



Primo Piano:

- **Assoporti: Via agli stati generali dei porti del sud** (The Medi Telegraph, Il Mattino La Gazzetta Marittima)
- **Nasce il sistema dei sistemi portuali** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Trieste:

"...L'Ungheria guarda a Trieste..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...slitta a lunedì il vertice sui camion..." (Il secolo XIX)

Savona:

"...Terminal Maersk e cinesi...." (Il Sole 24 Ore)

Ravenna:

"...Edison e Pir insieme per deposito Gnl...." (Ansa)

Ancona:

"...siglato accordo blue agreement...."(Messaggero Marittimo)

Piombino:

"... intese con Nuovo Pignone e Pim..." (Ansa, Seareporter, Il Tirreno , Il TelegrafoLa Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Assemblea di Medports...." (Messaggero Marittimo, Cionline, La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"... Scalo verde..." (ansa)

Bari:

"...Anna maria Curcumato nuovo membro AdSP Mam...." (Messaggero Marittimo)

Palermo:

"...il porto cambia volto giù la vecchia stazione ..." (la repubblica)

Focus:

"...Zone economiche speciali..."(La Sicilia, Ilcittadinodimessina.it)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Via agli Stati generali dei porti del Sud

Genova - Iniziato a Bari il congresso organizzato da Assoport. Spirito: «Rischiamo di diventare marginali perchè da 30 anni siamo senza un Paese senza visione».

Genova - «In Italia è da molto tempo che abbiamo deciso di cancellare la parola visione dal nostro vocabolario...Tutto si è schiacciato sul brevissimo termine, su quello che accade domani mattina. Ma domattina, ovviamente, non accade nulla». È Pietro Spirito, numero uno dei porti campani di Napoli e Salerno ad aprire le danze al congresso sulla portualità del Meridione organizzato da Assoport a Bari. Il presidente dell'Authority richiama il Paese, e soprattutto il settore dello shipping, a dotarsi di una visione e spiega: **«È una frenetica corsa sul tapis roulant: corriamo tanto, ma non ci muoviamo di un millimetro. O nei porti recuperiamo una visione o non andiamo da nessuna parte. Qui il mondo cambia radicalmente, senza una visione spariamo dalla carta geografica. È un atto di arroganza inaccettabile».**

Per il presidente la posta in gioco è molto alta: «Stiamo diventando un luogo del tutto marginale...è stata una nostra scelta. Abbiamo scelto di non dare una visione nazionale» ha concluso Spirito.

«Grazie alla Zes Napoli e Salerno avranno eccellenti carte da giocare»

Lunedì sarà presentato a Bari, insieme ad **Assoporti**, il libro di Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale, su il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta, edito da Rubbettino. Proponiamo uno stralcio del capitolo relativo alle Zone economiche speciali.

Pietro Spirito È questo il fronte strategico sul quale si gioca uno degli assi più delicati della geopolitica nei prossimi decenni. Lo sviluppo dei porti nei Paesi della sponda nord del Mediterraneo si gioca innanzitutto sulla capacità di essere protagonisti dei flussi di passeggeri e merci nell'area.

In questo disegno Napoli e Salerno hanno eccellenti carte da giocare. E la costituzione della zona economica speciale, che è stata formalizzata con il D.P.C.M. dell'11 maggio 2018 dopo un iter di passaggi legislativi e amministrativi iniziato a giugno del 2017, rappresenta un vantaggio differenziale da far pesare. Con la zona economica speciale, «il porto può estendere la sua influenza oltre i confini tradizionali verso l'hinterland, includendo attività, risorse e attori del sistema economico regionale» (DeMartino, 2018, p.

37). Attrarre e favorire investimenti manifatturieri nelle aree portuali e retroportuali, per ottimizzare i costi della logistica, costituisce una delle variabili critiche per generare vantaggi competitivi nel confronto con la concorrenza internazionale e per far ripartire la macchina produttiva, dopo la lunga crisi cominciata nel 2007. Non a caso, proprio le zone economiche speciali hanno costituito nell'area mediterranea uno degli elementi di innovazione positiva: basta citare i casi di Tanger Med in Marocco e di Port Said in Egitto.

«La competizione odierna avviene lungo le catene logistiche che connettono le origini alle destinazioni delle merci. L'attuale configurazione della competizione portuale ha luogo lungo la totalità della catena logistica, in generale formata dalle attività marittime, dalla movimentazione delle merci nell'area portuale e dai servizi di trasporto nell'hinterland» (Bottalico, 2018, p. 39).

È questa complessità che va governata e ricondotta a sistema, abbandonando la prospettiva chiusa entro il perimetro delle sole operazioni portuali, che, pur costituendo uno snodo fondamentale, non esauriscono l'articolazione del sistema dei vantaggi competitivi lungo i quali si formano le gerarchie tra i mercati.

Assoporti sugli scali del Mezzogiorno

BARI - Lunedì prossimo 3 dicembre a partire dalle 9,30 nel terminal crociere del porto barese, avrà luogo un importante incontro organizzato da Assoporti, dal titolo "I porti del Mezzogiorno".

All'evento - dice una nota di Assoporti - parteciperanno quasi tutti i presidenti delle AdSP d'Italia. Sono inoltre previsti gli interventi di Edoardo Rixi, viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, e di Andrea Cioffi, sottosegretario di stato per lo Sviluppo (segue a pagina 9)

Assoporti sugli scali

Economico.

"Come Assoporti - sottolinea il presidente Zeno D'Agostino - stiamo lavorando su tutti i fronti e la portualità del Mezzogiorno va valorizzata. Il nostro convegno ha l'obiettivo di avviare un dibattito importante che proseguirà su tutti i tavoli istituzionali e le sedi opportune".

Porti siciliani negano il ruolo di Assoport

PALERMO - "Linea strategica per la portualità del sud?" Durissima la nota che arriva dalla Sicilia. "Ma se Assoport non è riuscita a definire una pianificazione complessiva per gli scali del Mezzogiorno in associazione - continua il documento - ci chiediamo come possa farlo a livello nazionale. Questo l'interrogativo all'origine della decisione assunta dalle due Autorità di Sistema della Sicilia e dall' **Autorità di Sistema di Messina** - commissariata da sempre - di disertare il convegno organizzato a Bari dall'Associazione nazionale sul tema dello sviluppo e del recupero dei porti del Mezzogiorno. "Una scelta non sorprendente - continua la nota - ma che certo sancisce e consolida la frattura esistente e già sfociata nelle dimissioni da
(segue a pagina 9)

Porti siciliani negano il ruolo

Assoport dei due presidenti delle AdSP siciliane e del commissario straordinario **Luigi Sturiale** di Messina".

Secondo i porti siciliani, affrontare il tema complessivo della portualità del Mezzogiorno travolta da una crisi senza precedenti, non compiendo uno sforzo di comprensione e di ascolto delle esigenze e delle priorità della Sicilia, "significa confermare i dubbi crescenti sull'utilità stessa di Assoport, anche e specialmente nel confronto con il governo che al convegno sulla portualità del Mezzogiorno si troverà, laddove dovesse partecipare con i suoi autorevoli esponenti, senza le tre Autorità siciliane".

Nasce il "sistema dei sistemi portuali" tra i porti di Liguria, Toscana e Lazio

Due tavole rotonde tematiche rispettivamente sui traffici e su crociere ed autostrade del mare - Il coinvolgimento dei territori e l'invito al viceministro Rixi

LIVORNO - Far sistema dei "sistemi". Era l'impegno assunto dalla riforma Detrio della prima riforma portuale, ma anche se le prime riunioni ci sono state, i tempi stanno allungandosi. Ed ecco che dalle due parti della penisola, l'iniziativa è passata ai sistemi più attenti. In

Adriatico stanno già collaborando dal centro al sud: e adesso parte anche il Tirreno centro-settentrionale, con un appuntamento schedulato proprio a Livorno per venerdì prossimo 7 dicembre.

L'iniziativa è di Federmanager, con il personale impegno del presi-

dente livornese Claudio Tonci e di quelli della Liguria e di Roma. Si punta a far funzionare un "sistema dei sistemi" tra Livorno, La Spezia, Genova e Civitavecchia, anche per non innescare guerre al massacro specie sulle infrastrutture, nell'ambito di un mare, quello occidentale

della penisola.

Al convegno hanno dato adesione le massime autorità dei quattro sistemi portuali coinvolti. Interverranno Stefano Corsini (sistema del Tirreno settentrionale) Francesco Maria di Majo (sistema del Tirreno centro/settentrionale), Paolo Emilio Signorini (sistema (segue a pagina 9)

Nasce il sistema dei sistemi

del mar Ligure occidentale) e Carla Roncallo (sistema del mar Ligure orientale). Alla prima tavola rotonda parteciperanno anche il direttore marittimo della Toscana ammiraglio Giuseppe Tarzia, il

presidente del consiglio regionale della Toscana Eugenio Giani, l'assessore comunale alla formazione Francesca Martini e il sindaco di Piombino Massimo Giuliani

Alla seconda tavola rotonda parteciperanno oltre ai quattro presidenti di sistemi già citati e all'ammiraglio Tarzia, anche il presidente di Confindustria locale Alberto Ricci, il direttore commer-

ciale della Porto 2000 Giovanni Spadoni, l'amministratore delegato degli aeroporti toscani Gina Giani, il sindaco di Portoferraio Mario Ferrari e Carlo Torlai del Tuscany terminal di Piombino.

