gli appoggi hanno ceduto e la nave è crollata giù, causando la morte di un operaio, seri danni all'infrastruttura e il lunghissimo limbo del sequestro giudiziario.

Ma se Palazzo Rusciano, sede dell'istituzione portuale, schiera davanti al bacino ancora ko il presidente Corsini più due dei suoi dirigenti (Claudio Vanni e Enrico Pribaz) rappresentanti della Capitaneria di Porto così come di Asl, Agenzia delle Dogane, vigili del fuoco e Arpat (e l'agente Enrico Bonistalli come rappresentante dell'armatore), non è per una gitarella d'occasione, con l'ex amministratore delegato di Azimut Benetti, Vincenzo Poerio, a fargli onori di casa non solo perché si arriva in zona passando dalle aree del gigante degli yacht ma anche perché la riattivazione di quel bacino è essenziale per i vari dei tre ultra-yacht formato "XXL" da 108 metri che sono la nuova frontiera commerciale di questa "Miranella del mare". Il sopralluogo è stato l'atto finale della conferenza dei servizi che poco prima aveva visto attorno al tavolo dell'Authority i vari soggetti coinvolti.

Cosa c'è da fare dopo la de-

molizione della nave prima di arrivare alla riattivazione vera e propria? «C'è da ispezionare la carena, ora si è in attesa dell'ok di Arpat per poterlo fare», dice l'ingegner Pribaz. Secondo passo: «Sarà necessario concludere i lavori di carpenteria: da sostituire alcune lamiere della platea e una serie di travi longitudinali», aggiunge spiegando che «finora sono stati rimpiazzati 9 chilometri di cavi elettrici». Poi si arriverà ai collaudi finali («con la verifica del Rina sulla galleg-

«Nel giro di un mese l'invio delle lettere che rimettono in pista l'iter dell'affidamento»

giabilità»).

Insomma, un susseguirsi di passaggi: «Una volta tolto l'ultimo pezzo della nave, - scandisce la nota ufficiale dell'Authority - il bacino potrà essere rimesso in esercizio entro un massimo di due mesi». Nel corso del sopralluogo, però, Pribaz aveva lasciato aperta la porta delle certificazioni temporanee.

Poerio mette l'accento su

tre cose. Il primo è un grazie: lo rivolge «a chi ha lavorato al ripristino del bacino (Ecoaciaci, Ecoflash e Gestione Bacini)». Il secondo è una coppia di cifre: cinque milioni di euro le spese fin qui, ma ne servono «altri due per terminare». Il terzo è un tris di date: a fine novembre il varo del primo yacht extralarge, a gennaio-febbraio il secondo, a fine marzo o inizio aprile il terzo. E se il diavolo degli imprevisti ci mettesse lo zampino? «Sarebbe un guaio: dovremmo andare a vararlo a Muggiano. Ce la faremo».

Ma non si può dimenticare che era stato pubblicato sulla Gazzetta comunitaria all'inizio dell'aprile 2015 il bando firmato dall'Authority per «l'assentimento in concessione demaniale marittima del compendio dei Bacini di Carenaggio del Porto di Livorno», così recita testualmente l'avviso in burocratese.

La procedura può sbloccarsi: «La lettera d'invito - dice Corsini - partirà nel più breve tempo possibile. Uno dei nostri ingegneri è al lavoro per fare le cose al meglio e quanto prima». Ma ritorna l'interrogativo: quando? «Nel giro di una trentina di giorni». —

© ANSA/AGENZIA STAMPALIA

## L'ECONOMIA DEL MARE

### Urania, terminata la demolizione Benetti si lancia sui 'giga-yacht'

FULVI ■ Alle pagine 4 e 5

# Urania, ripristinato il bacino di carenaggio

Terminata ieri la demolizione: entro due mesi l'area sarà di nuovo agibile

**ALLA FINE** dei conti, il ripristino del bacino di carenaggio galleggiante, dopo il tragico incidente di tre anni fa, sarà costato sette milioni di euro e una perdita di fatturato di riparazioni e vari non quantificabile ad oggi. Roba da avvocati, nella guerra che è seguita tra assicurazione e società armatrice della navetta Urania e che proseguirà.

Ma ieri mattina, a fronte del comitato che ha voluto ispezionare gli ultimi lavori di demolizione dell'Urania, è almeno uscita la conferma che entro due mesi il bacino sarà di nuovo agibile.

«Siamo alla fine di un lungo tunnel» ha detto l'ingegner Vincenzo Poerio, ex Ad della Benetti, che ha ricevuto il presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini insieme ai dirigenti Claudio Vanni ed Enrico Pribaz, il responsabile della dogana Ricasoli e i capitani di vascello (Cp) Busdnagi e Tomas della Capitaneria, con rappresentanti dell'Arpat, dell'Asl e dei vigili del fuoco. Presente anche l'agente marittimo della società armatrice dell'Urania, Enrico Bonistalli.

Significativa la presenza di Poerio, con tanto di cravatta Benetti: a conferma che la sua pur traumatica e preoccupante uscita del gruppo non ha voluto significare una rottura anche formale e che il manager - per 25 anni al timone del cantiere nautico più prestigioso

del mondo - intende portare a compimento alcuni dei progetti sui quali ha lavorato, tra cui il ripristino del bacino. Un messaggio alla città, questo di Poerio: e anche al personale del cantiere, duecento dipendenti diretti e una forza di lavoro quotidianamente impegnata

che sfiora i millecinquecento addetti. A chi gli chiedeva dove andrà, Poerio ha risposto con un sorriso: «Oggi come vedete sono qui». Ovvio che ci sono gli atteggiamenti ufficiali e le scelte private. Poerio prossimo agricoltore? Si accettano scommesse.

In quanto al bacino, finita la demolizione dell'Urania - e Poerio ha ringraziato le ditte che stanno lavorando allo scopo, insieme alle istituzioni di controllo - saranno ripristinati gli impianti danneggiati (già sostituiti chilometri di cavi elettrici) e rinforzate le piastre della piattaforma. Poi i collaudi Rina e i controlli in carena, con il benplacito dell'Asl per le immersioni dei sub. Il collaudo avverrà con il varo del primo dei giga-yachts Benetti mai costruiti, un 105 metri di lunghezza che avrebbe dovuto scendere in acqua a ottobre, ma slitterà. Nel frattempo, ha promesso il presidente Corsini, partirà la più volte rinviata gara per la gestione dei due bacini: Benetti ci conta, l'altro concorrente, lo spezzino Jobson anche. E come si dice? Vinca il migliore.

A.F.



#### All'ispezione anche l'ex ad di Benetti

Non è passata inosservata la presenza ieri di Vincenzo Poerio, ormai ex ad di Benetti. L'ingegner, al di là delle posizioni ufficiali («Oggi come vedete sono sono qui», ha detto) ha testimoniato di voler seguire in prima persona alcuni progetti già avviati.



