



Primo Piano:

"...SEATRADE Cruise Med 2018..."

(L'Informatore Navale, Il Telegrafo Livorno, Ferpress, Ansa)

Dai porti:

Venezia:

"...Il porto di Venezia in Egitto..." (Messaggero Marittimo)

Trieste:

"...Porto Trieste, Di Maio conferma interesse Governo a Bini e D'Agostino..."
(Ferpress)

Genova:

"...Più misure per aiutare Genova ma resta il nodo ricostruzione..."

(Il Secolo XIX)

"...Al supercommissario pieni poteri e due vice Limite nei principi UE..."

(Il Sole 24 Ore, La Sicilia)

"...Emendamento alla Camera su Terzo valico e Gronda..." (Il Secolo XIX)

"...Genova perde un terzo delle tasse portuali..." (Informazioni Marittime)

La Spezia:

"...AdSP Mar Ligure Orientale: in Egitto ha partecipato a due giorni di conferenze e workshop sul tema della Via della Seta..." (Ferpress)

Civitavecchia:

"...Container ed agroalimentare: riunione fiume in Authority..." (Civonline)

"...Civitavecchia dedica nuovi spazi ai rotabili..." (Trasporto Europa)

"...Manager in fuga dal porto..." (Civonline)

"...Di Majo disponibile al confronto..." (Civonline)

"...Porto: Fdi auspica l'intervento del ministro Toninelli..." (Civonline)

"...Conclusi i lavori al ponte di imbarco n.1..." (Ferpress)

Napoli:

"...Presentata la Naples Shipping Week..."

(Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, Informazioni Marittime)

Messina:

"...Ecopass, i proventi già nel bilancio di previsione 2019..." (TempoStretto)

"...Signorino e De Cola: "De Luca racconta frottole"..."

(TempoStretto, Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Chiuso l'hotspot..." (Meridio News)

Seatrade Cruise Med 2018 apre a Lisbona Mercoledì 20 settembre (Lisbona, Portogallo)



Lisbona, 19 settembre 2018 - Seatrade Cruise Med – il più grande evento del settore crocieristico del mondo focalizzato sul Mediterraneo e le sue acque limitrofe – inaugurato oggi a Lisbona, in Portogallo, e proseguirà fino a giovedì 20 settembre al FIL – Lisbon Exhibition and Congress Centre. Ospitato dall’Autorità Port of Lisbon e supportato dall’associazione internazionale MedCruise e Cruise Lines (CLIA), l’evento presenta una mostra vetrina, una conferenza e un programma di networking completo. Fa parte della Portugal Shipping Week. Nella mattinata di apertura, il Ministro del Mare del Portogallo, Ana Paula Vitorino, ha rivolto ad oltre 350 delegati nel suo discorso di benvenuto e ha affermato che è stata un’eccellente opportunità per le aziende portoghesi di mettersi in mostra nel settore delle crociere e per tutto il governo, gli enti pubblici e privati le parti interessate a lavorare insieme per costruire il futuro. All’accoglienza sono intervenuti anche il vicepresidente della Municipalità di Lisbona, il signor Duarte Cordeiro e il Portogallo, Segretario di Stato per il turismo, la signora Ana Mendes Godhino. Nella sua nota dominante, Airam Diaz Pastor, Presidente, MedCruise e Direttore Commerciale dell’Autorità Portuale di Santa Cruz de Tenerife, ha detto alla sala gremita che il Mediterraneo sta affrontando un futuro luminoso con più capacità in arrivo e maggiori investimenti in infrastrutture portuali. Sul palcoscenico, il presidente, CLIA Europe & Chairman, Carnival UK, David Dingle ha parlato con il suo cappello della CLIA (Cruise Lines International Association) e ha fatto cenno al fatto che lo stato dell’industria delle crociere è “molto buono”. Ha detto: “L’anno scorso, 26,7 milioni di crociere sono state prese in tutto il mondo con una crescita del 6% rispetto all’anno precedente. Supponendo che i livelli di occupazione rimangano sostanzialmente invariati quest’anno, oltre 28 milioni di crociere saranno state vendute nel 2018, un’ulteriore crescita del 5%. La crescita del mercato delle fonti europee è proseguita costantemente e se qualcosa è stato limitato dalla capacità a causa della redistribuzione di alcune navi in Asia e in altri luoghi. Nel 2017, il 26% delle vendite globali di crociere erano in Europa, ma prevediamo comodamente che questo aumenterà al 28% nel 2018 e nel 2019 con l’arrivo di più capacità”. Guardando all’Europa in particolare, ha aggiunto: “Considerando l’Europa come un mercato di origine, una destinazione e un hub industriale, ciò che impressiona di più è la crescita del contributo economico dell’industria crocieristica europea – quasi € 48 miliardi nel 2017, un Aumento del 16,9% rispetto all’ultimo sondaggio del 2015. Si tratta di un aumento fenomenale, derivante dalla crescita del mercato di origine, da una maggiore attività di crociera in Europa e da un maggior numero di navi da crociera, cresciute di oltre il 22% rispetto al 2015 come il portafoglio ordini è aumentato a livelli record, un notevole 66 nuove navi entro il 2021 del valore di quasi € 30 miliardi. “Con 7 milioni di vendite di crociere nel 2017, l’8% in più rispetto al 2015, l’Europa è il secondo più grande mercato di fonti al mondo. Oltre l’80% di quelle vendite europee riguardava crociere in Europa e, aggiungendo a queste il numero di americani, asiatici e australiani che venivano in Europa per la crociera, 6,5 milioni di persone hanno fatto una crociera qui l’anno scorso, il 6% in più rispetto al 2015. “Posso vedere tutte le ragioni per cui l’economia europea delle crociere continuerà a crescere a questo ritmo. Anche con 7 milioni di crociere vendute, la penetrazione del mercato europeo non supera il 2% della popolazione totale, mentre per il Nord America e l’Australia tale cifra è vicina al 4%.

- segue

I nuovi ordini destinati all'Europa guideranno un nuovo aumento della domanda. Mentre l'area della conferenza era occupata, lo showfloor era anche vivace con oltre 2.700 partecipanti da 105 paesi previsti nei due giorni con numerose attività espositori tra cui: eventi di networking di Taste of Portugal ospitati da Cruise Portugal; un Happy Hour di Cruise Europe; Ricezione di benvenuto del villaggio caraibico "A Taste of the Tropics" e ricevimento regionale del Sud della Provenza Provenza. Seatrade Cruise Med si svolge ogni due anni e quest'anno è ospitato dall'Autorità Port of Lisbon con il principale sponsor e sostenitore, MedCruise (Associazione dei porti da crociera del Mediterraneo), di cui Lisbona è membro dal 2000. I principali sponsor regionali includono: República Portuguesa-Mar; Lisboa Câmara Municipal; Turismo de Portugal; Turismo di Lisbona; Porto crociere di Lisbona; ANA Aeroportos de Portugal. Gli sponsor includono: Andalusia – Costa de Almeria; Villaggio dei Caraibi; Delta Cafés; Docapesca; DP World; Ufficio del turismo di Gibilterra; Holding dei porti globali; Organizzazione nazionale greca per il turismo; Intercruises Shore-side e servizi portuali; Pasteis De Belém; Polícia Municipal de Lisboa; Qatar Tourism Authority; Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra; ViaVerde e Wärsilä. I sostenitori includono: Cruise Lines International Association (CLIA) e Florida Caribbean Cruise Association (FCCA). Il vettore ufficiale è TAP Air Portugal; Lo sponsor dei media è: BBC World News; Hotel ufficiale è Hotel Olissipo; Mercy Ships è la carità scelta dal Cruise Med di Seatrade; Il partner di sostenibilità è EPAL; Seatrade Cruise Med fa parte della Portugal Shipping Week

LA NOSTRA ECONOMIA

Il futuro delle crociere Livorno penalizzata dai ritardi sul terminal

■ A pagina 8

I PRESENTI

PER IL 'SISTEMA' LIVORNESE C'ERANO IL PRESIDENTE STEFANO CORSINI E IL SEGRETARIO GENERALE MASSIMO PROVINCIALI. A FIANCO MA NON INSIEME IL PRESIDENTE DELLA PORTO 2000 LUCIANO GUERRIERI

'Medcruise' a Lisbona sulle crociere Livorno 'paga' i ritardi del terminal

Ma ha un bel biglietto da visita: le attrazioni del territorio

TANTI PROGETTI, in gran parte diversi ma legati da un unico tema, le crociere. Sono quelli dei programmi nel Mediterraneo, che ieri si sono confrontati a Lisbona nella 53ª assemblea generale di Medcruise. Un'assise cui hanno partecipato i porti, le società portuali di gestione delle crociere, gli armatori del settore e naturalmente gli operatori. Per il 'sistema' livornese hanno partecipato il presidente Stefano Corsini e il segretario generale Massimo Provinciali. A fianco ma non insieme il presidente della Porto 2000 Luciano Guerrieri.

Tra oggi e domani l'ingegner Corsini potrebbe riferire alla città sui risultati salienti dell'assise. Sembra accertato che Corsini abbia intenzione, da questo autunno in poi, ad avviare una serie di incontri settimanali o bisettimanali con la stampa locale, in nome della 'trasparenza' ma anche per chiarire, con una formula simile alla 'question time' politica, quanto viene deciso e sviluppato in palazzo Rosciano. In tempi di polemiche violente, con il nostro porto coinvolto direttamente anche nello scontro tra i gruppi armatoriali Grimaldi ed Onorato - scontro che ha visto scendere in campo come noto anche lo stesso presidente della Porto 2000 con una dura reprimenda al suo socio di maggioranza, l'AdSP - il silenzio dell'istituzione non giova. Salvo, ovviamente, ripensamenti. Sullo scontro, ieri c'è stata la risposta, estremamente netta di Guido Grimaldi alla denuncia di Vincenzo



IL PRESIDENTE Stefano Corsini al timone dell'Authority

BOTTA E RISPOSTA

Si fa duro lo scontro
fra gli armatori
Grimaldi e Onorato

Onorato di cui abbiamo riferito sulle nostre pagine. Lo scontro rischia di coinvolgere anche il registro navale internazionale, per il quale Onorato chiede a gran voce la limitazione ai soli equipaggi comunitari sulla bandiera italiana. Ma siamo ormai alle accuse reciproche sui finanziamenti pubblici per le linee dei traghetti ro/pax,

con chiamata alle armi anche del parlamento e delle regioni.

DI TUTTO questo, che caratterizza il panorama dell'armamento italiano, a Lisbona non si è parlato, almeno ufficialmente. C'è stata invece la chiara indicazione che il Mediterraneo, specie quello occidentale, può contare per i prossimi anni in un crescente trend delle crociere, sempre che i porti riescano ad adeguarsi alle esigenze degli utenti. Che sono molteplici: a partire da infrastrutture capaci di accogliere le navi sempre più grandi. Ma che riguar-



Incontri

Il presidente Corsini ha intenzione di avviare una serie di incontri settimanali o bisettimanali con la stampa locale, in nome della 'trasparenza'

Trend

C'è stata invece la chiara indicazione che il Mediterraneo, specie quello occidentale, può contare in un crescente trend delle crociere

dano anche la possibilità di rifornirsi in banchina di Gnl, il gas liquefatto diventato ormai il carburante su cui tutti puntano per motivi ambientali. E i collegamenti stradali, ferroviari ed aerei per creare 'home ports' efficienti. Come ne è uscito Livorno dai confronti? Con un punto importante a favore, il territorio con le sue attrattive. Ma anche con il segno meno dovuto ai ritardi del terminal crociere, la cui gara non si è ancora conclusa dopo un anno e mezzo. Il tempo è denaro, dice un vecchio proverbio. E a Lisbona è stato ribadito.