Chiuderanno la mattinata dei lavori il viceministro Rixi - in attesa di conferma - il presidente dell'AdSP livornese Corsini e il presidente di Federmanager Claudio Tonci.

DOPO IL "NIET" AL RADDOPPIO FERROVIARIO CON DIVACCIA

L'Ungheria guarda a Trieste

Le dichiarazioni del premier Orban e il commento di D'Agostino



Zeno D'Agostino

LUBIANA - Clamoroso "colpo basso" al governo della Slovenia sull'annunciato grande raddoppio ferroviario con Divaccia. Il sito web FAQ Trieste, sempre molto (segue in ultima pagina)

L'Ungheria guarda a Trieste

attento su quello che accade in quell'area (e non solo) riporta che "A mollare il pesante ko è il premier ungherese Viktor Orban il quale durante il recente incontro della diaspora magiara ha affermato che Budapest non darà un euro alla Slovenia per la realizzazione del raddoppio della traccia ferroviaria tra Capodistria Koper e Divaccia, infrastruttura considerata strategica e imprescindibile per lo sviluppo dello scalo del litorale da parte dell'esecutivo

"Nel piano finanziario di realizzazione del raddoppio - continua FAQ Trieste - peraltro molto lacunoso e oggetto del referendum sull'opera poi bocciato dal corpo elettorale per mancato quorum, la Slovenia aveva da anni dato quasi per certo e dopo molti abbozzamenti con l'esecutivo di Budapest, l'arrivo di 300 milioni di euro. Certo non risolutivi ma comunque una fetta importante per portare a termine un'infrastruttura da quasi due miliardi di euro.

"Orban è stato chiarissimo e il ko ha messo al tappeto Lubiana perché il premier magiara ha giustificato la decisione del suo

governo in quanto l'Ungheria è interessata al dialogo con il porto di Trieste.

"Proprio domani - era stato annunciato - il presidente della Port Authority del capoluogo del Friuli Venezia Giulia e vicepresidente dei porti europei Zeno D'Agostino sarà a Budapest". E dopo quell'incontro, D'Agostino è stato chiarissimo. Come è emerso dalla sua dichiarazione Ansa a margine del convegno della ZBK e di Sdgz Ures per presentare lo scalo: "Che ci possa essere un interesse dell'Ungheria per il porto di Trieste va bene, però concretamente al momento non

ci sono altre cose".

"Il presidente Orban - ha rilevato ancora D'Agostino - ha fatto una dichiarazione in due parti: nella prima dice che non investe più nella Capodistria Divaccia, nell'altra dice che non investendo più là è interessato al porto di Trieste.

"Prendiamo atto del non investimento: gli ungheresi sono venuti in porto come tante altre missioni. Sappiamo che sono interessati ma non abbiamo i dettagli, che non sono mai stati affrontati".

In merito ai rapporti con la Cina, il presidente D'Agostino ha detto che "ci sono anche altri player interessati. Forse è stato utile incontrare i cinesi perché hanno smosso altri interessi".

Porto, slitta a lunedì il vertice sui camion

L' assenza del rappresentante dei terminalisti, costretto a casa da un' influenza, ha impedito al vertice di ieri in Autorità portuale di chiudersi come gli autotrasportatori chiedono da mesi, con un accordo che riduca i tempi di attesa in banchina e garantisca indennizzi economici ai camionisti in caso di lunghi ritardi. La discussione e firma dell' accordo è rinviata a lunedì alle dieci e mezza a Palazzo San Giorgio. Se non ci sarà firma, le associazioni degli autotrasportatori, che sono già in stato di agitazione, ricorreranno all' arma dello sciopero. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Paolo Signorini, è ottimista: «C' è un consenso di fondo su due temi cruciali. Primo, l' Autorità deve farsi garante del pagamento degli indennizzi. Secondo, gli orari d' arrivo dei camion sul terminal vanno rimodulati per avere un flusso migliore». Il vice ministro ai Trasporti Edoardo Rai ha seguito a distanza il vertice e ha fatto sapere di voler promuovere l' accordo a livello ministeriale.

-

Oggi a Palazzo San Giorgio il vertice tra **Authority** e associazioni Code ai terminali, l'autotrasporto potrebbe proclamare lo sciopero

Spedizionieri in allarme: «Con il fermo dei Tir, merce di Natale a rischio»

IL CASO

Matteo Dell'Antico

Un possibile fermo dei Tir che operano nello scalo del capoluogo ligure sta mettendo in agitazione gli operatori portuali.

Alanciare l'allarme è Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione che rappresenta gli spedizionieri genovesi. Botta parla

di «conseguenze drammatiche per lo scalo, la città e buona parte del Nord Italia se il settore dell'autotrasporto deciderà di scioperare». Secondo gli spedizionieri, una eventuale protesta dei camionisti creerebbe enormi problemi soprattutto per due motivi. «Il fermo dei Tir paralizzerebbe completamente il porto e tutta la città in un momento per Genova molto delicato dopo il crollo di Ponte Morandi. Dopo il crollo del viadotto - aggiunge Botta - stiamo già avendo

molti problemi con i collegamenti e una protesta dei camionisti in questo momento sarebbe devastante. C'è poi un secondo aspetto - sottolinea - che riguarda la merce natalizia che in questi giorni sta arrivando sulle nostre banchine: in caso di paralisi dei moli, infatti, resterebbero bloccati in porto centinaia di container con prodotti di Natale che non potrebbero essere consegnati per tempo con evidenti danni per l'intera economia italiana».

Gli autotrasportatori decideranno questo pomeriggio se proclamare un fermo dei Tir che, secondo quanto risulta al *Secolo XIX*, potrebbe essere di cinque giorni, dall'11 al 15 dicembre. La decisione delle associazioni di categoria, che hanno già proclamato lo stato di agitazione nei giorni scorsi, sarà presa al termine di un incontro che si terrà a Palazzo San Giorgio al quale dovrebbe partecipare anche Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Gli autotrasportatori, da mesi, sono sul piede di guerra per le lunghe attese - fino a cinque ore di tempo - patite dai Tir che devono caricare e scaricare la merce in banchina. I camionisti chiedono controlli più veloci ai varchi portuali, maggiore personale addebitato alle operazioni e nuovi investimenti da parte dei terminalisti per ridurre le attese. Oltre a questo, anche indennizzi economici in caso di lunghi ritardi.

«Comprendo le difficoltà dell'autotrasporto», chiude il direttore generale di Spediporto. «A Genova, come in altri porti d'Italia, devono essere trovate soluzioni che permettano a questa categoria di poter operare serenamente. Sono però convinto - chiude - che la strada dello sciopero, in questo momento, non sia quella giusta». Gli autotrasportatori prenderanno una decisione al termine del summit di oggi dove i vertici

Authority cercheranno di convincere l'autotrasporto a firmare un accordo per evitare uno sciopero. «Visto l'impegno di Signorini e del vice ministro Rixi - dice Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito - l'auspicio è che si colga questa occasione per arrivare ad un'intesa che, in applicazione della legge, permetta al nostro settore di lavorare eliminando la conflittualità che da anni c'è in porto» —

matteo.cellanico@ilsecoloxix.it

Terminal Maersk e cinesi, l'industria portuale spiraglio per il futuro

In un territorio colpito da anni di crisi industriale è l'industria portuale a infondere speranza al territorio savonese. A dispetto perfino dell'incendio che, a fine ottobre, ha devastato la locale sede dell'Autorità di sistema portuale. Nel porto di Savona le crociere, sotto l'egida del gruppo Costa, movimenteranno quest'anno quasi 900mila passeggeri, un numero analogo a quello del 2017 e che resterà più meno uguale anche nel 2019; ma avrà un'impennata nel 2020, quando la compagnia porterà nello scalo anche la nuova Costa Smeralda, prevista in consegna a fine 2019.

Nell'altra area portuale savonese, cioè lo scalo di Vado Ligure, è invece in fase di ultimazione (attualmente è stata realizzata per il 74%) la piattaforma container di Apm Terminals (gruppo Maersk), la cui entrata in operatività, seppur parziale, è prevista nell'ultimo trimestre del 2019. Con qualche ritardo, quindi, rispetto alla tabella di marcia. A rallentare i lavori è stata un'altra crisi: quella del contractor Grandi Lavori Fincosit. Una defaillance che sembra ormai superata grazie all'affidamento del cantiere per la piattaforma alla Fincosit srl, società in cui sono confluiti i lavori marittimi del consorzio.

Apm terminals Vado Ligure, partecipata al 50,1% da Maersk, per il 40% dalla cinese Cosco shipping ports e per il 9,9% da Qingdao international development (Hong Kong), ha ricevuto a maggio le prime sei gru da piazzale, delle 21 acquistate dal gruppo cinese Zpmc, specializzato nel settore. La prossima settimana, spiegano all'azienda, sono attesi altri cinque impianti per la movimentazione dei container: quattro ulteriori gru da piazzale e una da banchina (per spostare i contenitori sulle navi), che è la prima delle quattro che saranno installate sul terminal.