#### I prossimi passi

Dopo l'ispezione di ieri mattina da parte del comitato, entro due mesi il bacino sarà agibile



La demolizione dell'Urania

**PARLA CORSINI**

## «Macché scontro, con la Capitaneria abbiamo una forte collaborazione»

«Ci tengo a dire una cosa: con la Capitaneria di porto abbiamo avuto un ottimo feeling ed è questa collaborazione che ci ha fatto superare gli ostacoli». Non potrebbe essere più affettuoso l'elogio che il numero uno di Palazzo Rosciano, l'ingegner Corsini, spende per gli uffici dell'ammiraglio Tarzia: chiama i rappresentanti della Capitaneria presenti al sopralluogo, i capitani di vascello Francesco Tomas (comandante in seconda) e Nerio Busdraghi per la

foto di gruppo del giorno.

È evidente che Corsini ce la metta tutta per respingere al mittente l'idea di uno scontro istituzionale fra **Authority** e Capitaneria sul caso della tensostruttura come miccia di una battaglia a tutto campo. È una ipotesi che Corsini respinge al mittente: anzi, non perde l'occasione per dire che proprio l'alleanza con la Capitaneria ha consentito di limare le strozzature del porto e far entrare le navi da 9mila teu. —

# Il Messaggero Marittimo

---

## 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.

# Contesa sui passeggeri a Livorno

Genova - Polemiche a Livorno intorno al **sequestro di una tensostruttura per i passeggeri da parte della Capitaneria**, presso l'area della Sdt, società partecipata da Sintermar e dal Tdt: il presidente della Porto di Livorno 2000 ha chiesto all'Autorità di sistema il motivo di quella struttura

Genova - Polemiche a Livorno intorno al **sequestro di una tensostruttura per i passeggeri da parte della Capitaneria**, presso l'area della Sdt, società partecipata da Sintermar e dal Tdt: il presidente della Porto di Livorno 2000, cioè il terminal passeggeri dello scalo labronico, ha chiesto all'Autorità di sistema il motivo di quella struttura, sottolineando che solo la Porto 2000, ha titolo per movimentare i passeggeri.

La società è stata recentemente privatizzata, e a breve sarà assegnata ai vincitori della gara, un **consorzio guidato dalle compagnie Msc e Moby-Tirrenia**. Alla stessa Adsp resterà una quota di minoranza.

*«Mi interessa - spiega Guerrieri a L'Avvisatore Marittimo - che venga chiarito se Porto Livorno 2000 è, come prevede la concessione, l'unico concessionario per il servizio passeggeri nel porto di Livorno, oppure non è più così. Perché la società potrebbe averne danni».*

## Naples Shipping Week, le grandi sfide

NAPOLI – Sono aperte le registrazioni a Port&Shippingtech, main conference della III edizione della Naples Shipping Week che prenderà l'avvio giovedì 27 settembre al Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli. Sei sessioni tematiche, suddivise in due giornate, per affrontare i temi decisivi per lo sviluppo del comparto marittimo. Nell'ambito di Green Shipping Summit, si parlerà di efficienza energetica ed economica del trasporto marittimo e della catena logistica, di sviluppo dei Green Port, della filiera nazionale del GNL, del cambiamento di strategie nel settore delle navi traghetto e della sostenibilità quale leva di sviluppo tra impresa e logistica.

Come di consueto, Nuovi Mercati affronterà il tema delle nuove sfide del Mediterraneo – in particolare lo Short Sea Shipping e gli investimenti della Cina nell'area MED – Smart Port&Logistics si soffermerà sui progetti per lo sviluppo del sistema logistico e portuale sia nazionale, sia campano e Safety & Welfare si occuperà di gestione della sicurezza delle attività in ambito portuale.

Tecnologie emergenti e innovazione per lo sviluppo del trasporto marittimo e dei porti saranno infine protagoniste di Shipping Technotrend e della sessione Il porto smart naviga lungo le rotte digitali globali.

Programma e registrazione sono disponibili al seguente link: [www.nsweek.com](http://www.nsweek.com)

La III edizione della Naples Shipping Week è particolarmente attesa perché molti sono i temi anche di carattere politico da sviluppare con il governo, in relazione alla politica portuale, al completamento della riforma, agli impegni sulle reti trasportistiche dopo la tragedia di Genova, e alla creazione – annunciata dal ministro – di una sedicesima autorità portuale di sistema sullo stretto di Messina. Da parte del presidente Spirito ci sono storici annunci di iniziative per tutto il sistema che fa capo a Napoli e ai porti collegati.

## Shipping, alla Naples Week si parla di nuove sfide

*La kermesse prenderà il via il 24 settembre e sarà dedicata alla tragedia di Genova*

napoli Il 24 settembre prenderà l' avvio, nel Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli, Port&Shippingtech, main conference della terza edizione della Naples Shipping Week. L' evento sarà dedicato a Genova.

Sei sessioni tematiche suddivise in due giornate per affrontare i temi decisivi per lo sviluppo del comparto marittimo. Nell' ambito di «Green Shipping Summit», si parlerà di efficienza energetica ed economica del trasporto marittimo e della catena logistica, di sviluppo dei Green Port, della filiera nazionale del Gnl, del cambiamento di strategie nel settore delle navi traghetto e della sostenibilità quale leva di sviluppo tra impresa e logistica. «Nuovi mercati» affronterà il tema delle nuove sfide del Mediterraneo - in particolare lo Short Sea Shipping e gli investimenti della Cina nell' area Med. «Smart Port&Logistics» si soffermerà sui progetti per lo sviluppo del sistema logistico e portuale sia nazionale, sia campano e «Safety & Welfare» si occuperà di gestione della sicurezza delle attività in ambito portuale. Tecnologie emergenti e innovazione per lo sviluppo del trasporto marittimo e dei porti saranno infine protagoniste di «Shipping Technotrend» e della sessione «Il porto smart naviga lungo le rote digitali globali». La Naples shipping week nasce grazie alla partnership tra il Propeller Club Port of Naples che aggrega i principali rappresentanti del Cluster marittimo e ClickutilityTeam.



## Universiadi, oltre 4000 atleti ospitati sulle navi da crociera nel Porto di Napoli

*Verdi: "deve essere l'occasione per avviare l'elettrificazione del porto. Chiesto tavolo urgente con Bonavitacola. Chiediamo Universiadi della sostenibilità".*

**Napoli, 12 settembre** – "I fumi emessi dalle navi ormeggiate nel porto sono da tempo un grosso pericolo per la qualità dell'aria, è necessario provvedere ad un piano di abbattimento delle emissioni come chiediamo da tempo al porto di Napoli con l'elettrificazione delle banchine o altri sistemi di abbattimento dei fumi.

I gas di scarico delle navi sono fonte inesauribile di avvelenamento ambientale e oggi rappresentano una delle maggiori cause di smog a Napoli, è a rischio la salute dei cittadini portuali e dell'intera città.

Il prestigio dell'iniziativa deve andare di pari passo con la sostenibilità dell'evento. Difendere l'ambiente e la salute dei cittadini deve essere un impegno costante che non deve passare mai in secondo piano.

Per questo abbiamo chiesto tavolo urgente con **Fulvio Bonavitacola**, con il commissario per le Universiadi e con il presidente del **Porto Spirito** per trovare soluzioni praticabili di abbattimento dei fumi subito e in prospettiva".