Antonio Fulvi

ADSP Tirreno centrale: presentate a Lisbona le prospettive per il mercato crocieristico mediterraneo per i porti di Napoli e Salerno

(FERPRESS) – Napoli, 20 SET – Ieri e oggi l'Asdp del Mar Tirreno Centrale ha presentato a Lisbona le prospettive per il mercato crocieristico mediterraneo per i porti di Napoli e Salerno. In un segmento che presenta elevati tassi di crescita, con un incremento per la Campania del 15% nel 2018 e con un ulteriore incremento analogo previsto per il 2019, si rendono necessari investimenti per l'incremento della capacità di accoglienza delle nuove navi di dimensioni sempre più rilevanti che sono in arrivo nei prossimi anni.

La Società Terminal Napoli sta studiando il prolungamento delle banchine della stazione marittima delle crociere nello scalo partenopeo; tale progetto sarà presentato nei prossimi mesi all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

Per Salerno, con la realizzazione dei dragaggi, la stazione marittima di Zara Hadid potrà cominciare ad accogliere le grandi navi a partire dalla primavera del 2020.

“Abbiamo riscontrato un grande interesse delle principali compagnie di crociera a continuare il percorso di crescita nei porti della Campania, anche nei prossimi anni”, ha dichiarato il Presidente Pietro Spirito. “Siamo in presenza di un segmento della offerta turistica marittima destinato a conoscere una stagione importante di consolidamento e di sviluppo – ha proseguito Spirito – . Il lancio del collegamento aereo tra Newark e Napoli, a partire dal prossimo mese di maggio del 2019, costituisce una opportunità per costruire anche, assieme alle compagnie marittime ed il terminalista, un posizionamento nel segmento home port, che certamente determina in maggiore valore aggiunto per il territorio”.

Crociere: il 2019 per l'Italia sarà un anno da record

Previsti 11,5 mln passeggeri (+5,5%) secondo la genovese Cemar



Il 2019 sarà un anno da record per il traffico di crocieristi nei porti italiani: saranno 11.500.000 i passeggeri movimentati, con un incremento del 5,5% rispetto al 2018, secondo le stime presentate a Lisbona nel corso dell'evento internazionale Seatrade Cruise Med da Sergio Senesi, ex presidente di Cemar Agency Network di Genova.

Il merito di questo risultato, secondo l'analisi di Cemar, è in gran parte "delle nuove grandi unità da crociera che visiteranno il nostro Paese, con particolare riferimento alle navi di MSC Crociere, che manterranno gli scali durante il periodo invernale con grandi risultati in termini di movimentazione passeggeri", ma un ruolo fondamentale è giocando anche "dai grandi porti, con strumenti più trasparenti e con una programmazione sviluppata in base alle reali possibilità, nel tentativo di superare i limiti strutturali delle banchine e dei servizi a terra".

Lo studio presentato da Senesi a Lisbona riporta inoltre le ultime previsioni relative all'anno in corso: il 2018 si chiuderà con 10.862.000 passeggeri movimentati (+7,32% rispetto al 2017) e 4.641 approdi (+1,13% rispetto al 2017) nei porti italiani. Anche quest'anno Civitavecchia si conferma il principale porto crocieristico italiano, seguita da Venezia, Genova, Napoli, Savona e Livorno. Prima Regione resta invece, come negli anni passati, la Liguria seguita da Lazio e Veneto.

Il porto di Venezia in Egitto

VENEZIA – Si sta svolgendo ad Alessandria d'Egitto in questi giorni il forum "The Silk road initiative and the investment opportunities between the Arab countries and China" organizzato dalla Arab academy for science, technology and maritime transport in collaborazione con la League of Arab states e l'Ambasciata italiana al Cairo.

Rappresentato dal presidente Pino Musolino, il porto di Venezia dunque è ancora una volta chiamato a intervenire sulla strategia Bri in un contesto eccellente, alla presenza di Hisham Arafat, ministro dei Trasporti egiziano, nel primo appuntamento rilevante nell'area Mena di fronte a una platea di diplomatici, politici, economisti e rappresentanti dell'imprenditoria egiziana, araba e cinese.

Venezia si conferma punto di riferimento nel Mediterraneo, principale terminale marittimo europeo per collegare l'Asia e il vecchio continente lungo la Via della seta. Un'occasione unica per lo scalo veneziano per rafforzare e tessere nuove relazioni istituzionali sullo scacchiere internazionale della Belt and road initiative e trovare nuovi potenziali business e traffici non solo in prospettiva sinocentrica ma anche verso il Medio Oriente e il Nord Africa.

Nel corso della missione, per favorire lo sviluppo delle relazioni economiche e commerciali non solo a beneficio del porto di Venezia ma anche delle imprese del Nordest, il presidente Musolino, interviene anche all'incontro bilaterale "Italy-Egypt day on the maritime economy" con i principali stakeholders egiziani nel trasporto marittimo e della logistica alla presenza delle Autorità del Canale di Suez, autorità portuali, interporti, associazioni imprenditoriali di settore.

Riguardo alle opportunità per Venezia in primis, l'Italia e il Mediterraneo, per lo sviluppo della sua logistica per via marittima e gli scambi con l'export, il presidente dell'Autorità di Sistema dell'Adriatico settentrionale, Pino Musolino, ha evidenziato che: "Nei secoli le relazioni commerciali tra Venezia e l'Egitto sono state forti e floride. Un rapporto che si è indebolito nel corso degli ultimi decenni ma che non si è mai spezzato. Questo ruolo va ora riscoperto e ripreso con entusiasmo. Il ruolo centrale che Bri riassume al Mediterraneo posiziona l'Italia, e Venezia in particolare, nuovamente al centro dei commerci internazionali. Sostenere e creare positivi scambi commerciali e di buone pratiche può solo accrescere i traffici e il benessere del nostro territorio e sostenere la crescita economica di un Paese come l'Egitto, che vive una significativa fase di trasformazione".

Friuli Venezia Giulia: porto Trieste, Di Maio conferma interesse Governo a Bini e D'Agostino

(FERPRESS) – Trieste, 20 SET – “È stato importante poter parlare con Di Maio: un'occasione di confronto e una verifica diretta sull'interesse del Governo italiano verso il porto di Trieste che può rappresentare un fattore di crescita per il Friuli Venezia Giulia e per l'intero sistema Italia”.

Lo ha affermato l'assessore regionale alle Attività produttive, Sergio Emidio Bini, commentando il contenuto del breve summit intercorso a Chengdu, in Cina, a margine dell'inaugurazione della Wcif (Western China international fair), con il vicepremier Luigi Di Maio, il sottosegretario allo Sviluppo economico, Michele Geraci, e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, nel corso del quale è stato affrontato il tema della portualità.

“Abbiamo discusso – ha spiegato D'Agostino, sottolineando la reciprocità di rapporti con la Cina – dello sviluppo del porto di Trieste, legato anche ai benefici doganali di porto franco, affrontando nel dettaglio alcuni possibili investimenti cinesi, prevedibili nei prossimi mesi, frutto di un percorso avviato da circa due anni”.

“Il porto di Trieste – ha aggiunto Bini – è in grado di essere polo d'attrazione di importanti interventi da parte di stranieri nel nostro territorio e – ha concluso l'assessore – a beneficiarne potrà essere anche l'entroterra del Friuli Venezia Giulia”.

LE ULTIME BOZZE IN ATTESA DELLE COPERTURE. C'È ANCHE LA DEROGA PER LE ASSUNZIONI PUBBLICHE

Più misure per aiutare Genova ma resta il nodo ricostruzione

Decreto in dirittura d'arrivo: le scelte sui poteri del commissario non dissipano i dubbi sui tempi. Inaugurata la strada per i Tir in porto: «A regime in due mesi». Nautico, oggi il via con Toninelli

Oggi il ministro Toninelli torna a Genova per l'inaugurazione del Salone Nautico, il primo grande evento dopo il crollo di ponte Morandi verso il quale tutti guardano per raccontare al mondo che Genova è viva e sta lottando con ogni forza per ripartire. E sarà probabilmente di fronte agli imprenditori del settore e alle istituzioni cittadine che il rappresentante del governo darà ulteriori dettagli del decreto per Genova che è in via di definizione. Le ultime bozze circolate ieri raccontano di una serie di nuove misure per la città che vanno oltre quelle inserite nella prima stesura del provvedimento, la settimana scorsa, e che condensano molte delle richieste avanzate dal sindaco Marco Bucci e dal commissario per l'emergenza Giovanni Toti nell'incontro di martedì a Palazzo Chigi. Ma ci sono grossi dubbi sull'articolo 1, quello che riguarda il ruolo del commissario e le procedure per la ricostruzione, oltre che sul fronte delle coperture. Ieri, intanto, è stata inaugurata la "Via della Superba", la strada che dovrà scremare una parte dei Tir dal traffico quotidiano.

CABONA, CALZERONI, DE FAZIO, DELL'ANTICO D'ORIA, FORLED, MEOLI E SETTI | PAGINE 25 E 16 | 20



Un Tir sul ponte del Papa lungo nuova strada portuale inaugurata ieri

BA/OSIRIS

- segue

In arrivo più aiuti per Genova, ma resta il nodo ricostruzione

Ultime limature al decreto che va nella direzione concordata con gli enti locali: crescono i rimborsi alle imprese danneggiate. Assunzioni mirate per l'emergenza

Mario De Fazio
Emanuele Rossi / GENOVA

Mentre il ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli arriva a Genova per il Salone nautico, la città attende lumi dal decreto sulla ricostruzione del Ponte Morandi e sulle misure a sostegno di sfollati, imprese, porto e viabilità. Il lavoro di "limatura" e aggiustamenti degli uffici di Palazzo Chigi e del Tesoro è costante: circolano bozze del testo molto vicine a quanto stabilito martedì nel vertice tra premier ed enti locali liguri. Ma sulle coperture la certezza ancora non c'è. E nel governo si continua a discutere sul nome e sui poteri del commissario straordinario. E, di conseguenza, sul ruolo di Società Autostrade nella ricostruzione. Secondo il viceministro Edoardo Rixi, però, siamo alle battute finali: «Credo che per venerdì sarà pronto». Toninelli oggi inaugurerà il Salone nautico di Genova alle 10.30 con la presidente di Ucina Carla Demaria, il vicepresidente di Confindustria Stefan Pan e il governatore Tori. Ad attenderlo troverà anche i dipendenti della "Qui!group" che scioperano di fronte all'ingresso della fiera di Genova, dopo il fallimento della società. Il ministro icri ha annunciato la consegna «a giorni» della relazione tecnica della commissione d'indagine da lui nominata per il crollo

del viadotto.