Nell'ultima parte del 2019, saranno pronti i primi 450 metri di banchina (dei 700 totali del terminal) e potrà arrivare la prima nave. L'avvio delle operazioni commerciali consentiranno di avviare una buona parte delle assunzioni. Saranno 237 le persone complessivamente impiegate con l'inizio parziale delle attività.

Apm prevede, poi, un aumento degli occupati a circa 309 unità per raggiungere i 400 lavoratori quando il terminal sarà a pieno regime. Il potenziale di movimentazione dell'infrastruttura sarà di 850mila teu (container da 20 piedi) l'anno. Quello di Vado, inoltre, sarà il primo terminal semiautomatizzato in Italia,

-segue

con un' area di movimentazione container interamente automatizzata. Apm si è posta, tra l' altro, l' obiettivo di operare via ferrovia il 40% del trasporto di contenitori.

Da oggi fino al 31 marzo, inoltre, l' altro terminal gestito dalla società, il Reefer, specializzato in traffici di frutta e attiguo alla piattaforma, sarà utilizzato anche per l' imbarco delle auto spostate dalle banchine savonesi danneggiate dal fuoco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Raoul de Forcade

Savona, la manifattura è in crisi Dal porto (cinese) parte il rilancio

TERRITORIO

In affanno grandi realtà
(Piaggio, Bombardier)
e numerose Pmi

Tremila posti di lavoro a rischio: il territorio savonese è tormentato da anni da una lunga serie di crisi industriali. In difficoltà sia grandi aziende come Piaggio Aerospace e Bombardier sia realtà minori disseminate in tutta la provincia (vedi la Val Bormida). A infondere un barlume di speranza al futuro del territorio è l'industria portuale. **De Forcade e Netti** - a pag. 7

Piaggio Aero e Bombardier, Savona e l'industria che soffre

LA TRASFORMAZIONE

Sono 3.000 i lavoratori
a rischio nella manifattura
Crescono solo le Pmi

L'Italiana Coke di Cairo
è in concordato
e dà lavoro a 600 addetti

Enrico Netti

Una provincia resiliente nonostante quasi tremila posti di lavoro a rischio secondo i calcoli di Cgil, Cisl e Uil Savona. È quella di Savona il cui territorio è segnato dai casi di alcune grandi aziende in crisi, in primis Piaggio Aerospace (si veda l'articolo in pagina) e Bombardier Transportation. Per quest'ultima società il core business è legato alla produzione di motrici e convogli per l'alta velocità nello stabilimento di Vado Ligure che occupa circa 550 addetti e alimenta un indotto con altri 500 lavoratori in tutta Italia. La mancanza di certezze di lungo periodo oltre ai continui ripensamenti e bocciature del Governo su queste in-

frastrutture chiave, oltre a un cambio dei vertici di Trenitalia, hanno portato a una battuta d'arresto delle commesse. Il pallo c'era la gara per la fornitura di altri 50 Zefiro, meglio conosciuti come Etr 1000. A Vado vengono costruite le locomotive Dc3 con un piano produttivo che arriva alla seconda metà del 2019. In attesa di uno spiraglio, il 18 dicembre ci sarà un altro incontro al Mise, la prospettiva per gli addetti è di altri 12 mesi di Cigs straordinaria per area di crisi industriale complessa. «Ci sono situazioni gravi da risolvere con realtà come Piaggio e Bombardier fondamentali per il territorio» spiega Alessandro Berta, direttore di Unindustria Savona.

Guardando all'entroterra Cairo Montenotte è il principale centro della Val Bormida e si può considerare un altro cratere di imprese in crisi. Qui ci sono realtà come l'Italiana Coke in concordato con continuità aziendale che impegna 250 addetti a cui si aggiungono altri 400 lavoratori dell'indotto. L'Italiana Coke si può considerare strategica perché è una delle due imprese, l'altra è in Polonia, che in Europa distillano coke. A Cairo ne vengono prodotti di tre tipi: metallurgico, da fonderia, da altoforno. «L'attività pro-

duttiva è a pieno regime e ci sono buone prospettive di mercato grazie anche alla ripresa dell'iva - continua Berta -. Il nodo è la capacità di liquidare i pregressi debiti concordatari perché i margini sono crollati dal basso prezzo del coke». L'impianto polacco infatti ha il vantaggio di un minor costo della materia prima grazie alle agevolazioni ma il mercato soffre soprattutto a causa del dumping cinese sul coke.

Sempre a Cairo Montenotte c'è la Ferrania Solis e Technology che una decina di anni orsono ha puntato sui pannelli fotovoltaici. La fine del conto energia e degli incentivi oltre alla grande offerta di impianti "made in China" prima hanno affossato l'attività portando alla cessazione di ogni attività. In questo quadro lo scorso 6 novembre è stato siglato al Mise l'accordo per la cassa integrazione straordinaria per 36 addetti nell'ambito dell'area di crisi complessa in cui sono coinvolti ben 21 comuni.

Spragli per la quarantina di lavoratori del cantiere Mondomarine di Savona, recentemente acquisito da Palumbo Superyacht. Per l'area del cantiere è stata rilasciata una concessione demaniale ventennale e ora si deve solo attendere la scadenza del

- segue

termine per presentare eventuali ricorsi al Tar da parte delle altre due cordate in gara. Quindi se con ci saranno problemi di natura legale il cantiere verrà utilizzato per produrre megayacht e il loro refitting. Sul fronte delle aziende pubbliche ci sono altri due fronti di crisi: la Ata di Savona,

multitility con circa 250 addetti tra diretti e indotto. Commissariata con una complicata situazione e, secondo i sindacati, senza un piano industriale di rilancio. Vento di privatizzazione per la Tpl, trasporto pubblico locale nella provincia, con 450 lavoratori.

Negli anni della lunga crisi, tra il

2008 e il 2017, le Pmi del territorio hanno puntato sull'export, che è raddoppiato, e l'innovazione. Un processo virtuoso che continua. «Negli ultimi due anni sono stati investiti 60 milioni - sottolinea Berta - usando anche fondi regionali mentre altre aziende hanno continuato ad investire sul territorio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1.050

Addetti

Più di mille tra occupati diretti e indotto per la Bombardier di Vado Ligure

650

Addetti

Per l'italiana Coke di Cairo Montenotte il nodo è la liquidazione dei vecchi debiti

40

Addetti

La Mondomarine di Savona ripartirà con la costruzione e refitting di yacht

PIAGGIO AEROSPACE

Lunedì il pagamento degli stipendi

«Lunedì, massimo martedì mattina, avremo il nuovo commissario e pagheremo gli stipendi di Piaggio Aero». Questo l'annuncio del ministro dello Sviluppo economico Luigi Di Maio dopo lo sciopero e le manifestazioni di ieri delle maestranze Piaggio di Villanova d'Albenga e a Genova scese in piazza contro il mancato pagamento dei salari e per chiedere un valido piano industriale. L'estrazione con i nomi che andranno a comporre l'organo commissariale avverrà alle 18.30 di lunedì ma il nodo cruciale è legato allo sviluppo dei droni. Secondo

Alessandro Berta, direttore di Unindustria Savona, «il drone Piaggio ha un vantaggio di tre anni rispetto all'analogo progetto europeo e sarebbe pronto per l'impiego». Da parte sua Alessandro Vella, segretario della Pim Cisl, guarda allo sviluppo della successiva versione. «Serve subito una risposta sul finanziamento per il lavoro, per lo sviluppo del programma P2HH fermo da 8 mesi per volontà politica. Non capiamo perché il Governo si affretti a reperire risorse per il reddito di cittadinanza e non per il lavoro».

I lavoratori Piaggio considerano

il Governo responsabile del blocco della commessa dei droni. A Villanova ci sono 4 P2HH quasi ultimati e l'obiettivo della società era di consegnarne 8, di cui 4 costruiti nel 2019, alla fine del prossimo anno. Ordini invece annullati a seguito del mancato mantenimento dell'impegno del Governo italiano di finanziare con 766 milioni lo sviluppo del P2HH. Se si fosse verificata questa condizione Mubadala avrebbe investito un importo analogo per lo sviluppo e la produzione di venti droni.

—E.N.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il terminal. La piattaforma di Vado Ligure di Aprm Terminals, società del gruppo Maersk. L'avanzamento dei lavori è del 74%

Edison e Pir insieme per deposito Gnl Ravenna

In funzione dal 2021, avrà capacità 20mila metri cubi

MILANO, 30 NOV - Edison e Pir (Petroliera Italo Rumena) hanno costituito oggi la NewCo Depositi Italiani Gnl, rispettivamente con il 49 e il 51% di partecipazione, che realizzerà nel porto di Ravenna un deposito da 20mila metri cubi di gas naturale liquefatto (Gnl), che andrà in esercizio nel 2021. L'impianto avrà una movimentazione annua di oltre 1 milione di metri cubi di gas liquido - è stato detto nel corso della cerimonia per la costituzione della NewCo - rendendo disponibile in Italia il metano liquefatto per l'alimentazione di almeno 12mila camion e fino a 48 traghetti l'anno. In questo modo - ha sottolineato l'Ad di Edison Marc Benayoun - "contribuiamo al raggiungimento degli obiettivi della Cop21, della direttiva europea Dafi e della Sen (Strategia energetica nazionale, ndr), grazie all'abbattimento delle emissioni prodotte dai trasporti marittimi e terrestri pesanti". Una infrastruttura, ha sottolineato Guido Ottolenghi, ad di Pir, che apre "una nuova e stimolante frontiera tecnologica e operativa per la logistica dei carburanti". Per realizzarla, Depositi Italiani Gnl ha investito 100 milioni di euro. VE/

Siglato "Ancona blue agreement"

In porto navi con carburante a 0,1% di zolfo

ANCONA – Nasce dalla responsabilità e dalla consapevolezza del valore della sostenibilità ambientale la costruzione dell'accordo volontario "Ancona blue agreement", dedicato alla tematica della qualità dell'aria nella realtà portuale. Un'intesa, che si focalizza sull'utilizzo dei carburanti delle navi, promossa dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale e dalla Capitaneria di porto di Ancona e sottoscritta dai rappresentanti degli armatori e delle compagnie di navigazione traghetti, in collaborazione con le agenzie marittime, che operano nel porto di Ancona.