A Lanciare l'allarme **Francesco Emilio Borrelli**, consigliere regionale dei Verdi con quello comunale del Sole che Ride **Marco Gaudini** rispetto al progetto di ospitare **4000 atleti in navi da crociera nel porto di Napoli in occasione delle Universiadi**.

"Trionfi lo sport, ha precisato Borrelli, ma non a danno dell'ambiente. Che siano le Universiadi della sostenibilità".

## AdSPMAM, Università e Banche pugliesi per costruire una rete di supporto alle imprese nelle ZES

**Bari-**E' stato siglato questa mattina, nella sala conferenze dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, un accordo di collaborazione tra le università Aldo Moro di Bari, l'Università Unisalento di Lecce, la Banca Popolare di Puglia e Basilicata, la Banca Popolare di Bari e la Banca Popolare Pugliese con l'AdSPMAM, per costruire una rete di supporto alle imprese, che saranno aggiudicatrici di opere appaltate dall'Ente portuale nella realizzazione del piano operativo triennale di investimenti, attraverso forme di agevolazioni per gli investimenti ed organizzando attività didattiche, di ricerca ed analisi per lo sviluppo delle aree portuali e delle ZES formando attraverso corsi di specializzazione gli eventuali investitori. E' un ulteriore passo in avanti che l'AdSPMAM compie per rendere, nell'immediato futuro, più funzionali e dinamiche le aree portuali e le ZES e rilanciare economicamente così tutto il territorio.

Durante la conferenza stampa è intervenuto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il prof. Ugo Patroni Griffi: "Oggi è un evento eccezionale, perchè l'Autorità di Sistema Portuale ha acconsentito, quello che si pensava impensabile, cioè fare rete, di coinvolgere nel progetto di sviluppo del territorio, tutti gli stakeholders, tutte le istituzioni scientifiche come le due Università del territorio, Unisalento di Lecce e Aldo Moro di Bari; probabilmente nel futuro dovremmo accogliere anche l'Università del Molise con l'istituzione di una ZES interregionale, quindi un accordo inclusivo e non conclusivo e si apre anche alle istituzioni molisane; poi ci sono tre banche del territorio: la Popolare di Bari, la Popolare Pugliese e la Popolare di Puglia e Basilicata".

"Quando la normativa si è orientata nella definizione dei modelli e di strumenti di sostegno alle imprese attraverso l'analisi della definizione delle ZES siamo venuti incontro a questa opportunità con particolare interesse". Spiega il Magnifico Rettore dell'Università Aldo Moro di Bari, il prof. Felice Uricchio. "Abbiamo iniziato a definire strategie, riflessioni e occasioni anche di approfondimento formativo. Questa è stata la spinta per allargare il partenariato ed oggi la presenza delle principali Banche pugliesi è particolarmente significativa perchè la rete costruita e che poi deve essere impegnata nello sviluppo delle Zone Economiche Speciali, funzionali e dinamiche, è una rete che necessita del ruolo forte del sistema bancario. Le imprese devono trovare le condizioni ideali per poter operare, attraverso semplificazioni progettuali, attraverso la logistica e attraverso le competenze che devono essere formate. Quindi l'idea che è alla base di questa convenzione è quella di potenziare la rete e di farlo attraverso il coinvolgimento pieno del sistema bancario pugliese".

Il Prorettore Vicario dell'Università del Salento, Domenico Fazio : "L'Università del Salento ha lavorato nella preparazione del progetto delle ZES collaborando fattivamente e attivamente con la Provincia di Lecce e Confindustria salentina proprio per cercare di individuare le linee di sviluppo possibili di una presenza del Salento nelle aree delle Zone Economiche Speciali. Abbiamo fatto uno studio specifico di quali potrebbero essere i settori e le aree che potrebbero essere interessate a questo progetto. Credo che questo modello, di realizzazione a rete, sia un modello esportabile e dovrebbe avere una utilizzazione generalizzata in tutta la regione".

Il Vice Presidente della Banca Popolare di Puglia e Basilicata, il Cavaliere del Lavoro Pietro Di Leo : "Questa è un'occasione incredibile, mettiamo in rete un sistema di aiuti che non va a premiare a pioggia ma che mette al centro gli interessi dei nostri territori, quei territori che possono essere sviluppati da quella imprenditoria già pronta a cogliere questa opportunità importantissima dello -strumento ZES- per vincere sfide nel prossimo futuro. Questo importante evento ci vede impegnati in un percorso di crescita e aiuterà le imprese nello sviluppo e per la prima volta il sistema bancario pugliese si unisce in rete per supportare questi importanti investimenti, che come sappiamo, all'inizio di un nuovo ciclo economico, ci sono molti imprenditori pronti, usciti da una profonda crisi, a mettere in campo tutte le energie importanti per creare sviluppo per il proprio territorio. Il lavoro si fa con gli investimenti, perchè la crescita delle nostre imprese può avvenire soltanto si pianificano certi investimenti, e la ZES, in questo momento, è uno strumento formidabile".

”.

## **-segue**

---

Il Direttore Business di Banca Popolare di Bari, dott. Benedetto Maggi :”La nostra Banca ha ritenuto questo accordo di assoluta valenza sotto il profilo economico-sociale nell’ottica dello sviluppo delle cosiddette Zone Economiche Speciali. La cosa fondamentale è la modalità di strutturazione di questo accordo, che punta ad esaltare tutte quelle che sono le competenze e le expertises di tutti gli attori coinvolti nell’ottica dell’attrazione e della facilitazione di tutti gli operatori economici interessati a questi progetti di sviluppo. Le banche rappresentative del territorio avranno il compito di sostenere, sia sotto forma di consulenze sia intermini di sostegno finanziario, tutti gli operatori economici interessati. L’obbiettivo finale sarà quello della crescita economica e quello della creazione di posti di lavoro. Auguriamoci che, in ambito attuativo, questa iniziativa che ha le prosluzioni di un successo si concretizzi in un vero successo

Il Vicepresidente di Banca Popolare Pugliese, dott. Carmelo Caforio conferma l’impegno, gli obiettivi e la collaborazione a questo progetto da parte della Banca Popolare Pugliese.

**Salvatore Carruezzo**

## Bari: accordo per investimenti nelle aree portuali

La firma servirà per rendere le aree portuali funzionali e dinamiche

BARI – È stato sottoscritto questa mattina nella sede di Bari dell'AdSp mar Adriatico meridionale un accordo di collaborazione tra le banche Popolare di Puglia e Basilicata, Popolare di Bari e Popolare Pugliese, le università degli studi di Bari, Aldo Moro, e di Lecce, Unisalento, e l'Ente portuale, finalizzato a fornire un supporto fattivo alle imprese aggiudicatrici di opere appaltate dall'AdSp.

Il documento porta la firma del vicepresidente della banca Popolare di Puglia e Basilicata Pietro Di Leo, del direttore business di banca Popolare di Bari, Benedetto Maggi, del vicepresidente di banca Popolare Pugliese, Carmelo Caforio. Per le università, è stata posta la firma dal rettore Antonio Felice Uricchio (dell'Aldo Moro), dal prorettore-vicario dell'università del Salento, Domenico Fazio alle quali si è aggiunta quella del presidente dell'AdSp Ugo Patroni Griffi.