IL COMMISSARIO "RINVIATO"

In assenza del nome del commissario straordinario per la ricostruzione, che sarà oggetto di un altro apposito decreto e su cui il premier Giuseppe Conte starebbe ancora valutando una serie di nomi, le bozze del "decreto Genova" si avvicinano alla versione finale. Il testo individua una serie di prerogative: a cominciare dalla squadra di supporto che affiancherà, il commissario, una task force da venti persone. Sul versante della ricostruzione e sui rapporti con Autostrade per l'Italia l'ultimo testo circolato non offre alcuna garanzia sulle tempistiche. Aspi - che nel decreto, viene individuata come "il concessionario responsabile dell'evento", (cioè del crollo del ponte) - dovrà rispondere entro trenta giorni alla richiesta del commissario dei soldi necessari alle "spese di ricostruzione dell'infrastruttura e di ripristino del sistema viario". Se Autostrade non pagherà, il commissario potrà individuare un "soggetto pubblico o privato che anticipi le somme".

SOSTEGNO ALLE IMPRESE

Le misure previste dal decreto per le imprese danneggiate sono di due tipologie. La prima riguarda tutte quelle che hanno sede operativa nel territorio della città metropolitana di Genova e che hanno

subito un decremento del fatturato dal 14 agosto al 30 settembre in relazione allo stesso periodo dello scorso anno. Queste imprese si vedranno rimborsare l'intera perdita di fatturato con un tetto di 200mila euro, 50mila in più della versione precedente. L'altra misura per le imprese (solo quelle che dimostrino un calo di almeno il 25% del fatturato), alternativa al rimborso, prevede una serie di sgravi fiscali all'interno di una "zona franca" il cui perimetro è da stabilire.

FONDI A TRASPORTO PUBBLICO E PORTO

Sul trasporto pubblico locale, il governo potrebbe aver aumentato gli stanziamenti: per l'efficientamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale l'importo è passato dai 5 milioni iniziali ai 22,5 inseriti nell'ultima bozza. In più ci saranno altri 20 milioni di euro per il rinnovo del parco mezzi. In ambito portuale, le misure si sviluppano su tre versanti: fondi per opere che consentano di ottimizzare il flusso delle merci, incentivi per gli autotrasportatori e semplificazioni burocratiche. Per le opere in porto le cifre della bozza (su cui si sta ancora lavorando, soprattutto per le coperture) dovrebbero ammontare a 8 milioni per quest'anno, 15 per il prossimo e 7 per il 2020. Per gli autotrasportatori sarà creato un fondo da 5 milioni l'anno per il triennio 2018-2020.

- segue

Infine, sarà istituita la zona logistica semplificata per il porto di Genova e vari retroporti del Nord.

ASSUNZIONI

Il decreto consente a Regione Liguria e Comune di Genova 250 assunzioni a tempo determinato l'anno, sia per il 2018 che per il 2019, di personale con funzioni di protezio-

ne civile, polizia locale e supporto all'emergenza. Per le assunzioni c'è la facoltà fornita agli enti di attingere alle graduatorie già esistenti. —

© BY NC ND AL © INDIRIZZI RISERVATI

IL DECRETO GENOVA

- ▶ Entro 10 giorni viene nominato un Commissario straordinario per la ricostruzione
- ▶ Il concessionario del tratto autostradale è tenuto a far fronte alle spese di ricostruzione e ripristino
- ▶ Regione, Città metropolitana e Comune possono assumere personale in deroga
- ▶ Per gli sfollati esenzioni sulle imposte e sul reddito imponibile per i contributi erogati
- ▶ Sospese le cartelle di pagamento per gli sfollati
- ▶ Concessione di un rimborso del decremento di fatturato per le imprese nella Città metropolitana
- ▶ Risorse aggiuntive per il trasporto pubblico locale
- ▶ Risorse (5 milioni) per l'autotrasporto
- ▶ Autorizzazione di varianti per l'accelerazione di itinerari di viabilità alternativa
- ▶ Zona logistica semplificata per porto e retroporto di Genova
- ▶ Zona franca urbana (con perimetro da definire) per esenzione da imposte statali, regionali e municipali
- ▶ Aumentata la quota di riparto del gettito Iva per il porto sino al 3%
- ▶ Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali



Tir, ora c'è Via della Superba andrà a regime in 2 mesi

Sfoltirà il traffico pesante e aiuterà il porto: a settembre, volumi in calo del 35%

Matteo Dell' Antico /GENOVA Gli operatori del porto di Genova tirano un sospiro di sollievo. Dopo il crollo del Ponte Morandi, la nuova "Via della Superba", inaugurata ieri, permette ai Tir che operano in banchina di accedere ai terminal senza transitare sulle strade cittadine. Il collegamento - lungo quasi sette chilometri - attraversa l'intero bacino portuale che va da San Benigno alla zona dell'aeroporto: un tracciato interamente dedicato ai mezzi pesanti diretti sui moli, con buona pace di migliaia di genovesi che sulle strade del ponente cittadino, dopo il crollo del Morandi, hanno dovuto convivere per settimane con la presenza di centinaia di Tir. La nuova strada entrerà però a pieno regime solo tra due mesi, quando sarà realizzato un nuovo varco doganale sulla sponda destra del torrente Polcevera: per il momento sarà percorsa da circa cinquecento mezzi pesanti al giorno - quelli che trasportano container vuoti e prodotti nazionali - ma in futuro potranno accedere al percorso anche i Tir che movimentano merci internazionali, per un totale di duemila camion al giorno. «Grazie a questa strada sposteremo il traffico pesante levandolo dalla circolazione cittadina», ha detto il sindaco di Genova, Marco Bucci. «Far funzionare il porto di Genova - ha aggiunto il governatore ligure Giovanni Toti - vuol dire far funzionare un pezzo dell'economia italiana». Per Edoardo Rixi, viceministro ai Trasporti, l'inaugurazione del collegamento «è un grande risultato». I lavori sono stati fatti da Pavimental, società del gruppo Autostrade.

PORTO H24, SI ATTENDONO I FONDI Per il momento i terminal del porto non saranno operativi h24. La possibilità che il porto operasse anche di notte è stata presa in considerazione subito dopo il crollo di Ponte Morandi, per consentire una più veloce movimentazione delle merci. «Si tratta di un'ipotesi che stiamo ancora valutando - ha spiegato il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova - Savona, Paolo Emilio Signorini. Gli operatori - ha aggiunto se il porto aprisse anche di notte avrebbero maggiori costi da sostenere. Mi auguro che questi fondi vengano messi a disposizione degli operatori portuali da parte del governo nel decreto Genova». Alcuni terminalisti del porto potrebbero comunque, già nei prossimi giorni, decidere anche senza fondi da Roma di aprire pure di notte per smaltire le centinaia di Tir diretti in banchina.

- segue -

RESTANO LE NAVI MA CALANO LE MERCI Come previsto, il crollo di Ponte Morandi sta avendo conseguenze negative sui traffici del porto di Genova, che durante il mese di settembre hanno registrato un drastico calo. «Il numero di navi che hanno scalato Genova è rimasto invariato, ma è diminuita la quantità di merce movimentata», ha sottolineato Signorini a margine dell' incontro svoltosi ieri a Palazzo San Giorgio con i membri delle commissioni parlamentari di Trasporti e Ambiente. «Non abbiamo ancora il dato relativo ai volumi - ha sottolineato - ma stimiamo che le tasse portuali raccolte, in crescita nella prima parte dell' anno, a settembre caleranno del 35% rispetto a settembre 2017. Anche se la proporzione non è diretta perchè merci diverse pagano tasse diverse, è evidente che si è verificata una contrazione dei volumi. Speriamo - ha concluso - di poter arrestare il calo con la prossima riapertura della ferro via, con la nuova strada per i camion e con le misure previste dal decreto legge». All' incontro con i parlamentari arrivati da Roma, hanno partecipato diversi operatori del cluster marittimo genovese. «I parlamentari hanno ascoltato le nostre richieste», ha detto Alberto Banchemo, presidente di Assagenti. «Stiamo lavorando per consentire al nostro porto di operare a pieno regime anche dopo il crollo di Ponte Morandi», ha aggiunto il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta.

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

il decreto genova

Al supercommissario pieni poteri e due vice Limite nei principi Ue

Nuova bozza limita deroghe agli appalti, non escluso secondo passaggio in Cdm

Il supercommissario straordinario alla ricostruzione del ponte di Genova potrà contare su due sub-commissari e su una struttura di supporto di venti persone, dipendenti di pubbliche amministrazioni centrali e territoriali. E per le attività urgenti di progettazione degli interventi, le procedure di affidamento dei lavori, la direzione, il collaudo e ogni altro intervento connesso, potrà avvalersi, «anche in qualità di soggetti attuatori», previa intesa con gli enti territoriali interessati, di un' ampia gamma di soggetti: le strutture e gli uffici della Regione, quelli del Comune, i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, l' Anas, le Autorità di distretto, i concessionari dei servizi pubblici e «le società a partecipazione pubblica o a controllo pubblico».

Recita così l' ultima bozza del "decreto Genova", rivista e corretta dopo il vertice di martedì a Palazzo Chigi tra il premier Giuseppe Conte, il governatore ligure Giovanni Toti, che resta commissario di protezione civile, e il sindaco Marco Bucci: 49 articoli che nella prima parte disegnano la fisionomia giuridica del commissario, compenso compreso (potrà guadagnare fino a 100mila euro per la parte fissa e ad altri 100mila per la parte variabile, il doppio del tetto stabilito dal Dl 98/2011). «Opera in deroga ad ogni disposizione di legge - si legge - fatto salvo il rispetto dei vincoli non derogabili derivanti dall' appartenenza all' Unione europea». È la strada che secondo il Governo, in raccordo con Bruxelles, consentirà di affidare i lavori a un' Ati. «Il ponte lo ricostruirà lo Stato attraverso un' associazione temporanea di imprese e si assumerà la responsabilità delle scelte su chi andrà a lavorare sul viadotto», ha affermato ieri il sottosegretario ai Trasporti Edoardo Rixi.

Il ruolo di Autostrade - che oggi consegnerà a Toti due progetti di demolizione e ricostruzione, uno più lungo e uno più rapido - è citato soltanto per chiarire che l' attuale concessionario è tenuto, «in quanto tale, ovvero in quanto responsabile dell' evento», a mettere a disposizione le somme necessarie alla ricostruzione e al ripristino del sistema viario di collegamento entro trenta giorni dalla richiesta del commissario straordinario. Pena l' individuazione di un soggetto pubblico o privato che anticipi

- segue -

le risorse necessarie.

Per il resto, l' articolato (che potrebbe riapprodare oggi per un nuovo passaggio in Consiglio dei ministri) dettaglia le misure a sostegno di imprese e professionisti che hanno subito cali del fatturato («È riconosciuta, a domanda, una somma pari al 100% del decremento e nel limite massimo di euro 200mila»), istituisce la zona franca e stanziava a favore della Regione 22,5 milioni per il 2019 per l' efficientamento dei servizi di trasporto pubblico, 500mila euro l' anno per il 2018 e il 2019 per garantire l' integrazione tariffaria tra le diverse modalità di trasporto e 20mila euro per il rinnovo del parco mezzi.

Una volta completato l' iter con le necessarie bollature, il decreto approderà in Gazzetta Ufficiale. Entro i successivi dieci giorni, sentito il presidente della Regione, dovrà arrivare la nomina del commissario straordinario con decreto del presidente del Consiglio. «Sarà un tecnico, non un politico, possibilmente una figura manageriale», ha spiegato il sottosegretario Giancarlo Giorgetti. Il totonomi è partito da tempo: va da Iolanda Romano, già commissaria del Terzo Valico, a Marco Rettighieri, commissario del Cociv , il consorzio che lo sta realizzando.