Pur rilevando che le navi che scalano il porto dorico utilizzano combustibili con i parametri imposti dalla legge e verificati dai controlli costanti e puntuali della Capitaneria di porto di Ancona, con la firma dell'intesa volontaria, gli armatori e le compagnie di navigazione s'impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi con combustibile per uso marittimo con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1% dall'ultimazione della manovra di ormeggio in porto e fino alla partenza e all'uscita dallo scalo, rispetto all'1,5% previsto dall'attuale legge.

Stabilisce, inoltre, anche buone pratiche nella gestione delle macchine delle navi, l'ottimizzazione dell'arrivo e delle partenze ponendo particolare attenzione alla manutenzione dei motori con intervalli di intervento più frequenti rispetto allo standard previsto dai piani delle singole compagnie.

Questo accordo è coerente con il percorso che vedrà il primo Gennaio 2020 entrare in vigore nuove regole europee che abbassano le emissioni in atmosfera da parte del trasporto marittimo. Un'azione condivisa che nasce dalla sensibilità e dalla volontà di migliorare ancora di più il rapporto fra il porto e la città rispondendo anche alle sollecitazioni che arrivano dalla comunità.

L'accordo si aggiunge alle azioni di miglioramento e di mitigazione in campo ambientale già messe in atto, di recente, dall'AdSp come parte della strategia per lo sviluppo del sistema portuale e dello scalo dorico.

L'accordo volontario ha validità fino al 31 Dicembre 2019, con possibilità di rinnovo. Rimane aperto alla firma delle altre compagnie di navigazione che stanno attualmente completando l'analisi tecnica sui loro motori principali assicurando comunque che i motori ausiliari utilizzeranno carburante ad emissione 0,1% di zolfo. La Capitaneria di porto di Ancona valuterà, come sempre, nel campo delle proprie competenze e nel corso dell'ordinaria attività di controllo, il contenuto del tenore di zolfo nei combustibili utilizzati.

Il presidente dell'AdSp Rodolfo Giampieri ha detto che "arrivare a questa firma è stato possibile grazie all'importante lavoro di condivisione fatto da tutti i soggetti coinvolti, un comportamento virtuoso per promuovere un'iniziativa concreta per mitigare l'impatto ambientale che viene realizzata nel rispetto delle norme per la sicurezza della navigazione. Un impegno, il nostro e quello della Capitaneria, per arrivare ad un accordo che dimostra la chiara sensibilità verso il tema della sostenibilità da parte degli armatori che, oltre a rispettare la normativa, hanno deciso di fare un passo in più".

Il comandante del porto, contrammiraglio Enrico Moretti, ha quindi sottolineato: "la Capitaneria ha da sempre posto l'attenzione sul rispetto, da parte delle navi che scalano il porto dorico, della normativa che indica il livello di zolfo da utilizzare, verificato attraverso i dovuti controlli e le necessarie verifiche non solo cartolari ma soprattutto mediante prelievi del carburante stesso, senza trovare alcuna irregolarità. Tuttavia, a fronte di episodi eclatanti che si sono verificati pur a fronte dell'impiego di fuel a norma, è stato necessario proporre alle compagnie ed agli armatori l'adozione dell'accordo su base volontaria che oggi verrà sottoscritto, e ciò in linea con i principi della precauzione, dell'azione preventiva e della correzione che devono informare l'azione della pubblica amministrazione".

"Ringrazio quanti sottoscriveranno l'accordo, che prevede l'adozione di misure più restrittive di quelle consentite dalla legge vigente, perché così facendo dimostrano che non vi è sacrificio economico che non possa essere affrontato quando c'è di mezzo la possibilità di migliorare la qualità dell'ambiente in cui tutti noi viviamo" ha concluso Moretti.

Porti: intese con Nuovo Pignone e Pim per sviluppo Piombino

Per investimento complessivo da 54 mln e nuovi posti lavoro

Favorire il potenziamento del porto di Piombino (Livorno) con il sostegno a nuovi insediamenti capaci di creare lavoro e sviluppo: è questo in sintesi il contenuto che accomuna i due protocolli d'intesa sottoscritti oggi a Piombino da Regione Toscana, Autorità portuale e Comune e, rispettivamente, Nuovo Pignone-Bhge e Piombino Industrie Marittime (Pim). Grazie alla realizzazione di un cantiere di assemblaggio e collaudo della multinazionale e di un centro di demolizione navi della Pim potranno arrivare a Piombino investimenti stimati in circa 54 milioni complessivi. I due protocolli, spiega una nota, mirano a coordinare istituzioni e imprese facilitando, nel rispetto delle normative, il loro insediamento. Nello specifico, l'accordo con Nuovo Pignone pone le condizioni perché possa essere realizzato nel porto di Piombino un cantiere destinato all'assemblaggio e a collaudo dei grandi moduli industriali per la compressione del gas o la produzione di energia elettrica da parte di Nuovo Pignone. Si stima che l'investimento complessivo possa essere dell'ordine di 40 milioni di euro. L'accordo con Pim vuole guardare invece alla realizzazione di un centro portuale per lo smantellamento delle navi secondo i principi eco-compatibili del riciclo. La prospettiva è di far diventare Piombino l'unico centro del mediterraneo a svolgere questa funzione. In questo caso l'investimento stimato è di 14 milioni di euro e circa 200 posti di lavoro attivati. "Stiamo costruendo le condizioni per rilanciare Piombino come luogo importante per l'occupazione, il lavoro, lo sviluppo della Toscana - commenta il presidente della Toscana Enrico Rossi -. Rispetto al vuoto industriale che si era prodotto, la svolta non si fa in un giorno, occorre almeno un medio periodo. Gli accordi hanno questa finalità: rilanciare il porto, attrarre investimenti, creare nuove opportunità per alcune centinaia di posti di lavoro".

Piombino: sottoscritti due protocolli d'intesa per investimento da 54 mln, e nuovi posti lavoro

Piombino, 30 novembre 2018 – Favorire il potenziamento del porto di Piombino con il sostegno a nuovi insediamenti capaci di creare lavoro e sviluppo: è questo in sintesi il contenuto che accomuna i due protocolli d'intesa sottoscritti oggi a **Piombino da Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale, Comune, Nuovo Pignone- BHGE e Piombino Industrie Marittime S.r.l.**

Grazie alla realizzazione di un cantiere di assemblaggio e collaudo della multinazionale e di un centro di demolizione navi della Pim potranno arrivare investimenti stimati in circa **54 milioni** complessivi. Lo spirito dei due protocolli è dunque di coordinare istituzioni e imprese facilitando, nel rispetto delle normative, il loro insediamento. «Con questi due protocolli prende corpo il porto del futuro – ha dichiarato il presidente della Port Authority, **Stefano Corsini** – si tratta di un percorso che intraprendiamo con convinzione tutti assieme, istituzioni e operatori». «Stiamo costruendo le condizioni per rilanciare Piombino come luogo importante per l'occupazione, il lavoro, lo sviluppo della Toscana – ha dichiarato il presidente della Regione Toscana, **Enrico Rossi** – Rispetto al vuoto industriale che si era prodotto, la svolta non si fa in un giorno, occorre almeno un medio periodo. Gli accordi che firmiamo oggi hanno questa finalità: rilanciare il porto, attrarre investimenti, creare nuove opportunità per alcune centinaia di posti di lavoro».

L'accordo con Nuovo Pignone

Creare le condizioni perché possa essere realizzato nel porto di Piombino un cantiere destinato all'assemblaggio e a collaudo dei grandi moduli industriali per la compressione del gas o la produzione di energia elettrica da parte di Nuovo Pignone. E' rivolto a questo obiettivo il protocollo sottoscritto oggi a Firenze da istituzioni (Regione, Comune e autorità portuale) e Nuovo Pignone – società del gruppo Baker Hughes a GE company (BHGE). La posta è altissima: la definizione del piano di investimenti è parte delle attività da realizzarsi nell'ambito dell'accordo, ma si stima che l'investimento complessivo possa essere nell'ordine di 40 milioni di €.