Attraverso l'accordo si vogliono coagulare e indirizzare una parte delle spinte propulsive di ciascun istituto e delle attività svolte sul territorio verso un unico obiettivo: l'attrazione e la facilitazione, per mezzo di una serie di azioni mirate, di investimenti nelle aree portuali, retro portuali e Zes.

Ogni attore, ciascuno per la propria sfera di competenza, si impegna, difatti, a porre in essere iniziative di sostegno in favore di investitori e operatori, italiani e stranieri, interessati a progetti di sviluppo nelle aree portuali ricadenti nel perimetro di responsabilità dell'AdSp Mam, che facciano parte o meno delle costituenti Zes, favorendo, in questo modo, nuove opportunità di sviluppo economico e sociale del territorio.

Le banche forniranno consulenza ai potenziali imprenditori, che intendessero avvalersene, per la definizione di piani di investimento e per la realizzazione di nuovi insediamenti nelle aree portuali. L'AdSp, inoltre, ogni qualvolta ne ricorrerà l'esigenza, segnalerà agli istituti bancari le aziende aggiudicatrici di opere appaltate, o quelle che avessero manifestato interesse per insediamenti produttivi nelle aree portuali, ricadenti o meno nel perimetro delle costituenti Zes, per un supporto immediato ed efficace nelle operazioni commerciali.

Le università, oltre a organizzare corsi di formazione e informazione post-laurea ed executive sulle materie di interesse, si impegnano a realizzare studi di pre-fattibilità tecnico scientifica delle iniziative imprenditoriali, anche al fine di accertare il collegamento alle aree portuali-Zes.

Focus principale del documento, quindi, è la "facilitazione": facilitare l'offerta di servizi bancari; le stime della sostenibilità finanziaria (previsionale) dei progetti di impresa nell'area Zes e l'istruttoria delle richieste di finanziamento bancario, con l'obiettivo unico di promuovere nuove forme di investimento che portino sviluppo economico-sociale e nuovi posti di lavoro, nel territorio del sistema dell'AdSp.

Presente alla sottoscrizione dell'Accordo, anche, il portavoce dell'Associazione mondiale zone franche (Wfzo), Cesare Zingone. L'Associazione che in tutto il mondo raccoglie oltre 400 iscritti, infatti, avendo letto il Piano di sviluppo della regione Puglia, ha invitato la costituenda Zes Appulo-Molisana ad iscriversi gratuitamente all'Associazione, offrendosi di supportarne operativamente e fattivamente la sua istituzione e il futuro cammino.

Ha voluto apportare il proprio contributo, anche, il presidente di Alis (Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile), Guido Grimaldi, il quale ha sottolineato che il principale volano di sviluppo per un territorio è la capacità di fare rete, proprio come l'associazione Alis sta facendo nel panorama logistico italiano ed europeo. Di fatti la voglia e la volontà di fare sistema e sinergia tra tutti gli stakeholders coinvolti, ha detto Grimaldi, ha portato, nella passata stagione turistica, ad una rilevante crescita dei volumi di traffico nei porti di Bari e di Brindisi.

## Porti Puglia, firmato accordo con banche e università per Zes

BARI, 12 SET - Un accordo di collaborazione per rendere le aree portuali/Zes funzionali e dinamiche è stato sottoscritto tra le Banche Popolare di Puglia e Basilicata, Popolare di Bari e Popolare Pugliese, le Università degli studi di Bari, Aldo Moro, e di Lecce, Unisalento, e l'AdSP MAM.

L'obiettivo dell'accordo è quello di fornire un supporto alle imprese aggiudicatrici di opere appaltate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Ciascuno per la propria sfera di competenza si impegna, così, a realizzare iniziative di sostegno in favore di investitori e operatori, italiani e stranieri, interessati a progetti di sviluppo nelle aree portuali ricadenti nel perimetro di responsabilità dell'AdSP MAM, che facciano parte o meno delle costituende ZES; favorendo, in questo modo, nuove opportunità di sviluppo economico e sociale del territorio.

Le banche forniranno consulenza ai potenziali imprenditori.

Le Università, oltre a organizzare corsi di formazione e informazione post-laurea, si impegnano a realizzare studi di pre-fattibilità tecnico scientifica delle iniziative imprenditoriali, anche al fine di accertare il collegamento alle aree portuali/ZES.(ANSA).

## Zes, arriva il sì delle giunte di Puglia e Basilicata: nascerà la zona Jonica

*Tra le proposte avanzate la possibilità - è scritto in una nota dell'ufficio stampa della giunta regionale della Basilicata - di introdurre l'esenzione*

Le giunte regionali della Basilicata e della Puglia hanno deliberato l'istituzione della «Zona economica speciale (Zes) Jonica interregionale», trasmettendo «il Piano strategico del percorso condiviso alla presidenza del Consiglio dei Ministri, e ai ministeri per il Sud, dell'Economia e dei Trasporti».

Tra le proposte avanzate dalla vicepresidente della giunta regionale della Basilicata, Flavia Franconi, e dal governatore pugliese Michele Emiliano «quella di valutare per la 'Zes Jonica' la possibilità - è scritto in una nota dell'ufficio stampa della giunta regionale della Basilicata - di introdurre l'esenzione decennale delle imposte per tutti i nuovi investitori, come prevedeva in passato la legge del 1986, al fine di raggiungere pienamente gli obiettivi di sviluppo previsti dalla legge». La Zes Jonica si estenderà per 2.811 ettari (di cui 1.061 per la parte lucana e 1.750 per quella pugliese) e andrà da Melfi a Tito (Potenza), passando da Ferrandina (Matera) e la Val Basento, verso Taranto per poi estendersi a Grottaglie, Martina Franca, Castellaneta, infine al Centro intermodale di Francavilla Fontana.

«Una grande opportunità - ha detto Franconi - per le due regioni e per il Mezzogiorno. La risposta alle sfide globali che negli ultimi vent'anni hanno ridisegnato i confini dell'economia e messo in crisi il welfare, va cercata nella condivisione delle politiche di sviluppo. È chiaro che bisogna sempre e comunque salvaguardare le specificità, l'identità e le peculiarità culturale dei contesti territoriali, ma solo condividendo gli sforzi si possono innescare quei processi di cambiamento capaci di tradursi in risposte concrete per i cittadini». L'assessore regionale della Basilicata alle attività produttive, Roberto Cifarelli, ha invece ricordato che «la detassazione e lo snellimento delle procedure amministrative per le imprese che investiranno nella Zes Jonica si vanno ad aggiungere alle opportunità derivanti dai bandi regionali messi in campo in questi anni attraverso il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione».

## -segue

---

**L'ACCORDO ANCHE CON UNIVERSITÀ E BANCHE** - Un accordo di collaborazione per rendere le aree portuali/Zes funzionali e dinamiche è stato sottoscritto tra le Banche Popolare di Puglia e Basilicata, Popolare di Bari e Popolare Pugliese, le Università degli studi di Bari, Aldo Moro, e di Lecce, Unisalento, e l'AdSP MAM. L'obiettivo dell'accordo è quello di fornire un supporto alle imprese aggiudicatrici di opere appaltate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Ciascuno per la propria sfera di competenza si impegna, così, a realizzare iniziative di sostegno in favore di investitori e operatori, italiani e stranieri, interessati a progetti di sviluppo nelle aree portuali ricadenti nel perimetro di responsabilità dell'AdSP MAM, che facciano parte o meno delle costituende ZES; favorendo, in questo modo, nuove opportunità di sviluppo economico e sociale del territorio.