Intanto ieri a Genova sono arrivate in visita le commissioni Trasporti e Ambiente della Camera: i deputati hanno assistito all' inaugurazione della nuova strada per il traffico pesante, costruita dalla controllata di Autostrade Pavimental, che passa per la viabilità interna dell' Ilva di Cornigliano e collega la zona del casello Genova aeroporto al varco portuale di San Benigno. Ci vorrà un altro mese per renderla pienamente operativa. In serata le commissioni hanno ascoltato anche le istanze degli operatori del porto. Il presidente dell' Autorità portuale, Paolo Signorini, ha iniziato a quantificare i danni allo scalo: «Il numero di navi finora è rimasto invariato, ma è diminuita la quantità di merce movimentata. Stimiamo che le tasse portuali raccolte, in crescita nella prima parte dell' anno, a settembre caleranno del 35%, rispetto a settembre 2017». Il porto di Genova, ha anche ricordato, «contribuisce al bilancio annuale dello Stato per 4,5 miliardi di euro di Iva. Se ci fosse una contrazione anche solo del 10% a livello annuale si perderebbero 450 milioni». Ma se il trend di settembre continuasse per un anno la perdita salirebbe a oltre 1,5 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Raoul de ForcadeManuela Perrone

Giorgetti: ponte il commissario sarà un manager e non un politico

Daniele Boasi Genova. Il commissario per la ricostruzione di ponte Morandi sarà «un tecnico, non un politico. Possibilmente una figura manageriale, sarà nominato appena sarà pubblicato in Gazzetta ufficiale il decreto, credo entro la fine della settimana». L'annuncio è del sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Giancarlo Giorgetti. Arriva nel giorno in cui Genova prova a ripartire attraverso un nuovo collegamento diretto tra l'autostrada e il porto per i mezzi pesanti costruito in tempi da record: "via della Superba". La strada costruita in un mese nelle aree dello stabilimento Ilva di Cornigliano, a una corsia per senso di marcia, lunga circa 4 km, è stata realizzata con le risorse stanziare dal Cdm per l'emergenza. La sua funzionalità è però ridotta: ci vorrà un altro mese per renderla pienamente operativa mettendo in sicurezza il viadotto, ora interdetto a tir superiori alle 7,5 tonnellate di peso. «È una promessa mantenuta, come quella di dare una casa a tutti gli sfollati», commenta il governatore Toti. A regime sul nuovo collegamento passeranno circa 2.000 tir al giorno rispetto ai 500 attuali.

«Far funzionare il porto di Genova - commentano Toti e il sindaco Bucci - vuol dire far funzionare un pezzo dell'economia italiana». I traffici in porto sono calati a settembre. «Il numero di navi che hanno scalato Genova è rimasto invariato, ma è diminuita la quantità di merce movimentata» spiega Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Adsp genovese. «Non abbiamo ancora il dato relativo ai volumi, ma stimiamo che le tasse portuali raccolte, in crescita nella prima parte dell'anno, a settembre caleranno del 35% (rispetto a settembre 2017). Speriamo di poter arrestare il calo con la prossima riapertura della ferrovia, con la nuova strada per i camion e con le misure previste dal decreto legge».

Mentre Genova prova a ripartire con una nuova strada, il Morandi fa cadere altre teste: Chiara Murano e Domenico Andreis, dirigenti del Cesi, sono stati sospesi. La società di consulenza era stata incaricata da Autostrade nel 2015 di compiere uno studio sulle condizioni del ponte. La sera del 14 agosto, Murano spedì una copia dello studio a un funzionario che l'aveva contattata, scrivendo che la tragedia era stata causata da «probabili fatti collegati al progetto originario». Oggi Autostrade presenta i progetti per la demolizione e ricostruzione del ponte al commissario Toti.

«Emendamento alla Camera su Terzo valico e Gronda»

Una serie di incontri e sopralluoghi con sfollati, istituzioni, operatori del porto, per capire le esigenze di un territorio colpito dal crollo di Ponte Morandi e raccogliere istanze che potrebbero tramutarsi in limature legislative. Le commissioni Trasporti e Ambiente della Camera ieri si sono trasferite per un giorno a Genova, perché, come hanno detto i presidenti Alessandro Morelli e Alessandro Benvenuto, entrambi della Lega e accompagnati dal compagno di partito e sottosegretario ai Trasporti, Edoardo Rixi, «la ferita di Genova è la ferita non di una città, ma di tutta Italia» così come i problemi del porto di Genova «non sono problemi locali, ma sono una questione nazionale». Dall'incontro con gli sfollati sono emerse una serie di richieste ai parlamentari. «Ci hanno chiesto di rivedere la quantità di fondi erogati dalla Protezione civile per l'autonoma sistemazione - ha spiegato Morelli tempi certi per i risarcimenti e la possibilità di rientrare nelle loro case per riprender sù i loro beni di prima necessità e i ricordi». I parlamentari hanno incontrato sia il governatore e commissario per l'emergenza, Giovanni Toti, che il sindaco Marco Bucci. E la deputata Dem ligure, Raffaella Paita, ha lanciato una proposta raccogliendo una delle istanze che avrebbe manifestato il primo cittadino genovese. «Bucci è apparso critico sull'assenza dal decreto di riferimenti a infrastrutture decisive per il futuro di Genova e della Liguria, come Gronda, Terzo Valico, Nodo ferroviario e io sono completamente d'accordo con lui - spiega la deputata Pd -. Tanto che sono disponibile fin da subito a lavorare per essere prima firmataria di un emendamento che inserisca riferimenti a queste opere».

Tra le proposte emerse nel corso dei colloqui «c'è anche quella di chiedere ad Autostrade che metta a disposizione alloggi definitivi per gli sfollati, visto che molti chiedono di non avere adozioni temporanee», continua la Paita. Dopo sfollati ed enti locali, i deputati hanno incontrato gli operatori del porto a Palazzo San Giorgio, accolti dal presidente dell'Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini. «Siamo venuti qui per ascoltare e abbiamo compreso l'importanza del porto di Genova, che è un interesse nazionale e genera miliardi di tasse in favore del bilancio pubblico. Con il crollo del ponte si è interrotta un'intera filiera» ha detto Morelli.

- M. D. F.

Genova perde un terzo delle tasse portuali

L'Autorità di sistema portuale prevede introiti in calo del 35 per cento a settembre



Il terminal Pra-Voltri di Genova (PSA Voltri Pra Magazine)

Non è il porto di Genova ad essere in difficoltà, a poco più di un mese dal crollo di una parte del ponte Morandi, ma la viabilità interna e con essa la circolazione ottimale delle merci, già di per sé compressa, come in tutti i porti italiani. Le merci più che le navi, e quindi gli introiti dalle attività logistiche: lo conferma l'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Liguria occidentale (Genova, Savona, Vado Ligure). «A settembre stimiamo una perdita delle tasse portuali del 35 per cento», riferisce il presidente Paolo Emilio Signorini, a fronte di introiti cresciuti del 9 per cento nei primi sette mesi dell'anno. Solo nella prima metà di questo mese, calcola l'Adsp, gli incassi destinati all'erario sono stati inferiori del 45 per cento. Signorini conferma che «non abbiamo indicazioni di una contrazione delle navi che toccano il porto di Genova». L'autotrasporto ha calcolato che ogni ora in più dei camion in città costa alle società del settore circa 40 euro.

Merci e tasse che, come ha riferito il viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi, tendono ad andare «a Marsiglia, in Nord Europa, e questo costituirebbe un danno non solo per Genova ma per tutto il Paese considerando la perdita di gettito IVA».



I dati dell'Adsp (Ship2Shore)

Viabilità

Mercoledì è stata inaugurata la nuova Via della Superba, per i veicoli pesanti, oltre ad essere stata rafforzata via 30 giugno. Dovrebbe ripristinarsi, nel giro di una ventina di giorni, la linea ferroviaria di Valpolcevera che passa proprio sotto la parte crollata del ponte.

Si attende il decreto

Si fa sempre più determinante, quindi, un decreto per aiutare la città portuale, norma che il governo sta preparando e che in una prima bozza prevede trattenute del 3 per cento al gettito IVA, pari a 95 milioni di euro. Rixi ha detto che il decreto, «dopo l'approvazione definitiva avvenuta a valle del confronto con le amministrazioni locali, è in queste ore al vaglio del ministero dell'Economia e delle Finanze per gli ultimi passaggi burocratici, dopodiché credo che potrà essere pubblicato in Gazzetta Ufficiale già la settimana prossima».

AdSP Mar Ligure Orientale: in Egitto ha partecipato a due giorni di conferenze e workshop sul tema della Via della Seta

(FERPRESS) – La Spezia, 19 SET – L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha partecipato alla due giorni di conferenze e workshop sul tema della Via della Seta e le opportunità di investimento tra Italia, Paesi Arabi e Cina, organizzata dall’Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport di Alessandria d’Egitto in collaborazione con la League of Arab States e dall’Ambasciata Italiana al Cairo e coordinata, per ciò che riguarda il Sistema portuale italiano, dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

L’ADSP ha rimarcato come il Porto della Spezia, e più in generale i Porti Liguri, rappresentino un gateway naturale per le merci provenienti dal Far East e dirette verso il centro-sud Europa.

“I porti di La Spezia e Genova-Savona – ha dichiarato la Presidente Roncallo – nel loro insieme, movimentano 4,2 Milioni Teus all’anno (1,5 milioni La Spezia/Marina di Carrara, 2,7 Milioni teus Genova/Savona), un volume che rappresenta circa il 50% del totale di contenitori movimentati da tutti i porti italiani. Una importante componente di questo traffico, proviene dal Far East e in questa ottica, possiamo dire che siamo già a pieno titolo parte della Via della Seta, anche se ci candidiamo per implementare ulteriormente questi numeri, offrendo servizi intermodali sempre più performanti”.

Un ruolo, quello del porto della Spezia nel contesto della Belt and Road Initiative, che potrà infatti ulteriormente crescere grazie agli investimenti per ampliare gli spazi di banchina e la dotazione infrastrutturale, che sono prossimi a partire, e che permetteranno un incremento di capacità del porto fino a 2,5 milioni di Teus, di cui almeno il 50% movimentato a mezzo ferrovia, grazie anche al completo restyling della dotazione infrastrutturale ferroviaria, che consentirà di realizzare nuovi binari in porto con lunghezza adeguata agli standard europei.

Nell’ambito della conferenza si è svolto infine l’Egyptian-Italian dialogue, organizzato dall’Ambasciata d’Italia al Cairo, Italian Trade Agency, Camera di Commercio Italia/ Egitto, che ha permesso all’ADSP di presentare anche i numerosi servizi già operativi in area MED, presenti sia a La Spezia che a Marina di Carrara, con particolare riferimento ai collegamenti marittimi con l’Egitto.

“Sicuramente un’ottima occasione offertaci dall’Ambasciata italiana, che voglio davvero ringraziare, per consolidare le relazioni già esistenti e per attivarne se possibile di ulteriori” ha concluso la Presidente Roncallo.

Container ed agroalimentare: riunione fiume in Authority

CIVITAVECCHIA - Cinque ore di discussione, per cercare di trovare un accordo o comunque una strada da seguire che possa soddisfare le diverse esigenze.