Nuovo Pignone BHGE ha manifestato il proprio interesse a realizzare questo insediamento grazie alle caratteristiche assunte, negli ultimi anni, dalla Darsena Nord del porto di Piombino: possibilità di accesso diretto alla banchina portuale, pescaggio a 20 metri di profondità, disponibilità di nuovi piazzali in corso di consolidamento con superficie fino a 200.000 mq. Il documento sottoscritto ha il compito di favorire un coordinamento tra istituzioni e azienda al fine di far maturare le condizioni per una proposta finale di insediamento industriale-logistico di Nuovo Pignone BHGE;

Il gruppo interessato è leader a livello mondiale nel settore delle tecnologie per l'Oil & Gas; gestisce 24 segmenti e linee di prodotto, impiega circa 64.000 dipendenti nel mondo (di cui oltre 5.000 in Italia e circa 4.500 in Toscana) e svolge attività in più di 120 Paesi.

L'accordo con Pim

-segue

Mettere in atto tutte le azioni necessarie al fine di realizzare un centro portuale per lo smantellamento delle navi secondo i principi eco-compatibili del riciclo stabiliti dalle normative comunitarie. E' questo l'obiettivo di fondo del protocollo d'intesa firmato oggi da Regione, Comune, Autorità portuale e Piombino Industrie Marittime S.r.l. Pim, società controllata dal gruppo Neri, leader nei servizi marittimi, è un'azienda specializzata nello Ship Recycling, ovvero la demolizione navale eco-compatibile. La prospettiva è di far diventare Piombino l'unico centro del Mediterraneo a svolgere questa funzione. Una prospettiva con forti ricadute economiche e occupazionali: per realizzare l'investimento stimato in 14 milioni di euro verranno attivati circa 200 posti di lavoro, tra operai navalmeccanici, ingegneri, tecnici ed impiegati. L'impianto di demolizione e costruzione navale sarà realizzato presso la darsena nord, dove l'Autorità portuale ha consegnato a PIM due anni fa un primo lotto di 77.415mq a terra e uno specchio d'acqua antistante di 11.125mq. Un secondo lotto è previsto sia consegnato a PIM entro la fine del 2018. L'assetto di cantiere dovrebbe essere completato entro la fine del 2019.

Il protocollo sottoscritto oggi dovrà favorire il coordinamento delle parti per l'attivazione del cantiere navale di demolizioni, costruzioni e logistica, a facilitare azioni, procedure, semplificazioni amministrative nel rispetto della normativa vigente, a coordinare e la definizione di accordi integrativi con soggetti terzi deputati alla realizzazione e gestione di infrastrutture di servizio pubblico.

Accordi per investimenti milionari e la creazione di nuova occupazione
I fondali a 20 metri e la Darsena Nord hanno avuto un ruolo decisivo

Energia, grandi moduli industriali e commesse per costruzioni navali

GLI IMPEGNI

Favorire il potenziamento del porto di Piombino con il sostegno a nuovi insediamenti capaci di creare lavoro e sviluppo: è questo in sintesi il contenuto che accomuna i due protocolli d'intesa sottoscritti a Piombino da Regione Toscana, **Autonoma portuale** e Comune e, rispettivamente Nuovo Pignone-Bhge e Piombino Industrie Marittime S.r.l. Grazie alla realizzazione di un cantiere di assemblaggio e collaudo della multinazionale, e di un centro di demolizione navi della Pim, potranno arrivare investimenti stimati in circa 54 milioni complessivi. Lo spirito dei due protocolli è dunque di coordinare istituzioni e impre-

se facilitando, nel rispetto delle normative, il loro insediamento.

NUOVO PIGNONE

Creare le condizioni perché possa essere realizzato nel porto di Piombino un cantiere per assemblaggio e collaudo dei grandi moduli industriali per la compressione del gas, o la produzione di energia elettrica da parte di Nuovo Pignone. Nuovo Pignone Bhge ha manifestato il proprio interesse a realizzare questo insediamento grazie alle caratteristiche assunte, negli ultimi anni, dalla Darsena Nord del porto di Piombino: possibilità di accesso diretto alla banchina portuale, pescaggio a 20 metri di profondità, disponibilità di nuovi piazzali in corso di consolidamento con superficie fino a 200 mila mq.

La definizione del progetto

è prevista entro 7 mesi, ovvero in linea con il completamento delle aree nella Darsena Nord previsto per metà 2019. Il dimensionamento degli investimenti, che sarà valutato nell'ambito delle attività dell'accordo, si stima possa essere complessivamente nell'ordine di 40 milioni di euro. L'area dovrà essere dotata delle infrastrutture di servizio pubblico ad uso industriale, come energia elettrica ad alta e media tensione, distribuzione gas, acqua industriale. Le ricadute occupazionali dipenderanno dalle commesse orientabili su Piombino.

L'ACCORDO CON PIM

Mettere in atto tutte le azioni necessarie al fine di realizzare un centro portuale per lo smantellamento delle navi secondo i principi eco-compatibili del ciclo stabiliti dalle norme comunitarie. È questo l'obiettivo

del protocollo d'intesa firmato da Regione, Comune, **Autonoma portuale** e Piombino Industrie Marittime S.r.l. Pim, società del gruppo Neri, leader nei servizi marittimi, è un'azienda specializzata nello Ship Recycling, ovvero la demolizione navale eco-compatibile. Piombino diverrebbe l'unico centro del mediterraneo a svolgere questa funzione. Per realizzare l'investimento stimato in 14 milioni di euro verranno attivati circa 200 posti di lavoro, tra operai navalmecanici, ingegneri, tecnici ed impiegati. L'impianto sarà realizzato presso la Darsena Nord, dove **Autonoma portuale** ha consegnato a Pim due anni fa un primo lotto di 77.415 mq a terra e uno specchio d'acqua di 11.125 mq. Un secondo lotto sarà consegnato entro il 2018. L'assetto di cantiere dovrebbe essere completato entro la fine del 2019.

PIOMBINO

Nuovo Pignone e Pim Il porto cresce Maxi-investimenti e posti di lavoro

PAPÍ ■ Nel QN e a pagina 13

Accordi per 54 milioni di euro I piani di Pim e Nuovo Pignone

Piombino, firmati in Comune due protocolli d'intesa per il porto

«GLI ACCORDI che firmiamo oggi hanno questa finalità: rilanciare il porto, attrarre investimenti, creare nuove opportunità per alcune centinaia di posti di lavoro». Così il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi ha sintetizzato il valore dei due protocolli d'intesa firmati ieri in sala consiliare da Regione, **Comune di Piombino** e Comune con Nuovo Pignone-Bhge e Piombino Industrie Marittime S.r.l. In totale ci sono investimenti per 54 milioni di euro (40 Bhge e 14 Pim). L'accordo con Nuovo Pignone serve a creare le condizioni perché possa essere realizzato nel porto di Piombino un cantiere destinato all'assemblaggio e al collaudo dei grandi moduli industriali per la compressione del gas o la produzione di energia elettrica da parte di Nuovo Pignone. Quello con Pim a mettere in atto tutte le azioni necessarie per realizzare un centro portuale per lo smantellamento delle navi.

SIA Nuovo Pignone che Pim hanno confermato il loro pieno interesse a andare avanti. «Bhge Nuovo Pignone, attraverso la firma di questo Protocollo, conferma il suo interesse per l'insediamento nell'area di Piombino - ha detto il presidente di Nuovo Pignone Michele Stangarone - si tratta di un cantiere di assemblaggio di moduli industriali per l'industria del petrolio e del gas in un'area di circa 200.000 metri quadrati direttamente sul porto, che sarà in sup-



ISTITUZIONI Da sinistra il consigliere regionale Anselmi, il presidente Rossi e il sindaco Giulliani

ROSSI

«Rilanciare il porto, attrarre investimenti, e centinaia di posti»

porto a quella già esistente ad Avenzo». Anche il presidente di Pim Piero Neri ha confermato la piena intenzione di dare concretezza all'interesse per l'insediamento nel porto. «Le opportunità per iniziare a produrre sin dal primo gennaio 2019 ci sono: il nostro partner ha infatti acquisito

tre importanti commesse per 2 navi di lusso e un traghetto e su queste commesse Pim potrà intervenire concretamente aprendo prospettive per alcune centinaia di posti di lavoro». L'investimento stimato in 14 milioni di euro verranno attivati circa 200 posti di lavoro, tra operai navalmecanici, ingegneri, tecnici ed impiegati. Oltre alla partita dei nuovi insediamenti nel porto il presidente Rossi si è soffermato anche sulle altre questioni centrali per Piombino: quelle relative alle arterie di collegamento. Il presidente ha re-

so pubblica una lettera di Anas nella quale si annuncia che la strada 398, la bretella di collegamento tra Porto e Tirrenica, avrà nel corso del 2019 una progettazione definitiva e che saranno poi affidati i lavori per 58 milioni. In parallelo il presidente ha anche ricordato di aver sottoposto al governo, con una missiva indirizzata al ministro Toninelli la questione della Tirrenica. «C'è questo buco nella viabilità della costa che deve essere superato altrimenti non riusciremo a operare il rilancio di quest'area» ha detto Rossi.