Le banche forniranno consulenza ai potenziali imprenditori. Le Università, oltre a organizzare corsi di formazione e informazione post-laurea, si impegnano a realizzare studi di pre-fattibilità tecnico scientifica delle iniziative imprenditoriali, anche al fine di accertare il collegamento alle aree portuali/ZES

## PUGLIA, ACCORDO PER INVESTIMENTI NELLE ZES E NEL PORTO

Accordo di collaborazione sottoscritto nella sede di Bari dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, tre le Banche, Popolare di Puglia e Basilicata, Popolare di Bari e Popolare Pugliese, le Università degli studi di Bari, Aldo Moro, e di Lecce, Unisalento, e l'Ente portuale hanno sottoscritto un accordo di collaborazione finalizzato a fornire un supporto alle imprese aggiudicatrici di opere appaltate dall'AdSP. Attraverso l'accordo si vogliono rendere più facili gli investimenti nelle aree portuali, retro portuali e ZES. Ogni attore, ciascuno per la propria sfera di competenza, si impegna, difatti, a porre in essere iniziative di sostegno in favore di investitori e operatori, italiani e stranieri, interessati a progetti di sviluppo nelle aree portuali ricadenti nel perimetro di responsabilità dell'AdSP MAM, che facciano parte o meno delle costituenti ZES; favorendo, in questo modo, nuove opportunità di sviluppo economico e sociale del territorio. Le Banche forniranno consulenza ai potenziali imprenditori, che intendessero avvalersene, per la definizione di piani di investimento e per la realizzazione di nuovi insediamenti nelle aree portuali. L'AdSP, inoltre, ogni qualvolta ne ricorrerà l'esigenza, segnalerà agli Istituti bancari le aziende aggiudicatrici di opere appaltate, o quelle che avessero manifestato interesse per insediamenti produttivi nelle aree portuali, ricadenti o meno nel perimetro delle costituenti ZES, per un supporto immediato ed efficace nelle operazioni commerciali. Le Università, oltre a organizzare corsi di formazione e informazione post-laurea ed executive sulle materie di interesse, si impegnano a realizzare studi di pre-fattibilità tecnico scientifica delle iniziative imprenditoriali, anche al fine di accertare il collegamento alle aree portuali/ZES. Il documento è stato firmato dal vicepresidente della Banca Popolare di Puglia e Basilicata Pietro Di Leo, dal direttore business di Banca Popolare di Bari, Benedetto Maggi, dal vicepresidente di Banca Popolare Pugliese, Carmelo Caforio; dal magnifico rettore dell'Università Aldo Moro di Bari, Antonio Felice Uricchio, dal prorettore-vicario dell'Università del Salento, Domenico Fazio e dal presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi.



Siglata a Bari un'intesa capace di attirare investimenti anche per lo scalo cittadino: obiettivo è la "facilitazione"

## Porto: il grande patto con banche e atenei per favorire l'impresa

Nasce un sorta di joint-venture: così saranno incoraggiate le aree Zes



### Strategie

Sulla Via della Seta



● Non compare nei protocolli ma la sinergia siglata ieri a Bari contempla anche un'azione per rinforzare i porti dell'Adriatico meridionale al vasto progetto della Via della Seta che il governo vorrebbe affermare al nord, soprattutto nei porti di Trieste e Genova. Posizione che sarebbe stata corretta nelle ultime ore.

di Carmen VESCO

Attrarre e facilitare, per mezzo di una serie di azioni mirate, gli investimenti nelle aree portuali, retroportuali e Zes, grazie a un'azione mirata ad agevolare gli imprenditori che si impegneranno a creare nuove opportunità di sviluppo economico e sociale sul territorio.

Questi gli obiettivi dell'accordo di collaborazione tra le Banche Popolare di Puglia e Basilicata, Popolare di Bari e Popolare Pugliese, le Università degli studi di Bari, Aldo Moro, e di Lecce, Unisalento, e l'AdSP Mam siglato ieri mattina a Bari, presso l'Autorità portuale. Questo accordo avrà lo scopo di rendere le aree portuali-Zes funzionali e dinamiche.

Si tratta di un accordo di collaborazione finalizzato a fornire un supporto fattivo alle imprese aggiudicatane di



La sottoscrizione dell'accordo tra Authority, banche e università

opere appaltate dall'AdSP, o a chi intende parteciparvi.

Il documento è stato firmato dal vicepresidente della Banca Popolare di Puglia e Basilicata Pietro Di Leo, dal direttore business di Banca Popolare di Bari, Benedetto Maggi, dal vicepresidente di Banca Popolare Pugliese, Car-

melo Caforio; dal magnifico rettore dell'Università Aldo Moro di Bari, Antonio Felice Uricchio, dal prorettore vicario dell'Università del Salento, Domenico Fazio e dal presidente dell'AdSP Mam, Ugo Parroni Griffi. Presente alla sottoscrizione dell'Accordo, anche, il portavoce dell'Asso-

ciazione Mondiale Zone Franche (Wfz), Cesare Zingone. L'Associazione che in tutto il mondo raccoglie oltre 400 iscritti, infatti, avendo letto il Piano di Sviluppo della Regione Puglia, ha invitato la costituenda Zes Appulo-Molisana ad iscriversi gratuitamente all'Associazione, offrendosi di supportarne operativamente e fattivamente la sua istituzione e il futuro cammino.

Ha voluto portare il proprio contributo anche il presidente di Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile), Guido Grimaldi, il quale ha sottolineato che il principale volano di sviluppo per un territorio è la capacità di fare rete, proprio come l'associazione Alis sta facendo nel panorama logistico italiano ed europeo. «La voglia e la volontà di fare sistema e sinergia tra tutti gli stakeholder coinvolti» ha detto Grimaldi - ha portato, nella passa-

ta stagione turistica, a una rilevante crescita dei volumi di traffico nei porti di Bari e di Brindisi».

Ogni attore, ciascuno per la propria sfera di competenza, si impegna, d'ora in poi, a porre in essere iniziative di sostegno in favore di investitori e operatori, italiani e stranieri interessati a progetti di sviluppo nelle aree portuali ricadenti nel perimetro di responsabilità dell'AdSP Mam, che facciano parte o meno delle costituenti Zes; favorendo, in questo modo, nuove opportunità di sviluppo economico e sociale del territorio.

Focus principale del documento è facilitare l'offerta di servizi bancari; le stime della sostenibilità finanziaria (previsionale) dei progetti di impresa nell'area ZES e l'istruttoria delle richieste di finanziamento bancario, con l'obiettivo unico di promuovere nuove forme di investimento che portino sviluppo economico-sociale e nuovi posti di lavoro nel territorio del sistema dell'AdSP.