Tanto è durata la riunione di ieri mattina a Molo Vespucci relativa alla movimentazione dei container all'interno del porto.

Presenti i vertici dell'Autorità di Sistema portuale, oltre ai rappresentanti di Rtc - la società che gestisce il traffico alla banchina 25 container - e quelli di Civitavecchia Fruit Forest Terminal (Cfft), la società che opera nel settore agroalimentare all'interno dello scalo.

Da quando il presidente dell'Authority Francesco Maria di Majo ha emesso l'ordinanza per cui lo scarico dei container deve essere svolto esclusivamente alla banchina 25, anche quelli che finora sono stati sbarcati direttamente al terminal agroalimentare, gli equilibri sono precari.

Basta una mossa sbagliata per perdere anni di traffici.

Fino a fine ottobre gli effetti dell'ordinanza - come richiesto nel corso del tavolo appositamente convocato a luglio scorso dalla Regione Lazio, - sono stati sospesi.

Nel frattempo però va trovato un accordo tra le parti.

E di questo si è tornato a discutere ieri mattina, nella riunione fiume a Molo Vespucci, con l'Adsp che avrebbe messo sul tavolino delle opzioni sulle quali lavorare.

Ma le voci circolate dopo l'incontro non sembrano proprio positive.

I legali che stanno seguendo la vicenda per conto di Cfft starebbero valutando proprio la fattibilità di queste proposte che però, a quanto pare, sembrano essere difficilmente praticabili.

Civitavecchia dedica nuovi spazi ai rotabili

La banchina 26 del porto laziale sarà dedicata al traffico dei vettori ro-ro con particolare riguardo alla tipologia dei car-carrier.

Il porto di Civitavecchia cerca (e trova) nuovi spazi in banchina da destinare ai traffici di rotabili (auto nuove e autostrade del mare) a scapito di granaglie e altre rinfuse solide. Lo ha reso noto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, annunciando che l'ultima riunione del Comitato di Gestione dell'Ente ha riguardato modifiche e integrazioni al Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime nei porti del network e a quello per la determinazione dei canoni demaniali, il piano di riassetto del porto di Gaeta e l'avvio dell'iter per l'adeguamento tecnico funzionale della banchina 26.

Proprio quest'ultima era la porzione di scalo per cui aveva presentato una domanda di concessione in estate la nuova società Terminal Multipurpose Civitavecchia, partecipata da dall'impresa portuale del gruppo Intergroup e l'impresa portuale Ant. Bellettieri & C. Sulla banchina 26 del porto, il presidente dell'Autorità portuale, Francesco Maria di Majo, ha spiegato che, "proprio in virtù della crescita del traffico ro/ro e car/carrier riteniamo debba essere destinata a tale traffico piuttosto che alle rinfuse solide, in particolare granaglie, settore merceologico non più presente nello scalo ormai dal 2012, consentendo peraltro così un passaggio più graduale dell'area commerciale a quella traghetti passeggeri".

Le aree di pertinenza della banchina 26 rimarranno, dunque, nell'ambito della "Componente funzionale commerciale" ma saranno destinate al traffico dei vettori ro/ro in genere, con particolare riguardo alla tipologia dei car/carrier. Letta così sembra essere un'area destinata al Gruppo Grimaldi, compagnia di navigazione molto attiva nel trasporto di auto nuove e da anni cliente di peso del porto di Civitavecchia. La stessa Autorità portuale ha fatto sapere che, "nel rispetto dell'assetto complessivo del porto definito nel Piano Regolatore Portuale vigente, gli uffici dell'Ente hanno elaborato, in via preliminare, un Master Plan che fa la fotografia dello stato di fatto e programma delle successive fasi attuative di realizzazione delle opere, necessarie alla piena infrastrutturazione dello scalo".

Il presidente dell'AdSP ha illustrato la prima fase di sviluppo del porto di Civitavecchia (dal 2019 al 2022) che riguarda in particolare la darsena servizi e la darsena traghetti (che doteranno lo scalo di un consistente numero di nuovi accosti) e, quindi, il completamento del I Lotto funzionale delle Opere Strategiche, nonché gli interventi per potenziare i collegamenti ferroviari di ultimo miglio. "Proprio due giorni fa – ha dichiarato di Majo - presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sono state collaudate definitivamente le importanti opere marittime realizzate nella parte nord dello scalo per un valore di circa 200 milioni di euro e, già a partire da marzo 2019, saremo in grado di avviare i lavori per la realizzazione di un nuovo ulteriore pennello, parallelo alla banchina 28, per il quale abbiamo ottenuto il contributo di 2,2 milioni, a fondo perduto, da parte della Commissione Europea nell'ambito della Blending Call insieme al porto di Barcellona e un finanziamento della Bei, per un totale di 7 milioni di euro".

Nicola Capuzzo

Manager in fuga dal porto

CIVITAVECCHIA - Manager e grand commis di Stato in fuga dal porto di Civitavecchia. A Molo Vespucci, infatti, in pochi giorni sono arrivate già due lettere di dimissioni da parte di nomi altisonanti del sistema portuale.

Il primo a lasciare l'incarico di componente dell'Organismo Indipendente di Valutazione dell'Adsp è stato Claudio Gorelli, che secondo i bene informati aveva già annunciato la propria intenzione di chiamarsi fuori ad inizio estate.

Il vero e proprio fulmine a ciel sereno è invece arrivato ieri sulla testa del comunque imperturbabile Francesco Maria Di Majo: a salutare, dopo appena 3 mesi dalla nomina ad amministratore unico della PAS (incarico accettato comunque dopo una lunga riflessione) è stato Andrea Rigoni. Il motivo che abbia spinto Rigoni a mollare tutto non è chiaro, ma secondo i bene informati la situazione economico finanziaria della società partecipata al 100% dall'Authority, che ha chiuso i bilanci in perdita per due anni di fila e - a settembre inoltrato - potrebbe apprestarsi ad avere in rosso anche il 2018 (fatto che per legge comporterebbe lo scioglimento della società), potrebbe aver indotto Rigoni a fare dietrofront prima di doversi assumere responsabilità di carattere amministrativo e contabile. Evidentemente il manager avrà valutato di non avere sufficienti margini di manovra per raddrizzare il timone, aumentando i ricavi (viste le note difficoltà di bilancio del socio unico Adsp) o riducendo i costi: il solo direttore tecnico Vincenzo Conte pesa oltre 200mila euro sui conti dell'azienda, molto più dello stesso amministratore unico da cui dipende.

Altrettanto blindati, al momento, i motivi che hanno indotto Gorelli ad andarsene. Il potentissimo capo della segreteria tecnica di Gianni Letta a Palazzo Chigi, consigliere della Corte dei Conti, era stato il relatore del rapporto che contribuì a "silurare" Pasqualino Monti.

Proprio l'aver controllato l'ente nei 3 anni precedenti fece nascere dei dubbi su una presunta incompatibilità di Gorelli ad assumere l'incarico dall'ente stesso.

Gorelli, da sempre in eccellenti rapporti con l'ex presidente di Molo Vespucci Gianni Moscherini, arrivò a Molo Vespucci accompagnato dal grande tessitore di trame in nome e per conto di Di Maio, Ivan Magri, che ora dovrà mettersi nuovamente al lavoro per rimpiazzare i due dimissionari eccellenti, che potrebbero presto essere seguiti da altri.

Adsp: Di Majo disponibile al confronto

Il presidente di Molo Vespucci risponde alle sollecitazioni degli esponenti politici che, negli ultimi giorni, hanno mosso critiche nei confronti della gestione dell'ente e dei rapporti con il Pincio. Sull'appello al Consiglio di Stato per i 2 milioni da versare al Comune dice: "Un atto dovuto a tutela degli interessi erariali dell'ente"

CIVITAVECCHIA - Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Francesco Maria Di Majo questa volta rompe il silenzio. Evidentemente non sono passati inosservati gli ultimi interventi dei consiglieri comunali che hanno criticato diversi aspetti relativi alla gestione dell'ente e ai rapporti con il Pincio. Tanto che il numero uno di Molo Vespucci, rispondendo alle diverse sollecitazioni e contestazioni giunte, si è detto disponibile ad illustrare nelle prossime settimane, qualora venisse invitato al Consiglio Comunale, le motivazioni alla base dell'avvio dell'iter di un adeguamento tecnico funzionale sulla banchina 26, criticato proprio dagli esponenti politici.

"Si è anche disponibili - ha spiegato Di Majo - ad illustrare i contenuti dell'ultimo accordo sottoscritto con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale che è stato sottoposto all'attenzione del Comitato di Gestione e il cui obiettivo principale è quello di rafforzare il ruolo di Civitavecchia come gateway per intercettare i traffici intermodali che, dall'ovest dell'Europa, devono raggiungere il centro-sud dell'Italia e/o la penisola balcanica e la Grecia e viceversa".

Ed i vertici dell'Ente intervengono anche in merito alle contestazioni mosse riguardo l'appello al Consiglio di Stato presentato recentemente da Molo Vespucci, con il patrocinio dell'Avvocatura di Stato, contro la sentenza del Tar Lazio per il versamento dei 2 milioni di euro nelle casse del Pincio per l'accordo del 2015. "Un atto dovuto a tutela degli interessi erariali dell'ente e riguarda un contenzioso che è scaturito da un'ordinanza di ingiunzione che il Comune di Civitavecchia - hanno spiegato - ha notificato al presidente di Majo a poche settimane dall'inizio del suo mandato nonostante che quest'ultimo avesse, da subito, manifestato la disponibilità (tuttora peraltro confermata) a voler negoziare un nuovo accordo di collaborazione che avesse un contenuto più chiaro e articolato (e sottoscritto da un Presidente con pieni poteri), a differenza di quello sottoscritto nel luglio 2015 (che prevede peraltro un gravoso impegno finanziario per questo ente pari a 20 milioni di euro in 10 anni), oggetto dell'attuale contenzioso".

Infine, per quanto riguarda i contenziosi con la Total Erg (oggi Italiana Petroli), l'Adsp precisa che "riguardano i decreti su tasse portuali e sovratasse risalenti agli anni 2013-2014 e rispetto ai quali - ha concluso Di Majo - questa nuova amministrazione ha agito mettendo in campo tutti gli strumenti legali per tutelare gli interessi dell'ente avviando anche un tentativo di accordo stragiudiziale il cui contenuto è stato portato all'attenzione del Comitato di Gestione che ha conferito un preciso mandato al Presidente di questa AdSP, con le trattative per raggiungere tale accordo che sono tuttora in corso".

Porto: FdI auspica l'intervento del ministro Toninelli

CIVITAVECCHIA - "Meglio tardi che mai: finalmente Civitavecchia chiede il conto della pessima gestione del nostro porto da parte del presidente Di Majo, che ha avuto effetti davvero devastanti sull'economia dello scalo portuale e continua, purtroppo, imperterrito nella propria opera distruttiva". Inizia così l'intervento duro del circolo locale di Fratelli d'Italia che bocchia senza appello l'operato del numero uno di Molo Vespucci. Ed elenca le diverse vertenze che si sono aperte all'interno dello scalo.