OGGI IN COMUNE

Rossi firma due protocolli per gli insediamenti sul porto

Le intese riguardano il progetto di Nuovo Pignone e le demolizioni navali
Seguirà l'incontro con Azzi (Jsw) e Carpino (Magona) sulle prospettive industriali

PIOMBINO. Le nuove iniziative per lo sviluppo del porto di Piombino, gli sviluppi del piano industriale siderurgico di JSW e le prospettive aperte dalla recente acquisizione della Magona da parte del gruppo Liberty House: sono questi i temi dell'appuntamento in programma per oggi pomeriggio alle 16 nel palazzo comunale.

In apertura dell'incontro, verranno firmati due protocolli d'intesa: il primo tra Regione Toscana, Comune di Piombino, Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale e Nuovo Pignone sull'insediamento di quest'ultima realtà industriale nell'area darsena nord.

Il secondo protocollo riguarda il cantiere navale di demolizioni, costruzione e logistica di Piombino industrie marittime (Pim) e coinvolge direttamente gli stessi soggetti istituzionali.

Saranno presenti il presidente della Regione Toscana **Enrico Rossi**, il sindaco di Piombino **Massimo Giuliani**, il presidente della Commissione attività produttive del Consiglio regionale **Gianni Anselmi**, il presidente dell'autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale **Stefano Corsini** e, per Nuovo Pignone srl, il presidente **Michele Stangarone**, mentre per Pim parteciperà il presidente **Piero Neri**.

Dopo la sottoscrizione dei due protocolli d'intesa, alle 17 verranno introdotti gli altri due temi della giornata: le prospettive dell'industria locale con l'arrivo dei nuovi gruppi imprenditoriali.

A questa parte della riunione parteciperanno per JSW Italy, l'Ad **Fausto Azzi**, e per Magona Arcelor Mittal il direttore dello stabilimento piombinese **Giovanni Carpino**. —



Un'immagine degli impianti marittimi (foto PaBar)

A Civitavecchia l'assemblea di Medports

Valutato l'andamento dei primi cinque mesi dalla fondazione

CIVITAVECCHIA – Si sono tenuti a Civitavecchia, nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno Centro-Settentrionale il Comitato esecutivo e l'Assemblea generale dell'Associazione Medports. I venti porti membri dell'Associazione si sono riuniti al fine di valutare l'andamento generale di questi primi cinque mesi dalla fondazione dell'Associazione, avvenuta lo scorso 27 Giugno a Marsiglia.

I partecipanti all'Assemblea Generale hanno approvato la relazione delle attività del 2018 e stabilito le priorità per il 2019 per i sei comitati tecnici di Medports.

I principali obiettivi operativi verteranno sull'impiego della single window doganale, sulla promozione e lo sviluppo, attraverso anche lo scambio di esperienze, delle tecnologie volte a ridurre le emissioni in atmosfera e i rumori generati dalle navi, sulla visibilità internazionale attraverso una comunicazione costante e la costituzione di un programma di formazione che coinvolga anche gli istituti di formazione degli operatori portuali.

Tutti i membri dell'Associazione Medports hanno riaffermato il loro impegno ad una maggiore cooperazione nel 2019, che vedrà l'ingresso di tre nuovi membri quali il porto di Cartagena, l'Associazione dei porti della Generalitat della Catalogna e l'Associazione dei porti del Marocco.

Nel corso dell'assemblea presieduta dal presidente del porto di Marsiglia, Madame Cabau, nella giornata del 26 Novembre, e dal presidente di Majo nella giornata del 27 Novembre, è stato deciso di organizzare la prossima assemblea e forum dell'associazione a Giugno a Marsiglia e di scadenzare e programmare numerosi incontri di carattere internazionale per il 2019, tra cui uno con i Coordinatori dei corridoi europei, ed una presentazione ufficiale in autunno alle nuove istituzioni europee a Bruxelles.

“Volevo ringraziare – sottolinea di Majo – tutti i membri dell'Associazione che sono intervenuti nel nostro scalo soprattutto per il lavoro svolto in questi pochi mesi dalla nascita di Medports di cui il porto di Civitavecchia è parte integrante attraverso l'attività e il costante contributo che gli uffici di questa AdSp stanno fornendo”.

“Ho voluto sottolineare nel mio intervento – prosegue l'Avv. di Majo – quanto sia importante per l'Associazione portare avanti tematiche che riguardano la sostenibilità ambientale, di cui il porto di Civitavecchia ne è un esempio attraverso tutte le attività che ha messo in campo in questi anni e auspico che i porti membri di Medports potranno presto individuare politiche ed azioni comuni volte a ridurre le emissioni nocive nei porti, accompagnate (come è stato fatto da questa Autorità) da incentivi in favore di quelle compagnie di navigazione che si doteranno di tecnologie volte ad abbattere sensibilmente tali emissioni.

A tale riguardo – continua il numero uno di molo Vespucci ho illustrato il protocollo in base al quale tre compagnie di navigazione (Gnv, Gruppo Grimaldi e Tirrenia) hanno volontariamente accettato di ridurre il tenore di zolfo nel combustibile, oltre ai limiti già prescritti per legge, e ciò già prima dell'ingresso delle loro navi nel porto di Civitavecchia.

Tale Protocollo unitamente a quelli già da tempo esistenti per salvaguardare la laguna di Venezia, potrebbero essere condivisi anche da altri porti che fanno parte di Medports”.

Dopo soli 5 mesi dalla sua istituzione, è già emerso il valore aggiunto che può rappresentare Medports in termini non solo di future politiche ed azioni comuni nel campo ambientale, ma anche dello sviluppo della intermodalità nella prospettiva della creazione di corridoi mediterranei che potranno ulteriormente favorire gli scambi commerciali tra le due sponde del Mediterraneo.

-segue

“In tale contesto Medports – conclude di Majo- potrebbe assumere, come è stato evocato in questa due giorni a Civitavecchia, il ruolo di associazione “ponte” tra Bruxelles e i paesi della sponda sud e sud est del Mediterraneo, affinché i corridoi euromediterranei possano essere realmente interconnessi (e godere di politiche di favore da parte dell’Ue) con i porti del Nord Africa e del Medio Oriente (supportando in tal modo anche l’iniziativa europea di connessione del Trans-Mediterranean Transport Network (Tmn-T) alle reti Ten-T) ”.

“Medports continua a raccogliere nuove adesioni, potenziando la rappresentatività della comunità portuale mediterranea – dichiara il presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino –. E’ un segnale forte che dimostra l’importanza crescente del Mediterraneo come gateway dei commerci globali che coinvolgono Asia, Africa ed Europa. La nostra collaborazione deve servire, oltre che a condividere buone pratiche e soluzioni, anche ad alimentare una consapevolezza del ruolo degli scali italiani e mediterranei, che devono tornare ad essere protagonisti nelle rotte del futuro.

A questo proposito, è necessario riconquistare un ruolo adeguato anche nelle sedi istituzionali. Ricordo, ad esempio, che l’Ue si appresta a rifinanziare il progetto di sviluppo della rete Ten-T: ci sono oltre 30 miliardi di euro a disposizione ed è necessario che i porti dell’Europa meridionale vengano tenuti nella giusta considerazione. Non solo, per far fronte ai nuovi scenari di sviluppo, occorre alzare lo sguardo al di fuori dei confini dell’Ue e prevedere il supporto a progetti di collaborazione con i porti dell’Africa del Nord e del vicino Oriente, in quanto nodi fondamentali nello sviluppo delle catene logistiche europee”.

Medports, fissati i prossimi obiettivi

CIVITAVECCHIA - Il 26 e il 27 novembre 2018, si sono tenuti a Civitavecchia, presso la sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale il comitato esecutivo e l'assemblea generale dell'associazione Medports. I venti porti membri dell'Associazione si sono riuniti per valutare l'andamento generale di questi primi cinque mesi dalla fondazione dell'associazione.

Tra i principali obiettivi c'è l'impiego della single window doganale, promozione, sviluppo e tecnologie volte a ridurre le emissioni in atmosfera e i rumori delle navi. Nel 2019 ci sarà l'ingresso di tre nuovi membri quali il porto di Cartagena, l'associazione dei porti della Generalitat della Catalogna e l'associazione dei porti del Marocco.

CON UNA NOTA SULLA PARTECIPAZIONE DELL'AVVOCATO MAURIZIO D'AMICO

Porti di Roma (di Majo) sulla missione a Singapore

Importante anche la presenza del rappresentante del sindaco di Roma

CIVITAVECCHIA - Anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha partecipato all'importante missione, svoltasi a Singapore, organizzata dal "The International Propeller Clubs" con il coordinamento dell'Ambasciata d'Italia nella città-Stato del sud-est asiatico.

Il presidente Francesco Maria di Majo ha delegato l'avvocato Maurizio D'Amico, funzionario dell'Ente, a rappresentare l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. Su invito del presidente, alla missione ha partecipato anche l'ingegner Matteo Africano, componente del Comitato di Gestione dell'AdSP designato dalla Città Metropolitana di Roma Capitale e profondo conoscitore delle dinamiche economiche e produttive della città del leone.

Fitti gli appuntamenti della missione.

Il supporto fornito dall'Ambasciatore Raffaele Langella è stato suggellato da un cocktail offerto alla delegazione nella sua residenza di Cornwall Garden.