BAGNARA CALABRA

## Concessione del porto

BAGNARA CALABRA - Affidata la gestione provvisoria dell' area demaniale marittima del porto di Bagnara Calabria. A seguito della procedura di gara, il cui bando è stato pubblicato lo scorso 14 agosto con scadenza prevista alle 12:00 di mercoledì 29 agosto, la ditta aggiudicataria (unica partecipante) è risultata la Marina di Portorosa S. r. l., con sede a Furnari, in provincia di Messina. L' importo a base d' asta era di 15mila euro; la società siciliana ha offerto un aumento di 8mila euro, aggiudicandosi la gara per la somma totale di 23mila euro. Torna ad essere gestita l' area portuale di Bagnara, a seguito della decadenza della gestione pluriennale della compagnia portuale "T. Gulli" di Reggio Calabria dovuta alle inadempienze contestate dall' ente comunale alla ditta. Porto che, nei mesi scorsi, era stato affidato anche alla ditta I. Fem. Technology per la gestione temporanea. Destino travagliato quello dell' area demaniale marittima, una parte della quale è stata sottoposta a sequestro lo scorso 21 giugno, dopo i rilievi effettuati dai Carabinieri del comando stazione cittadino, guidato dal maresciallo Davide Lombardo. I militari dell' Arma avevano recintato un' ampia zona (300 metri quadri circa) nella quale era stata rinvenuta un' ingente quantità di immondizia di vario genere, sia di tipo speciale e potenzialmente dannoso per l' ambiente (contenitori di vernici e carburante) che rifiuti ingombranti urbani di ogni tipo, oltre che imbarcazioni abbandonate ed ormai di smesse.  
gm.i.

Movimentazione merci e prospettive occupazionali

## Portuali e sindacati: si colga l' opportunità

milazzo «Bisogna creare occasioni per tutte le maestranze nella movimentazione delle merci. L' ipotesi di un servizio di cabotaggio tra la città del Capo e Napoli può rappresentare una risposta importante per chi non ha più da anni un lavoro stabile. La politica, anziché dibattere sul nulla affronti questo argomento e dia il via libera alle opportunità che si prospettano per il nostro porto». Sindacati e lavoratori intendono mantenere alta l' attenzione sulla proposta giunta sul tavolo dell' **Autorità portuale** e invitano le forze politiche cittadine, a battersi per cercare di incrementare l' occupazione contestando le dichiarazioni di chi, invece, sostiene che tali percorsi non vadano presi in considerazione, definendoli addirittura "coloniali" e finalizzati a sgravare dal traffico gommato il porto di **Messina**. «Dichiarazioni - affermano i **portuali** - che, evidentemente, arrivano da chi non conosce la grave situazione occupazionale. Ben vengano dunque nuovi traffici e anzi vorremmo che l' Amministrazione in carica si pronunciasse sulla proposta formulata dall' **Autorità portuale**. Sarà un modo per comprendere quali sono le sue prospettive di sviluppo».

Vettore europeo interessato ad attivare una linea

## Collegamento tra Milazzo e Napoli L'Amministrazione al crocevia

*L' Authority attende di conoscere la posizione. Di recente il «no» a Blufferries*

Milazzo L' **Autorità portuale** attende ancora di conoscere la posizione del Comune di Milazzo in merito alla richiesta presentata dall' azienda di shipping & tourism Lisciotto di **Messina** nella quale si fa presente di essere stata incaricata da un vettore marittimo europeo di verificare la possibilità di intraprendere un servizio di linea di traghettamento di mezzi pesanti a partire dalla fine di questo mese. Un servizio che preveda un arrivo giornaliero da Napoli alle 7 e partenza sempre nella stessa giornata da Milazzo alle 24, a mezzo di due motonavi aventi capacità di carico di circa 1500 metri lineari.

L' **Autorità portuale** ha già informato anche la Capitaneria di porto, ma fondamentale è la posizione degli amministratori di Palazzo dell' Aquila per valutare l' opportunità di avallare tale iniziativa.

La proposta dunque dovrà essere - magari lo sarà nel corso della seduta straordinaria di consiglio comunale già convocata per giorno 28 di questo mese - sicuramente oggetto di dibattito da parte delle forze politiche ma è chiaro che l' ultima parola spetta al governo cittadino. I precedenti non sono incoraggianti.

Nell' ultimo decennio il riscontro da parte degli amministratori locali è stato sempre negativo.

E lo stesso sindaco Formica nel 2016 rigettò una richiesta avanzata dalla società Blufferries del gruppo Ferrovie dello Stato di avviare, seppur a titolo sperimentale, un collegamento giornaliero da Milazzo con Gaeta per il trasporto merci. Anche in quel caso si contestò il gravame della presenza dei mezzi sulle strade cittadine evidenziando che Milazzo potrebbe avere giovamento da un simile collegamento, soltanto se gli attracchi fossero fuori dal centro cittadino (vale a dire Giammoro, o in altra rada, esempio).

Di diverso avviso invece gli operatori del porto che - come riferiamo nel collegato - ritengono tale proposta «una opportunità importante dal punto di vista occupazionale in un periodo di evidente crisi. Quali prospettive di lavoro si vogliono dare ai **portuali** dell' ex compagnia Garibaldi, illusi ed abbandonati? - si afferma -. Appare opportuno che il consiglio comunale, quale espressione dei cittadini, si pronunci in modo chiaro, valutando questa proposta e motivando scelte e prese di

## -segue

---

posizione, ma soprattutto disegnando un futuro credibile e soprattutto fattibile e non futuristico dello scalo che prima o poi avrò anche la banchina XX Luglio».

«Lo sviluppo di un porto non dipende dalla sua classificazione, ma dalla capacità di attirare investimenti - afferma il consigliere neoleghista Alessio Andaloro - e Milazzo, grazie a madre natura, che lo pone al centro delle rotte nazionali e internazionali, può ricoprire un ruolo di primaria importanza. Quindi ben vengano i lavori della banchina, ma è nell'attesa (e non dopo) del completamento di tali opere che bisognerà collegare il porto con l'asse viario in modo da fornire agli operatori commerciali che sono pronti ad investire. Ritento che le opportunità offerte dall' **Autorità portuale**, che tanto ha fatto e sta facendo per Milazzo, non debbano andare disperse».(r.m.)

articolo 1-mdp: «niente logiche spartitorie, ma strategie finalizzate allo sviluppo»

## «La nuova Authority è una sfida politica»

«Adesso alle parole devono seguire i fatti e quindi aspettiamo il relativo decreto». Ossia la concretizzazione della nuova Authority portuale dello Stretto. Domenico Siracusano, coordinatore provinciale di Articolo Uno Mdp, «esprime soddisfazione per il raggiungimento di un risultato che è stato un punto qualificante dei programmi della nostra forza politica alle regionali, alle politiche e alle ultime amministrative. Messina può continuare ad avere centralità nel sistema portuale nazionale: la sfida per la politica, a partire da quella locale, è comprendere la prospettiva strategica di questa scelta e non interpretarla con mero spirito campanilistico. Occorre dare immediatamente corso ai progetti in itinere: completamento del porto di Tremestieri e via del mare, e si proceda alla rapida approvazione del Piano regolatore portuale. Al contempo si avviino finalmente il risanamento ambientale e un progetto di sviluppo della Zona Falcata e la riqualificazione dell' area che va dalla ex Fiera fino al Baby Park. Nel rapporto con la sponda calabrese, si individuino le opportunità legate ad una maggiore interconnessione dei sistemi di trasporto contribuendo alla realizzazione di "Città dello Stretto"». La politica messinese non pensi, dunque, solo «al superamento delle tante emergenze», ma recuperi «la capacità di elaborare una visione dello sviluppo possibile, unica prospettiva per affrontare la questione davvero prioritaria: il lavoro. Diversamente dal passato, con nomine di soggetti esterni alla città che non sempre hanno brillato, Messina sia protagonista, a partire dalla scelta dei vertici. L' auspicio è che non prevalgano logiche spartitorie. In questo senso il sindaco può e deve svolgere un ruolo attivo e protagonista».