"Dopo tanti segnali di allarme provenienti dagli operatori economici - hanno spiegato - dalle organizzazioni sindacali e da quanti hanno a cuore le sorti del nostro territorio, con Fratelli d'Italia in primis, con l'autorevole intervento dell'onorevole Fabio Rampelli, e dopo che il nostro candidato sindaco Massimiliano Grasso ha giustamente chiesto di convocare un consiglio comunale ad hoc per esaminare e discutere quanto sta accadendo in porto, oggi finalmente interviene anche l'Amministrazione Comunale: il ricorso in opposizione contro il pagamento del corrispettivo dovuto al Comune di Civitavecchia dall'Autorità di Sistema portuale in forza del famoso protocollo d'intesa (mai applicato a distanza di quasi tre anni) almeno è servito per suonare la sveglia a tutti e a far comprendere a che a chi, fino ad oggi, da Palazzo del Pincio ha nicchiato, che il porto ha bisogno di una svolta radicale. Il timore di non poter più iscrivere a nel bilancio del Comune di Civitavecchia alcuni milioni di euro di crediti è stata evidentemente l'unica motivazione che, più della pessima gestione Di Majo o le innumerevoli vertenze occupazionali fino ad oggi tollerate da quasi con indifferenza da Palazzo del Pincio, ha indotto l'Amministrazione Comunale pentastellata ad aprire gli occhi ed alzare finalmente la voce nei confronti del Presidente dell'Adsp Di Majo. Ben venga, comunque, questo cambio di linea e ben venga il tardivo ma comunque apprezzabile intervento del consigliere comunale Fortunato, che aderisce alla richiesta del consigliere di opposizione Massimiliano Grasso di portare in Consiglio Comunale le gravissime problematiche che attanagliano il nostro scalo portuale. Ci auguriamo che gli esponenti del Movimento 5 Stelle di Civitavecchia abbia la capacità e la volontà di affrontare fino in fondo il problema, portando la questione alla attenzione del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Toninelli, già destinatario di una interrogazione parlamentare presentata dal vicepresidente della Camera dei Deputati ed esponente di Fratelli d'Italia Fabio Rampelli, intervenuto su nostra richiesta proprio sulla scandalosa vicenda della ordinanza che rischia di colpire il traffico dei container della frutta: Ministro Toninelli: se ci sei batti un colpo!!! Civitavecchia ha bisogno di un nuovo e, speriamo, questa volta competente Presidente della Autorità Portuale".

Il partito continuerà ad impegnarsi ad ogni livello "con i nostri rappresentanti istituzionali in questa battaglia per liberare il porto di Civitavecchia dal Presidente Di Majo - hanno concluso - il consigliere comunale Luciano Girolami, a nome di Fratelli d'Italia, aderisce ufficialmente alla richiesta di un consiglio comunale sulle problematiche del porto avanzata dal collega Massimiliano Grasso".

AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: conclusi i lavori al ponte di imbarco n-1

(FERPRESS) – Roma, 19 SET – Si sono conclusi ad agosto scorso i lavori previsti per la rimozione dello storico ponte di imbarco n. 1 Civitavecchia – Golfo Aranci e per la riqualificazione della zona delle ex ferrovie dello stato.

“Ci tenevo a fare il punto della situazione e dare un aggiornamento – spiega il Presidente di Majo – sulla conclusione dei lavori di rimozione dell’invaso e sulla riqualificazione dell’intera area dell’ex ferrovie dello stato. La ditta incaricata da RFI ha fatto un ottimo lavoro riconsegnando all’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, un’area pulita ed in ordine e, soprattutto, nel rispetto del cronoprogramma”.

L’area in questione è stata oggetto di approfondita pulizia che ha portato alla bonifica dei serbatoi interrati presenti che erano collegati direttamente con l’ex deposito costiero presente nell’area di “Largo della Pace”.

Questo intervento si inserisce tra quelle operazioni programmate dall’AdSP per rendere l’ambito del porto storico e l’accesso di “Varco Vespucci”, sempre più orientato ad accogliere attività dedicate al diportismo e ai servizi ad esso collegati, con eliminazione di quelle servitù che risultavano ambientalmente impattanti per la loro vicinanza al centro cittadino.

Presentata la Naples Shipping Week

NAPOLI – Lunedì 24 Settembre sarà inaugurata la terza edizione della Naples Shipping Week, la settimana internazionale dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata da Propeller Club Port of Naples e Clickutility Team che animerà il capoluogo partenopeo fino al 29 Settembre.

Numerose le autorità di governo e oltre 300 i relatori coinvolti nei 40 eventi a calendario per gli operatori del settore e non, tra cui si segnalano: la decima edizione di Port&Shippingtech, forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main Conference della manifestazione, che si svolgerà il 27 e il 28 Settembre alla Stazione Marittima di Napoli e a cui parteciperà Kitack Lim, Segretario Generale Imo; la Cena tra Mare, Cielo e Terra, evento conclusivo riservato ai partecipanti della Naples Shipping Week, ospitato a Castel Sant'Elmo, il complesso monumentale che domina Napoli dalla collina del Vomero. Istituzioni ospiti di questa edizione saranno la Marina Militare e il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.

Efficienza energetica, governance dei porti, tecnologie disruptive, nuovi mercati e sicurezza sono alcuni dei temi che saranno affrontati durante la settimana che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati al cluster marittimo, offrirà eventi speciali e iniziative culturali aperti alla cittadinanza e alle scuole in particolare. Sono infatti 18 gli Istituti Scolastici coinvolti per sensibilizzare i giovani sull'importanza del mare nell'economia di Napoli. In occasione della Nsw, arriveranno a Napoli Nave Luigi Rizzo, la sesta unità Fremm della Marina Militare, una delle più moderne unità navali, e la Nave Scuola "Amerigo Vespucci", entrambe visitabili dalla popolazione e dagli studenti. Novità di questa edizione saranno le visite tecniche per le scuole al Maritime Rescue Sub Center della Capitaneria di Porto di Napoli, dove vengono affrontate le emergenze e i soccorsi in mare, e ai mezzi navali.

"Questa terza edizione – sottolinea Umberto Masucci, presidente The International Propeller Club Port of Naples – oltre a valorizzare le grandi capacità del cluster marittimo napoletano e campano, presenterà il porto di Napoli nella pienezza delle sue funzioni e con una nuova e qualificata Governance. Sarà un'edizione speciale dedicata a Genova e al suo porto per dare un forte segnale di comunione nazionale. Per una settimana l'Europa e il mondo guarderanno infatti Napoli grazie a questo evento internazionale, gemellato con la Genoa Shipping Week, che coinvolgerà i principali attori riuniti qui per discutere di temi importanti e attuali. Una manifestazione con cui il Propeller vuole sottolineare il proprio ruolo di ambasciatore nel mondo dello shipping e che coinvolgerà l'intera città con iniziative divulgative, dedicando una particolare attenzione ai giovani".

Da parte sua, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Pietro Spirito, ha aggiunto: "Assieme dobbiamo esprimere una azione condivisa per sostenere lo sforzo dei genovesi e di tutto il Paese per la ripresa piena delle attività portuali e logistiche. Dobbiamo saper esprimere una solidarietà concreta e fattiva, per dimostrare una coesione nazionale necessaria all'Italia e a Genova".

Numerosi gli ospiti di rilievo e le autorità che hanno confermato la propria presenza a Port&Shippingtech, che come ha detto Carlo Silva, Presidente di ClickutilityTeam, festeggia i dieci anni, confermando la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali dedicati

- segue

allo sviluppo del sistema marittimo, logistico e portuale. Grazie al fondamentale apporto del cluster napoletano e alle prestigiose collaborazioni che si sono consolidate tra un'edizione e l'altra, quest'anno svilupperemo sei sessioni tematiche. Ai tradizionali temi – Green Shipping, Smart Port&Logistics, Safety&Welfare e Nuovi Mercati – si affiancheranno nuovi approfondimenti e spunti di riflessione dedicati alle tecnologie emergenti e all'innovazione per lo sviluppo del trasporto marittimo e dei porti. Tutte tematiche decisive e attuali per lo sviluppo del comparto marittimo nazionale e della politica portuale”.

Anche in questa edizione l'intera città sarà coinvolta da conferenze e incontri dedicati allo shipping, alla logistica e all'innovazione tecnologica in campo marittimo e da visite ed eventi culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, il porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Museo di Capodimonte e Real Bosco, l'Università Parthenope di Napoli e altri luoghi del capoluogo campano.

Al nastro di partenza Naples Shipping Week, 24-29 settembre

NAPOLI - E' pronta al via la manifestazione **Naples Shipping Week - III edizione**- che si svolge a Napoli dal **24 al 29 settembre**, con un fitto programma di conferenze, tavole rotonde ed iniziative collaterali a cui prenderanno parte numerose autorità di governo, oltre 300 relatori, rappresentanti del mondo dello shipping nazionale ed internazionale.

La presentazione ufficiale e la conferenza stampa della manifestazione si è svolta nella cornice dello storico locale napoletano, nel quartiere Chiaia, **Caffè Gambrinus**. Sono stati quindi presentati gli oltre 40 eventi a calendario, la 10^a edizione di **PORT&SHIPPINGTECH**: forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main Conference della manifestazione, che si svolgerà il **27 e il 28 prossimi alla Stazione Marittima di Napoli** e a cui parteciperà **Kitack Lim, Segretario Generale IMO**. **La manifestazione si concluderà con il dinner: "Tra Mare, Cielo e Terra"**, riservato ai partecipanti della Naples Shipping Week, a Castel Sant'Elmo. Istituzioni ospiti di questa edizione saranno la Marina Militare e il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guarda Costiera. Efficienza energetica, governance dei porti, tecnologie disruptive, nuovi mercati e sicurezza sono alcuni dei temi che saranno affrontati durante la settimana che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati al cluster marittimo, offrirà eventi speciali e iniziative culturali aperti alla cittadinanza e alle scuole in particolare.

La NAPLES SHIPPING WEEK nasce grazie alla partnership instaurata tra il Propeller Club Port of Naples che aggrega tutti i principali rappresentanti del **Cluster marittimo** e **ClickutilityTeam società leader nazionale nell'organizzazione di eventi**. La scorsa edizione (giugno 2016) ha visto la presenza di oltre 3.500 ospiti provenienti da 40 nazioni per partecipare ai 40 eventi a calendario

In occasione della NSW, arriveranno infatti a Napoli la **Nave Luigi Rizzo**, la sesta **Unità FREMM della Marina Militare**, una delle più moderne unità navali, e la **Nave Scuola "Amerigo Vespucci"**, entrambe visitabili dalla popolazione e dagli studenti. Novità di questa edizione saranno le visite tecniche per le scuole al Maritime Rescue Sub Center della Capitaneria di Porto di Napoli, dove vengono affrontate le emergenze e i soccorsi in mare, e ai mezzi navali.