Secondo la classifica dei 110 porti mondiali stilata da Alphaliner relativa al traffico di container realizzato nel 2017, Singapore è al secondo posto, con un traffico di circa 33,67

milioni di TEU, superato soltanto da Shanghai, con 40,23 milioni di TEU.

Uno dei fattori che ha contribuito al successo economico-finanziario di Singapore - dice la nota da Civitavecchia - è sicuramente la lunga esperienza in tema di zone franche e di zone economiche speciali. Attualmente la città-Stato dispone di 9 "free trade zones" (FTZ), attraverso le quali le aziende possono importare, vendere o esportare merci senza pagare dazi doganali, accise o imposte su beni e servizi. Le FTZ di Singapore consentono alle società di immagazzinare temporaneamente le loro merci fino a quando non vengono caricate su una nave o un aereo senza sdoganamento.

Due delle più grandi zone franche di Singapore sono il porto di Jurong e l'aeroporto di Changi. Il porto di Jurong può ospitare fino a 15.000 navi all'anno e rappresenta uno dei porti polivalenti più grandi del mondo con strutture che includono un gran numero di magazzini e uno dei più grandi terminal di cemento al mondo.

L'aeroporto di Changi è dedicato alle aziende che trasportano merci via aerea e la zona franca collegata all'aeroporto ospita sia magazzini per lo stoccaggio di merci, sia uffici per le aziende di Singapore che vi

operano.

La partecipazione dell'Autorità di Sistema Portuale alla missione a Singapore, ha rappresentato un'ottima occasione di confronto e di interrelazione con il cluster portuale, marittimo e logistico di uno dei principali poli finanziari ed economici internazionali, nonché sede di uno dei più importanti hub portuali al mondo e, conseguentemente, di verifica di opportunità per la creazione di relazioni commerciali con il Far East.

In virtù della sua esperienza nel settore logistico-portuale maturata, in particolare, proprio a Singapore e della sua conoscenza della realtà industriale ed economica dell'Asia Pacifica, la partecipazione dell'ingegner Matteo Africano, componente del Comitato di Gestione dell'AdSP designato dalla sindaco della Città Metropolitana di Roma Capitale Virginia Raggi, ha rappresentato, infine, un importante valore aggiunto alla missione.

Con la partecipazione dell'AdSP all'evento, il presidente di Majo - conclude la nota - conferma la volontà di perseguire anche un approccio marcatamente internazionale per concretizzare le prospettive strategiche di sviluppo del network portuale laziale.

Porti:Napoli scalo verde,traghetti alimentati a elettricità

Meno emissioni da maggio 2019 con intesa tra Porto-Enel-Caremar

Sarà Napoli il primo "porto verde" del Sud grazie a un Protocollo d'intesa, firmato oggi tra l'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale (Adsp), Enel e Caremar, finalizzato alla realizzazione di un'infrastruttura per l'alimentazione elettrica delle navi. I tre partner avviano così un rapporto che consente alle imbarcazioni della Caremar che approdano nello scalo partenopeo di utilizzare l'energia elettrica e spegnere i generatori di bordo, minimizzando l'inquinamento acustico e ambientale. L'impianto sorgerà nell'area della banchina di Calata Porta Massa del porto, e riguarderà i collegamenti garantiti da Caremar. Grazie a questa intesa sarà ridotto l'impatto ambientale legato al traffico marittimo portuale e si darà vita al primo porto "sostenibile" del Mezzogiorno. L'alimentazione elettrica dovrebbe essere operativa per maggio 2019. (ANSA).

Anna Maria Curcuruto nuovo membro AdSp Mam

Entrerà nell'organismo di partenariato della risorsa del mare

BARI – Anna Maria Curcuruto è stata nominata dall'organismo di partenariato della risorsa del mare dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale componente esperto in materia di pianificazione del territorio e redazione di piani urbanistici.

La nomina è stata ufficializzata con determina numero 432 del 27 Novembre 2018 dal presidente Ugo Patroni Griffi.

Laureata in Architettura all'Università La Sapienza di Roma, Anna Maria Curcuruto, originaria di Brindisi, è docente in istituti scolastici superiori di Roma, Barletta e Bari, professore a contratto di Progettazione urbanistica nella facoltà di Architettura politecnico di Bari, insegnante di Pianificazione urbanistica e innovazioni legislative presso la Scuola superiore pubblica amministrazione di Bari. Ha partecipato a manifestazioni nazionali dell'Istituto nazionale di Urbanistica, conseguendo, per i programmi della città di Bari, cinque volte il Premio urbanistica urbanpromo. Attualmente, è dirigente tecnico in quiescenza del comune di Bari.

"Il nostro Organo consultivo si arricchisce di una professionalità comprovata in materia di piani regolatori e programmi urbanistici" commenta il presidente Patroni Griffi.

"Dopo la costituzione dell'Ufficio di piano, l'arrivo dell'architetto Curcuruto è un nuovo determinante passo verso la redazione del Piano regolatore di Sistema portuale. Una vision strategica dell'evoluzione dei nostri porti, in un'ottica dinamica, moderna e sempre più integrata e osmotica con il processo urbanistico in corso nelle città".

L'organismo di partenariato della risorsa del mare ha per l'ente portuale funzioni consultive. Può, comunque, esprimere pareri sugli aspetti chiave delle attività amministrative dei porti del sistema, come l'adozione del Piano regolatore portuale e del Piano operativo triennale, bilancio preventivo e consuntivo.

Il porto cambia volto giù la vecchia stazione si punta sulle crociere

Dal 2020 Palermo riceverà solo i traghetti e le navi con i turisti le imbarcazioni con i tir attraccheranno a Termini Imerese

Il porto di Palermo vuole diventare un salotto per il mezzo milione di turisti che ogni anno visitano la città sbarcando dalle navi da crociera e dai traghetti. Ma per trasformarsi in uno scalo a misura di crocieristi ci vorranno almeno altri quattro anni. Ieri le ruspe sono entrate in azione per demolire una parte della vecchia stazione marittima sul molo Vittorio Veneto, quella aggiunta nel dopoguerra. La parte di edificio realizzata in epoca fascista verrà invece ristrutturata e manterrà la facciata e i muri perimetrali originari. Dopo tre anni di stop per i sequestri dell' **autorità giudiziaria** e per il contenzioso con la ditta, i lavori sono ripresi e si concluderanno nell' ottobre del 2020 per un costo finale di 21,6 milioni di euro. Oltre alla vecchia stazione marittima il piano di riqualificazione del porto prevede la realizzazione di altri due terminal turistici, della nuova uscita accanto al Castello a mare, di un percorso alla Cala verso Porta Felice e lo spostamento di tutto il comparto merci (mezzi pesanti compresi) a Termini Imerese. Questi i cardini del nuovo corso voluto dal presidente dell' **autorità portuale** Pasqualino Monti. Progetti già avviati che si dovrebbero concludere non prima di fine 2022.

Addio alle gru Dopo la demolizione dei silos per il grano sul molo Piave, l' **autorità portuale** ha assegnato l' appalto per la demolizione delle sei vecchie gru del porto di Palermo. Si tratta di quattro gru a braccio girevole sulla banchina Sammuzzo e delle due enormi gru "Italimpianti" sul molo Trapezoidale. La demolizione costerà all' **autorità** poco più di 150mila euro per gli oneri di sicurezza.

La demolizione vera e propria verrà effettuata a costo zero. L' accordo con la ditta prevede che la ditta esecutrice entrerà in possesso di circa 2.300 tonnellate di ferro che potrà rivendere sul mercato con un guadagno stimato in circa 400mila euro.

Nuovi terminal passeggeri Oltre alla vecchia stazione marittima rimessa a nuovo, il progetto del porto del futuro prevede la realizzazione di altri due terminal passeggeri, uno sul molo Piave di 25mila metri quadrati che verrà diviso in due parti: per traghetti (lato nord) e navi da crociera (lato sud).

«Stiamo completando la fase preliminare, abbiamo già aggiudicato il concorso internazionale d' idee -

-segue

commenta Pasqualino Monti - Entro la fine del 2020 saremo pronti per bandire la gara d' appalto » . Il costo si aggira sui 65 milioni di euro che verranno finanziati non appena sarà pronto il progetto esecutivo dai fondi europei del Cef (Connecting Europe Facility). L' altro terminal passeggeri sorgerà invece sul molo Sammuzzo e sarà destinato esclusivamente alle navi da crociera. Sarà più piccolo del primo e avrà un costo di 5 milioni di euro, reperibili sempre a Bruxelles.

La nuova porta della città Non usciranno più dal varco davanti a via Amari le centinaia di migliaia di croceristi. Scenderanno dalle città galleggianti e varcheranno i cancelli di via Patti, davanti al Castello a mare. Cammineranno lungo la passeggiata del porto della Cala per raggiungere corso Vittorio Emanuele da Porta Felice.

« D' accordo con il sindaco vogliamo che i turisti vedano subito il meglio che Palermo può offrire - sottolinea Monti - Il Cassaro e la città vecchia saranno la nuova porta della città per chi arriva dal mare »

Sempre nel progetto di valorizzazione della zona sud del porto in via Patti sorgerà un parcheggio multipiano e i piccoli cantieri e rimessaggi verranno spostati per far posto a strutture di servizio per i turisti.