Lo scorso 24 agosto è stato pubblicato il bando per l' affidamento dei lavori dell' area portuale

## Le associazioni ambientaliste contro l' ampliamento del porto di Augusta

*Il consigliere comunale Schermi ha inviato una missiva al Ministro delle Infrastrutture*

AUGUSTA - L' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale ha pubblicato, lo scorso 24 agosto, il bando di gara europeo per l' affidamento dei "Lavori di Completamento del porto commerciale di Augusta II fase ampliamento piazzali e acquisizione delle aree. Primo e secondo stralcio funzionale".

La spesa complessiva ammonta a 47.295.590,40 euro, dei quali 45.549.560,13 euro inerenti l' importo di esecuzione dei lavori e 1.746.030,27 relativi agli oneri per l' attuazione del piano di sicurezza non soggetti a ribasso. Le fonti di finanziamento dei lavori provengono dall' avanzo di amministrazione dell' Ente, e 15.02.947,68 provenienti da quota parte dei fondi di cui all' art. 18 -bis della legge n. 84/94 come riformulata dal D. Lgs. n. 169/2016. Il bando scadrà il prossimo 12 ottobre. I lavori dovrebbero essere ultimati nell' arco di 884 giorni dalla data di consegna.

La notizia ha destato preoccupazione tra le associazioni ambientaliste che, da tempo, si oppongono al progetto che comporterebbe la cementificazione di ben 300mila m2 delle saline del Mulinello. Nel 2013 le Associazioni Legambiente, 'Màrilighea, Natura Sicula, Italia Nostra, Lamis e Lipu avevano presentato al Ministero del l' Ambiente delle osservazioni contrarie ai lavori "Ritenuti inaccettabili perché

l' area oggetto dell' intervento è un' area umida delle saline del Mulinello, note sin dall' antichità, ed il cui valore storico, ambientale e naturalistico è rilevantisimo". Tuttavia dette osservazioni vennero respinte dal Ministero e le procedure burocratiche per l' ampliamento del porto commerciale sono andate avanti fino alla recente pubblicazione del bando.

Frattanto, il consigliere comunale Diem25, Giuseppe Schermi, ha inviato al Ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, una missiva in cui chiede di "valutare con urgenza la possibilità di far ritirare il bando e, grazie ai fondi di bilancio risparmiati, riconsiderare le aree così salvate dalla cementificazione, parte delle Saline di Augusta che potrebbero essere immediatamente reinserite in un ampio progetto di riqualifica turistico -culturale dell' area denominata "parco dell' Hangar ed ex idroscalo" con la collaborazione sua e del Ministero della Difesa".

## -segue

---

"Già il 2 febbraio 2016, nella mia qualità di allora assessore M5s con delega al Comitato portuale - prosegue Schermi - feci mettere a verbale della riunione la assoluta contrarietà di tutta la giunta a tale progetto. Inoltre il progetto di ampliamento, risalente agli anni 90, è stato giudicato non più ammissibile a finanziamento europeo in quanto venuta meno la sostenibilità economica dell' opera. Si stima che, una volta completato il progetto, la capacità del porto in termini di traffico container sarebbe di 500.000 Teu. Va rilevato che, all' epoca dell' Audit (giugno 2015), non vi era traffico di container; inoltre, la capacità totale dell' intera Sicilia è stimata in 100.000 Teu (di cui circa 30.000 riguardano attualmente il vicino porto di Catania").

"Pertanto - conclude Schermi - una migliore razionalizzazione degli spazi esistenti, sui quali fino ad oggi non è mai stato scaricato alcun container, consentirebbe di avere la capacità necessaria".



## Euromed: Porti, Ateneo Cagliari guida progetto Ue. Spostamenti più veloci per le merci

(FERPRESS) – Roma, 12 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. E' il senso dei due progetti [Go SMarT Med](#) e EasyLog.

“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 sarda, 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 risorse del Fondo europeo di sviluppo regionale.

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.

## L'ordinanza sul meteo a Golfo Aranci

GOLFO ARANCI – Il capo del Circondario Marittimo e comandante del Porto di Golfo Aranci ha diramato la seguente ordinanza sulla sperimentazione della stazione meteo gestita dall'Avvisatore Marittimo di Livorno.

"VISTA la nota del 16.03.2018 della Corporazione dei piloti del porto di Olbia assunta a protocollo n. 1763 in pari data che esplica a grandi linee le caratteristiche morfologiche del porto di Golfo Aranci e i limiti operativi con vento;

"VISTA la nota prot n. 2014 del 29.03.2018, con la quale l'Ufficio Circondariale Marittimo di Golfo Aranci ha richiesto alla superiore Capitaneria di porto di Olbia la possibilità di installare presso la stazione marittima del porto di Golfo Aranci un sistema di rilevamento delle condimeteo in grado di fornire parametri precisi e inconfutabili al fine dell'eventuale interdizione delle banchine del porto di Golfo Aranci;

"RITENUTO che, in presenza di determinate condizioni meteorologiche particolarmente sfavorevoli sia comunque possibile raggiungere un adeguato livello di sicurezza, in modo da consentire al comando di bordo di decidere tempestivamente se ormeggiare presso il porto di Golfo Aranci o scegliere un altro porto;

"VISTO il verbale della riunione tenutasi preliminarmente con i rappresentanti qualificati di tutti gli enti, autorità ed associazioni interessate;

"VISTA l'installazione del sistema di rilevazione delle condimeteo da parte dell'Avvisatore Marittimo di Livorno in data 30/08/2018 e l'entrata in funzione dello stesso a far data dal 31.08.2018;

"CONSIDERATA la necessità di tutelare la pubblica incolumità e di regolamentare la navigazione ed il traffico nonché la sicurezza delle manovre nel porto di Golfo Aranci in caso di condimeteo avverse;

"VISTI gli articoli 30, 66, 81 e 1174 del codice della navigazione e gli articoli 59 e 60 del relativo Regolamento di esecuzione;

VISTA l'intesa con l'autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna su quanto forma oggetto degli artt. 1,2 e 3 della presente ordinanza;