Numerosi gli ospiti istituzionali e le autorità che hanno confermato la propria presenza a Port&ShippingTech, tra cui si segnalano:

- segue

Francesco Bandiera, presidente, Fedepiloti; Marco Bucci, sindaco di Genova; ammiraglio ispettore (CP) Nicola Carlone, direttore marittimo Liguria - Comandante del Porto di Genova; Ennio Cascetta, amministratore unico, RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti; Sen. Andrea Cioffi, sottosegretario, ministero dello Sviluppo Economico; Mauro Coletta, direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acque interne, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Stefano Corsini, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale; Zeno D'Agostino, presidente, Assoporti; Gian Andrea de Domenico, presidente, Rimorchiatori Napoletani Massimo Deiana, presidente, Autorità di Sistema Portuale della Sardegna; Luigi De Magistris, sindaco di Napoli; Francesco Maria di Majo, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale; Gian Enzo Duci, presidente, Federagenti; Contrammiraglio (CP) Arturo Faraone, direttore Marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli; Francesco Franchi, presidente, Federchimica – Assogasliquidi; Rodolfo Giampieri, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale; Valter Girardelli, Capo di Stato Maggiore Marina Militare, Alberto Libeccio, Direttore Interregionale per la Campania e per la Calabria, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; Kitack Lim, Segretario Generale, IMO; Mario Mattioli, Presidente, Confitarma; Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, Comandante in Capo della Squadra Navale, Marina Militare; Stefano Messina, Presidente, Assarmatori; Fiorenzo Milani, Vice Presidente, Associazione dei Piloti marittimi europei EMPA Pino Musolino, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale; Ugo Patroni Griffi, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale; Ammiraglio Ispettore (C.P.) Giovanni Pettorino, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera; Sergio Prete, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio; Riccardo Rigillo, Direttore Generale, Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura; Edoardo Rixi, Vice Ministro Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Carla Roncallo, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale; Daniele Rossi, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale; Francesco Russo, Vice Presidente, Regione Calabria; Ivano Russo, Direttore Generale, Confetra Ammiraglio di Squadra Eduardo Serra, Comandante Logistico della Marina Militare; Paolo Emilio Signorini, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale; Pietro Spirito, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; Manuela Tomassini, Head of Department B – Safety & Standards, EMSA.; Giancarlo Vinacci, Assessore allo Sviluppo Economico, Comune di Genova; Denis Vukorepa, Direttore Esecutivo, Autorità Portuale di Fiume.

Il PROGRAMMA della Naples Shipping Week è consultabile al sito della manifestazione.

Le città dello shipping, convegno IRISS-CNR a Napoli

Nell'ambito della Naples Shipping Week, un evento internazionale dedicato alle 'città dello shipping'

Nell'ambito della manifestazione Naples Shipping Week, **che inizia la settimana prossima**, l'Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi e il Consiglio Nazionale delle Ricerche (Iris-Cnr), insieme all'associazione delle città portuali Rete, terranno due convegni internazionali dedicati al futuro delle città di mare. Due eventi, mercoledì 26 settembre, nella sede del Cnr di Napoli e in quella dell'Associazione Costruttori Edili di Napoli (Acen). Si parlerà delle città, tra queste Napoli, con una spiccata propensione al commercio via mare, caratterizzate di conseguenza da sfide urbanistiche legate alla convivenza tra porto e città, battezzate per l'occasione "shipping cities". Città, si legge nella presentazione del convegno, «capaci di svolgere un ruolo fondamentale per la ripresa del nostro Paese», in grado di adottare «modelli di sviluppo sostenibile basati sull'integrazione mare-terra, sull'identità marittima delle comunità, sull'economia circolare e sulla governance collaborativa al fine di coniugare crescita economica e qualità dell'ambiente urbano nelle città di mare».

Gli interventi (il programma completo)

Il direttore dell'IRISS-CNR, **Alfonso Morvillo**, e il presidente di Rete, **Rinio Bruttomesso**, apriranno i lavori al mattino nella sala convegni del Cnr a via Sanfelice 8. Nel pomeriggio il convegno si sposterà all'ACEN a piazza dei Martiri, ospite del presidente **Federica Brancaccio**.

L'iniziativa prosegue il pluriennale percorso di ricerca-azione del gruppo coordinato da **Massimo Clemente**, dirigente di ricerca dell'IRISS-CNR e membro del comitato scientifico di RETE, che si concretizza nella ricerca e nell'alta formazione e sperimentazione di nuovi modelli di governance collaborativa delle città portuali, rafforzando la competitività territoriale e migliorando la qualità di vita delle comunità urbane.

Studiosi di fama internazionale s'interrogheranno sul futuro delle 'città dello shipping', spaziando dalla storia all'economia, dall'identità al progetto. Alla tavola rotonda conclusiva, parteciperanno esponenti delle istituzioni e delle imprese, tra cui l'assessore all'Urbanistica della Regione Campania, **Bruno Discepolo**, l'assessore all'Urbanistica del Comune di Napoli, **Carmin Piscopo**, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, **Pietro Spirito**, esponenti di Confindustria e dell'Unione Industriali. Le conclusioni sono affidate ad **Umberto Masucci**, presidente del Propellers Club, promotore e regista della Naples Shipping Week.

Ecopass, i proventi già nel bilancio di previsione 2019

Anche sulla reintroduzione dell' ecopass, il sindaco Cateno De Luca ha deciso di ingranare la marcia. L' obiettivo è quello di mettere le previsioni di entrata già nel bilancio di previsione 2019. De Luca e la Giunta hanno quindi emanato una delibera per fornire direttive al Dipartimento comunale "Mobilità urbana", al fine di far tornare velocemente in vigore la tassa di attraversamento, tenendo comunque conto dei rilievi mossi dalla giustizia amministrativa (vedi qui). «Le misure- come si legge nel provvedimento - dovranno infatti opportunamente essere previste nell' ambito del Piano urbano del traffico del Comune di Messina, attualmente in corso di revisione e aggiornamento e dovranno essere preventivamente esaminate e valutate con gli altri soggetti istituzionali interessati, quali ad esempio la Prefettura di Messina, la Autorità portuale di Messina ed i Comuni di Reggio Calabria e Villa San Giovanni» In ogni caso, De Luca attribuisce ai provvedimenti relativi alla reintroduzione dell' ecopass « carattere di urgenza, in quanto i proventi dagli stessi derivanti dovranno essere previsti tra le entrate ed i collegati capitoli di spesa, destinati al miglioramento della mobilità urbana finalizzato a ridurre gli inquinamenti derivanti dal traffico veicolare, del bilancio di previsione 2019 da sottoporre per l' approvazione entro il mese di dicembre prossimo venturo» La giunta De Luca ha quindi dato mandato al Dipartimento "Mobilità urbana" «di attuare nell' ambito delle Iniziative finalizzate alla salvaguardia ambientale del territorio comunale e della tutela della qualità della vita della comunità cittadina, delle misure mirate a prevedere, in funzione disincentivante, la corresponsione di un corrispettivo in denaro da parte dei veicoli in attraversamento dello Stretto di Messina che transitano lungo la rete stradale cittadina, tenendo conto dei rilievi del Cga». DLT.

Signorino e De Cola: "De Luca racconta frottole"

Se De Luca ha programmi per la città, è bene che li dichiari per quello che sono. E non c'è nessun bisogno di raccontare frottole su chi lo ha preceduto. Se uno per emergere deve parlar male degli altri, vengono dubbi sulle sue capacità. Dopo aver assaltato il trasporto pubblico, messo a repentaglio l'apertura delle scuole, essersi appropriato dell'idea precedente di risolvere l'emergenza baracche con l'acquisto di alloggi, non aver fatto il primo provvedimento che aveva annunciato (ridurre i dirigenti a 4: li ha invece aumentati), aver cancellato i "quadri intermedi" introdotti dopo 20 anni nel Comune (generando contenziosi), aver aggredito con video e dichiarazioni gratuite il personale, aver offeso il precedente Sindaco con espressioni irripetibili, adesso De Luca straparla di assenza di progetti, mancanza di un quadro d'insieme e amenità simili. Quali sarebbero i progetti inesistenti? De Luca ha ereditato un parco-progetti e un contenuto di finanziamenti che Messina non ricorda nella sua storia. Anziché lavorare per raccogliere i frutti seminati dall'amministrazione Accorinti a beneficio della città, butta via progetti, finanziamenti e un pezzo di città. Avrà motivi suoi (sarebbe bene che li dicesse ai messinesi), ma dire falsità non porta a nulla, se non a perdere opportunità. A giugno 2018 i 31 progetti del Masterplan erano non solo esistenti, ma tutti validati nella banca-dati del Ministero (salvo due, di cui uno in corso di verifica); per 21 di essi era già stata trasmessa richiesta di anticipazione alla Città Metropolitana. 100 milioni di progetti validati, solo da implementare e condurre a buon fine. Invece, anche le azioni già avviate sono state fermate. Incomprensibilmente De Luca ad agosto ha privato messinesi dello sportello per l'imprenditorialità giovanile, dove molti si erano già rivolti per verificare la fattibilità di idee di impresa da finanziare col programma "Resto al Sud". Oltre al Masterplan, ricordiamo: - Realizzazione del nuovo porto: con Ministero, Regione, Provveditorato Opere Pubbliche e Autorità Portuale è stato portato a compimento dall'Amministrazione Accorinti l'iter approvativo del progetto e sono stati ottenuti 36 milioni per avviare i lavori. De Luca ha scattato foto su un escavatore pochi giorni fa, ma il contratto e l'inizio lavori erano stati sottoscritti molti mesi prima, dalla Giunta precedente. - Capacity: Messina è rientrata tra i primi vincitori del bando Periferie (DPCM 25 maggio 2016) ed è beneficiaria di 18 milioni; fino a maggio 2018 tutto procedeva regolarmente: erano stati trasferiti al Comune circa 2,3 milioni, in parte già spesi e per la restante parte già programmati. - Difesa del suolo: grazie al lavoro svolto negli ultimi anni la città di Messina è beneficiaria (PO FESR asse 5.1.1) di circa 60 milioni (oltre ai 50 finanziati nel Masterplan). - PON Metro: a parte recenti dichiarazioni basate sul nulla, il dato ufficiale è

- segue -

che a maggio 2018 il programma del PON Metro di Messina, per un totale di 84 milioni, era in linea con le richieste della autorità nazionale di controllo del PON. Lo dice il comitato nazionale di sorveglianza del programma tenutosi a Venezia a maggio 2018. È possibile continuare, con Palagiustizia, POC Metro, progetti sul sociale, finanziamenti per i trasporti e altro. Azioni tutte pensate, pianificate e scritte in una logica complessiva di sviluppo della città leggibile in molti documenti. Tra questi, nello schema di PRG. Chi ne ha letto anche solo la relazione (<https://www.comunemessina.gov.it/area-pol-territorio/schema-di-massima-p...>), e De Luca deve averlo fatto, avrà visto come tutte le azioni poste in essere dall' Amministrazione Accorinti sul recupero urbano, sul sociale, sul TPL, sulla messa in sicurezza del territorio, ecc.; fanno parte di un' unica visione di città e puntano a una Messina che vuole tutelare, valorizzare e proporre le sua bellezze e ricchezze paesaggistiche e culturali, realizzare la messa in sicurezza del proprio territorio e avviare un' importante stagione di recupero urbano e di sviluppo. Per attuare questo percorso, Messina potrà beneficiare degli importanti finanziamenti ottenuti dalla precedente azione amministrativa (solo quelli prima citati ammontano a circa 300 milioni) per dare LAVORO. Questa strategia, è stata adesso bloccata, ma senza una visione alternativa. Così (per fare un esempio) si toglie un' infrastruttura di sviluppo metropolitano (l' hub multimodale alla Stazione FS, cuore della mobilità sostenibile urbana) per sostituirlo con una pista ciclabile in zona nord! Se l' attuale Giunta vuole cambiare direzione lo faccia, ma entro un coerente disegno di sviluppo (che ancora proprio non si vede) e senza mettere a rischio i finanziamenti già acquisiti. De Luca non giochi con le risorse della città, perché la perdita di questi finanziamenti sarebbe un errore imperdonabile, un colpo all' avvio dello sviluppo che faticosamente era stato costruito, un attentato alla crescita dell' occupazione, un danno gravissimo per i Messina e per i messinesi. Sergio De Cola e Guido Signorino.

La Regione dichiara lo stato d' emergenza

Esulta il sindaco De Luca: «Grazie al presidente Musumeci e alla sua Giunta per il sostegno dato alla città». Il presidente di A.Ris.Me Scurria: fino a poco tempo fa sembrava impossibile

Lucio D' Amico Nelle tormentate vicende del risanamento di Messina il settembre 2018 passerà alla storia come il luglio 1990. Oggi la dichiarazione dello stato di emergenza con il via libera da parte della Giunta siciliana e l' invio degli atti al Governo nazionale che dovrà decretare l' attribuzione dei poteri speciali. E 28 anni fa, invece, il voto favorevole dell' Ars sulla legge 10, quella destinata agli interventi di sbaraccamento nelle aree degradate di Messina con un finanziamento di 500 miliardi di lire.

In serata, dunque, il presidente Musumeci e i suoi assessori hanno esitato un atto che nelle ultime ore sembrava scontato ma che, come sottolinea il presidente dell' Agenzia per il risanamento Marcello Scurria, «43 giorni fa non solo non era scontato ma sembrava impossibile». In effetti, nessuno avrebbe scommesso uno o più euro sulla rapidità dei tempi impressi al percorso avviato dal sindaco Cateno De Luca. È come fosse scattato un "contagio", in questo senso positivo per la città. E la Regione ha risposto venendo incontro alle esigenze di Messina, facendo propria la priorità della sua definitiva liberazione dalle baracche. Tempi record, che sono sotto gli occhi di tutti: prima le ordinanze di sgombero e di demolizione firmate dal sindaco e riguardanti tutte le 2400 costruzioni fatiscenti inserite negli ambiti di risanamento; poi il voto del Consiglio comunale sulla costituzione della nuova Agenzia che prende in carico su di sé competenze, ruoli, funzioni, risorse e patrimonio dell' Iacp e del Dipartimento comunale; quindi il provvedimento predisposto dal dirigente del Dipartimento regionale della Protezione civile, Calogero Foti, che recepisce la richiesta del Comune di Messina, riconoscendo dunque l' esistenza di una grave emergenza sanitaria e socio-ambientale nelle "favelas" in riva allo Stretto. E ora si attende il passaggio decisivo, perché l' ultima parola spetta alla presidenza del Consiglio dei ministri, che dovrà decretare, con lo stato di emergenza, l' assegnazione dei poteri speciali a un commissario governativo (che dovrebbe essere lo stesso sindaco).

Già una volta Messina è stata oggetto di una simile ordinanza della Protezione civile nazionale, anzi per l' esattezza due volte. La prima, all' inizio degli anni Duemila, quando grazie al pressing della deputazione messinese (con in testa allora l' on.

- segue -

Rocco Crimi di Forza Italia), si ottennero i poteri speciali per l' emergenza traffico legata al passaggio dei Tir.

Quell' ordinanza diede il via libera alla costruzione delle prime due invasature del porto di Tremestieri, grazie alle quali, malgrado difetti costruttivi e continui insabbiamenti, in ogni caso il flusso dei mezzi gommati pesanti nel centro urbano per gran parte dell' anno è diminuito rispetto a quando il Bocchetta era un inferno 24 ore su 24. Poi, ci sono voluti troppi anni per arrivare all' appalto e all' imminente avvio dei lavori di ampliamento del porto a sud. La seconda "legislazione speciale" ha riguardato, ahinoi, gli interventi successivi alla tragedia di Giampilieri e Scaletta, l' alluvione dell' 1 ottobre 2009, della quale fra qualche giorno si ricorderà il nono anniversario.

Adesso, il presidente Musumeci - come fece l' allora governatore siciliano Rino Nicolosi - viene incontro a Messina, riconoscendo che in diverse zone della terza Città metropolitana dell' Isola si viva ancora in condizioni disumane, che la presenza dell' amianto killer è inaccettabile, che i dati e le relazioni dell' Asp di Messina e dell' Arpa Sicilia sono drammatici, che già un caso di asbestosi è stato riscontrato nelle baracche di Fondo Fucile. E allora non si può più attendere. L' emergenza, anche se non è frutto di un' improvvisa calamità ma è la stratificazione di mancati interventi e di omissioni di decenni, va affrontata e risolta una volta per tutte. «Ringrazio di cuore il presidente Musumeci e la Giunta regionale - commenta "a caldo" il sindaco - per questo grande gesto di solidarietà e di sostegno nei confronti della città di Messina. In pochi ci credevano ma la nostra caparbia è stata premiata. Ora la competenza passa al Consiglio dei ministri, noi andiamo avanti senza se e senza ma».

E il presidente di A.Ris.Me, Marcello Scurria, a sua volta, ringrazia il sindaco e «tutti quelli che hanno lavorato senza risparmiarsi: è il secondo prezioso passo verso la soluzione di un' emergenza drammatica vissuta da migliaia di nostri concittadini».

Augusta: chiuso l' hotspot, esulta amministrazione M5s Ma a Pozzallo fermi da luglio i ricollocamenti promessi

Il governo ferma i lavori da 2,2 milioni quasi pronti. Un regalo alla giunta grillina che stride con quanto succede a Pozzallo, dove solo 48 migranti su 450 sono stati trasferiti in un altro Paese Ue: «Prima qui restavano solo 72 ore, ora stravolta la natura del centro»

In Sicilia c'è un hotspot (centro di prima accoglienza) che chiude, ad Augusta, e un altro, a Pozzallo, dove i migranti, anziché restare al massimo 72 ore come prevede la legge, sono lì da luglio, in attesa di quei ricollocamenti in diversi Paesi europei annunciati e sbandierati dal governo nazionale come una vittoria politica in Europa, ma che in realtà sono quasi del tutto fermi. Il risultato è che il centro ragusano negli ultimi mesi non può più essere definito un centro di prima accoglienza. «Prima - spiega il sindaco Roberto Ammatuna - la città non soffriva la presenza dei migranti. Si vedevano raramente in giro, perché rimanevano all'interno del centro per due-tre giorni e poi venivano portati altrove. Oggi invece noi viviamo un paradosso: in Italia gli sbarchi sono drasticamente diminuiti, ma a Pozzallo abbiamo più migranti e sono maggiormente presenti in città, perché dei ricollocamenti non se n'è saputo più niente». Aria diversa si respira ad Augusta, città amministrata dal Movimento 5 stelle, dove pochi giorni fa è stato chiuso l' hotspot all'interno del porto, che nel 2017 è stato destinatario del maggior numero di arrivi in Italia e nei primi nove mesi del 2018, stando ai più recenti dati del Viminale, si attesta al quarto posto con 2.478 migranti. Lo scorso lunedì il sottosegretario all' Interno Carlo Sibilia, del Movimento 5 stelle, si è recato personalmente ad Augusta e, accanto alla sindaca Cettina Di Pietro, ha dato l' annuncio: «Grazie al governo del cambiamento e all' azione decisa del Viminale, portiamo a casa una riduzione dell' 80 per cento di tutti gli sbarchi. Tale riduzione, coinvolge anche Augusta. Siamo il governo del cambiamento ma anche il governo del buon senso. Per cui, tale situazione così mutata ci ha fatto immediatamente rivedere i piani. In data 13 settembre 2018 abbiamo dato il via allo stop del progetto dell' hotspot nel porto commerciale». Per anni l' hotspot di Augusta è stata una semplice

- segue -

tendopoli all' interno dell' area portuale, con sette bagni chimici e dieci docce e caratteristiche insufficienti per ospitare centinaia di migranti . Per questo, nel dicembre del 2017, Invitalia , agenzia del ministero dell' Economia, ha pubblicato una gara d' appalto del valore di oltre tre milioni di euro per la realizzazione di «una tendostruttura e moduli prefabbricati da destinare a centro attrezzato per primo soccorso, identificazione e accoglienza dei migranti». A marzo l' appalto è stato aggiudicato, per il valore di 2,2 milioni , a un' Associazione temporanea d' imprese formata da tre società: la Tomasino Metalzinco di Cammarata, la Fmb Tubes srl di Reggio Calabria e la M.P. Impianti di Montinsanti Andrea di Palermo. I lavori erano in fase avanzata quando è arrivato lo stop da parte del ministero. Un grande regalo da parte del governo nazionale M5s-Lega all' amministrazione grillina di Augusta che prima aveva chiesto la chiusura del centro, supportata dall' Autorità portuale, ma poi, a luglio del 2017, aveva sottoscritto un accordo con il Viminale per la realizzazione della nuova tendostruttura, in attesa dell' individuazione di un sito alternativo fuori dal porto ma sempre nelle immediate vicinanze. Una soluzione salutata in quel momento dalla prima cittadina pentastellata come « un assoluto successo ». Che fine farà l' appalto da 2,2 milioni già assegnato? Il sottosegretario Sibilia ha detto che «l' opera in costruzione ad Augusta verrà destinata ad altri hotspot che hanno necessità di avere strutture migliori. Visto che ci potranno essere sbarchi autonomi - ha aggiunto - i migranti saranno portati in altri luoghi. Augusta smette di avere sbarchi. E chi sbarca a Siracusa non sarà portato qui. C' è Pozzallo e ci sono altre strutture in Sicilia e sul territorio nazionale. L' appalto viene sospeso e 2,5 milioni saranno dirottati in altre strutture». In realtà alle imprese che avevano già iniziato i lavori non è stata al momento comunicata alcuna soluzione alternativa . Lo stop è arrivato improvviso e inaspettato, quando l' investimento era già a buon punto. Al momento i privati aspettano «non senza preoccupazione» l' evolversi della vicenda che uno di loro definisce «delicata», e per cui non si esclude il ricorso alle «tutele che ci garantisce la legge». Insomma, la decisione politica di liberare Augusta dalla presenza dell' hotspot rischia di avere conseguenze su più fronti. E a pagare potrebbe essere Pozzallo , unico altro centro di prima accoglienza della Sicilia orientale. Dei 450 migranti sbarcati il 15 luglio - dopo le resistenze del ministro Salvini e al culmine di due giorni di attesa nella rada del porto, un caso che anticipò quello della nave Diciotti a Catania - « solo 48 sono stati trasferiti in Francia », spiega il sindaco Roberto Ammatuna , nonostante fosse stata annunciata la disponibilità di altri Paesi, come Germania, Spagna, Portogallo e Irlanda. Di quel gruppo a Pozzallo ne restano ancora 105 , i restanti sono stati trasferiti in altre strutture italiane mentre circa cinquanta sono scomparsi. «Una ventina di giorni fa è venuta la commissione tedesca per valutare i ricollocamenti, ma non ha dato finora alcuna risposta - aggiunge il sindaco -. A me interessa poco della chiusura di Augusta, non voglio fare polemiche, mi preoccupa di più la politica migratoria di questo governo che di fatto ha stravolto la natura del nostro hotspot senza però riuscire ad avviare i ricollocamenti promessi».