ORDINA: Articolo 1 – Criteri per l'interdizione delle banchine. A decorrere dall'entrata in vigore della presente ordinanza, in via sperimentale, le banchine del porto di Golfo Aranci si riterranno interdette a seconda della direzione del vento e dell'intensità registrata nelle ultime 3 ore e rilevate tramite il sistema di rilevazione citato in premessa; a tal fine l'interdizione diviene obbligatoria se saranno registrati i seguenti valori: a) Molo sud: venti pari o superiori ai 40 nodi provenienza 3°e 4°quadrante; b) 2a Invasatura venti pari o superiori a 45 nodi provenienza 4° quadrante; c) Molo Alternativo venti pari o superiori ai 45 nodi provenienza 3° e 4°quadrante; d) Molo commerciale nord venti pari o superiori ai 40 nodi provenienza 3°e 4°quadrante – I parametri più significativi del vento, compresi direzione, intensità, intensità delle raffiche e le medie dei suddetti valori, rilevati ed elaborati dal sistema tecnico a disposizione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Golfo Aranci; sono liberamente consultabili al sito [http://www.livornometeo.it/golfoaranci/index\\_test.php](http://www.livornometeo.it/golfoaranci/index_test.php)

Articolo 2 – *Regolamentazione del servizio.* Tutte le navi al passaggio del primo meridiano in ingresso al porto di Golfo Aranci, devono contattare la sala operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Golfo

## - segue

---

Aranci, la quale verificherà i dati visualizzati in diretta sul sito di cui al precedente articolo, in modo da consentire l'ormeggio oppure il dirottamento verso un porto più "sicuro"; 1. Il Comando di Bordo comunicherà successivamente il porto di destinazione con congruo anticipo, di modo da consentire l'accosto presso il porto prescelto.

*Articolo 3 - Deroghe.* I Comandi di bordo delle navi traghetto della società R.F.I., qualora venissero rilevate delle condimeteo tali da interdire l'ormeggio presso la 2a invasatura, dovranno dirigere alla fonda nel punto ritenuto più opportuno dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Golfo Aranci in attesa di condimeteo favorevoli.

L'INIZIATIVA IN VISTA DEL NATALE

## Porto 2000 lancia il concorso letterario «La favola scrivila tu»



**EVENTO** Porto di Livorno 2000 ha lanciato il concorso letterario

**PORTO** di Livorno 2000, nell'ottica della promozione turistica e culturale di Livorno e del suo porto, promuove una iniziativa letteraria unica nel suo genere. Si tratta della prima edizione del Premio di Narrativa per Ragazzi dedicato al Natale ed al Porto con il tema fantastico legato alla figura di Babbo Natale ed alle tradizionali festività che trasportano da sempre i bambini e le fa-

miglie in un mondo magico, ricco di fantasia e di suggestioni da vivere e da scoprire. Nasce così il progetto 'Il Natale ed il Porto di Livorno' che viene pensato e proposto in forma di concorso con un interessante premio in denaro e soprattutto una messa in scena teatrale dell'opera vincitrice. Il progetto si è sviluppato grazie al crescente successo che ottengono annualmente due importanti



Ragazzi  
e scrittura

Si tratta di un'iniziativa unica nel suo genere. Il tema è la figura di Babbo Natale e le tradizionali festività

eventi legati alla nostra città: si tratta della manifestazione Natale in Fortezza, organizzata da Porto di Livorno 2000 e dal Premio Letterario Nazionale Città di Livorno, promosso dal team della Associazione Pietro Napoli e da Promos Eventi, legato alla Poesia ed al Racconto Breve.

**IN PREVISIONE** dell'edizione tradizionale della 6ª edizione di Natale in Fortezza prevista per il week-end del 16 e del 17 dicembre 2018 Porto di Livorno 2000 il primo Concorso Nazionale di Narrativa per Ragazzi sul tema 'Natale ed il porto di Livorno'. Il vincitore che presenterà il racconto più bello non solo riceverà un premio in denaro di 1000 euro ma sarà l'autore di una favola che darà il tema alla 6ª edizione di Natale in Fortezza, in programma in Fortezza Vecchia il 15 e 16 dicembre prossimi, e che sarà interpretata da artisti e attori durante l'evento. Per maggiori info e per partecipare al concorso visitare il sito: [www.portolivorno2000.it](http://www.portolivorno2000.it).

# Il Nautilus

---

## Gianluca Bozzetti: a Brindisi, l'Università del Mare

**Bari-**"C'è l'interesse da parte dell'Università a creare un tavolo tecnico per realizzare, l'idea lanciata dall'Assessore Regionale Gianluca Bozzetti, una vera e propria Università del Mare, da realizzarsi e insediarsi nella città di Brindisi, forse tra le città portuali della Puglia è l'unica città-porto, perchè ha un porto naturale storicamente di straordinaria importanza". Con questa dichiarazione, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il prof. Ugo Patroni Griffi rende noto che il Dipartimento di Economia Imprese Marketing dell'Università di Bari intende collaborare con le istituzioni brindisine per lo sviluppo, a Brindisi, dell'istituzione dell'Università del Mare. Continua : "Pensiamo che lo sviluppo economico non possa essere scisso dallo sviluppo culturale e formativo".

Il Consigliere Regionale Gianluca Bozzetti dichiara : "Siamo, ovviamente, contenti che sia stato colto finalmente l'invito a ragionare, ad iniziare a parlare per il futuro della città attraverso un modello di sviluppo differente che ovviamente, dal nostro punto di vista, è quello sul puntare sul turismo, il mare, il porto e soprattutto i giovani con un'università di indirizzo nautico proprio per la città di Brindisi. Sono molto contento che oggi il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale abbia colto il mio invito e presto, anche con l'Università del Salento, convocheremo un tavolo tecnico per discutere concretamente sulla fattibilità e la realizzazione di un'università nautica per il territorio brindisino".

Poi risponde su quale potrebbe essere l'ubicazione ideale di questa Università: "Forse è un po' prematuro parlarne, ovviamente il sogno, come fino a qualche tempo fa era un sogno solo parlare di un'università nautica, è riuscire a portare la sede nel Castello Alfonsino, sarebbe una naturale ubicazione e ci sono dei fondi già messi a disposizione per la ristrutturazione e la messa in sicurezza. Ci sono già delle foresterie, ci sono zone adibite ad aule, quindi probabilmente si riuscirebbe già nell'immediato a concretizzare qualcosa. Sono sogni, ipotesi, però che si iniziano a concretizzare con questo tavolo tecnico in prospettiva futura".

**Salvatore Carruezzo**

## Shanghai, il porto vieta i droni

Genova - L'agenzia che si occupa della sicurezza dello scalo ha scritto all'Authority di Pechino: niente droni sulle banchine.

Genova - I droni non sono graditi al porto di Shanghai. L'agenzia che si occupa della sicurezza delle banchine dello scalo ha scritto all'Authority di Pechino per segnalare una serie di restrittive misure e nuovi controlli. **Tra questi c'è anche il divieto di sorvolo nella zona portuale dei droni.** Le compagnie, così come i terminal, si stanno affidando sempre di più alla tecnologia garantita dai droni per affrontare manovre e migliorare l'operatività. Alcuni terminal quelli inland soprattutto, si stanno già appoggiando all'aiuto dei droni per migliorare l'efficienza. A Shanghai, primo porto al mondo nel settore container, sono invece vietati.