I tir e le merci a Termini Imerese Il successo dei nuovi terminal passeggeri e della riqualificazione della parte sud del porto sono legati al trasloco del traffico merci al porto di Termine Imerese. «Entro il 2020 le centinaia di tir che ogni giorno attraversano Palermo saranno un brutto ricordo » , promette Monti.

Per la città la ristrutturazione del porto di Termini Imerese è un' opera di vitale importanza perché il trasloco del comparto merci da Palermo significa soprattutto la fine del passaggio nei quartieri residenziali dei mezzi pesanti diretti in autostrada. Questo significa che non ci saranno più mezzi pesanti che percorrono via Ausonia, via Belgio, via Monte Pellegrino e via Crispi la mattina e nelle ore notturne.

© RIPRODUZIONE RISERVATA Il cantiere Tre foto, scattate ieri, dei lavori in corso alla stazione marittima di Palermo.

FRANCESCO PATANÈ

Genovese: «A Messina spetta la Zes dello Stretto»

Approvato al Senato l' emendamento che prevede l' istituzione della 16ª **Autorità** di Sistema **Portuale** di **Messina**, adesso si pensa al futuro ed in particolare all' inserimento della nuova **Autorità** nella Zona Economica Speciale.

Con una nota Tonino Genovese, segretario generale della Cisl **Messina**, sottolinea il rischio per **Messina** di non godere di una sua Zes, ma di essere accorpata ad un' altra **Autorità Portuale**. Secondo Genovese, bisognerebbe integrare la norma, che prevede al massimo due Zes per regione, con quanto invece disposto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 gennaio 2018 che assegnava alla Regione Sicilia una superficie di 5.800 ettari in cui rientrerebbero anche i 600 ettari della provincia di **Messina**.

«L' ipotesi che a **Messina** spetterebbero circa 600 ettari dei 5580 previsti per la Sicilia appare dovuta, necessaria e fattibile» sostiene Genovese confermando di essere in linea con chi ha indicato l' ex area Asi di Milazzo, l' ex Asi di Villafranca Tirrena, le aree **portuali** della zona falcata, l' ex Asi di Larderia e la piastra logistica di Tremestieri. Secondo Genovese, è evidente che «la confusione creata dopo l'

istituzione della nuova autorità che rischia di compromettere la costituzione della Zes dello Stretto vada al più presto risolta in quanto elemento determinante per sedersi al tavolo delle opportunità o per continuare ad assistere al declino delle attività produttive». Buone notizie sul fronte via Don Blasco e porto di Tremestieri. Lunedì prossimo, infatti, è prevista la consegna dei lavori per la nuova via Don Blasco, affidati al consorzio Medil di Benevento. Per il porto di Tremestieri definita la durata dei lavori che dovrebbero concludersi l' 1 marzo 2021.

Antonio Ramires.

Il contributo delle ES e delle ZLS alla competitività del settore portuale e logistico italiano

Il 26 novembre 2018, si è tenuta presso la sede di Confitarma, la Tavola Rotonda "Il contributo delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) per il rilancio della competitività del settore portuale e logistico italiano", organizzata dall'Associazione Italiana di Diritto Marittimo (AIDIM). Elda Turco Bulgherini (Università di Roma Tor Vergata - Associazione Italiana di Diritto Marittimo), aprendo i lavori ha ricordato che l'istituzione delle ZES (Zone Economiche Speciali - legge 123/2017) e delle ZLS (Zone Logistiche Semplificate - legge 205/2017) nelle regioni Calabria, Campania e Puglia ha lo scopo di creare condizioni favorevoli (in termini economici ed amministrativi) necessarie allo sviluppo ed alla crescita delle imprese già operative od alla nascita di nuove realtà in zone portuali retro portuali e piattaforme logistiche collegate anche da intermodalità ferroviaria, attraverso agevolazioni fiscali aggiuntive, potenziamento degli sportelli unici doganali, semplificazioni delle procedure amministrative, riduzione del sistema burocratico. Sono previsti, altresì, strumenti di velocizzazione degli investimenti pubblici e privati, utilizzando anche best practices internazionali. L'intento è quello di rafforzare il tessuto produttivo del Mezzogiorno, elemento imprescindibile per il rilancio dell'intero Paese, cercando di ridurre i costi e i tempi della connessione sud/nord, con l'indispensabile ausilio della logistica. Luca Sisto, (Direttore Generale Confitarma), nel suo intervento introduttivo ha affermato che gli armatori italiani guardano con favore l'istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) in analogia a quanto già avviene in altri Paesi. "Infatti, l'obiettivo di tutti gli attori del cluster è creare le condizioni che consentano alle merci di muoversi rapidamente e nel modo più economico nel porto, cambiare modalità di trasporto e raggiungere la loro destinazione". "Dobbiamo avere la capacità di individuare i punti di forza di oggi e valorizzarli a vantaggio del Paese, riavvicinando e creando sinergia tra portualità e armamento nazionale. ZES e ZLS hanno come fulcro i porti nei quali si intende valorizzare gli insediamenti imprenditoriali e i progetti di investimento che trainano i settori di punta dell'economia italiana e meridionale. La recente riforma della governance portuale ha ridefinito le modalità di partecipazione

-segue

degli stakeholders nei processi decisionali delle Autorità di Sistema Portuale, di fatto allontanando l'armamento nazionale nella definizione della politica portuale. Tutte le navi sono "clienti" dei porti italiani, ma non è irrilevante la bandiera che esse battono. Le nostre navi costituiscono, comunque, gli utenti più numerosi, quelli più preziosi, più fidelizzati e che conoscono i nostri porti meglio di tutti gli altri. Vorremmo che la voce dell'armamento nazionale tornasse ad avere la giusta attenzione nella politica portuale, considerato il contributo che le navi possono offrire allo sviluppo del Paese". Secondo Maurizio D' Amico, (Segretario Generale Femoza - World Free & Special Economic Zones Federation), nel contesto della nuova strategia dell' UE in materia di connettività e nell' ambito di un approccio di cooperazione sinergica tra l' UE e la Belt and Road Initiative, le ZES e gli altri strumenti di accelerazione dello sviluppo economico, comprese le zone franche, possono svolgere un ruolo importante, soprattutto nel bacino del Mediterraneo. In particolare, per quanto concerne l' Italia, insieme ai fattori infrastrutturali e logistici, un prezioso contributo al successo del suo coinvolgimento nella Belt and Road Initiative dipende anche dall' attuazione positiva di ZES e ZLS e Zone Franche, la cui importanza, come strumenti di accelerazione dello sviluppo economico eccezionale, potrebbe diventare ancora più centrale per le prospettive di sviluppo, anche attraverso una loro funzionalità aggiuntiva di " Laboratori istituzionali di politiche innovative", in cui i nuovi approcci economici, anche orientati all' ambiente e all' etica aziendale, abbiano il loro ruolo e possano costituire il luogo per sperimentare nuove soluzioni e diventare gli ambiti ideali per realizzare la concertazione tra politica e mercato. Per l' Italia, questo è un momento cruciale per il lancio del precitato nuovo modello di sviluppo economico euromediterraneo, con il modello delle ZES nel Sud e la novità delle ZLS nel resto del paese, nonché per svolgere così un ruolo chiave anche nell' interlocuzione UE - Cina, cercando di interpretare quel ruolo di mediatore tra il gigante asiatico e l' UE, finora appannaggio del Regno Unito e che quest' ultimo potrebbe perdere quando il processo BREXIT sarà completato. Ma per fare ciò, l' Italia dovrà modificare e migliorare il quadro normativo relativo alle ZES e alle ZLS, e dovrà concentrarsi su una coraggiosa deburocratizzazione. Potrebbe esserci un New Deal euromediterraneo targato Italia..Non lasciamoci sfuggire l' occasione". "L' istituzione delle ZES nel Mezzogiorno e delle ZLS nel resto del Paese rappresenta certamente una nuova ed importante opportunità per sostenere il nostro sistema economico e territoriale, nonché per rilanciare lo sviluppo degli scambi e dei sistemi produttivi locali - ha affermato Francesco Benevolo, Direttore di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, società pubblica del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Grande attenzione andrà però posta al tessuto infrastrutturale e logistico di collegamento dei porti, lato terra e lato mare, affinché l' auspicato incremento dei traffici possa trovare la dovuta fluidità nella rete stradale, ferroviaria, intermodale e logistica nazionale, anche grazie ai collegamenti di ultimo miglio. In questa direzione, sono in atto 900 milioni di euro nel Mezzogiorno e 1.350 milioni di euro nel centro-nord di interventi invariati e, proseguendo in questo percorso di potenziamento delle connessioni ordinarie, sarà possibile valorizzare le attuali capacità del sistema-Italia ed avviare al meglio nuove iniziative come le ZES e le ZLS". Ugo Patroni Griffi, (Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale), ha ricordato che le ZES possono essere il laboratorio di politiche anticicliche, generatrici di valore sia in termini economici che di capitale umano. "La scelta italiana di mettere al centro delle ZES la portualità e la logistica è assolutamente da plaudire. Si tratta del settore con uno dei moltiplicatori più alti: 2,5, e che quindi può fare da volano al recupero di competitività del nostro paese. Tuttavia il risultato non è scontato. Servono le promesse semplificazioni. Serve un patto tra porti ed enti nel segno dello sviluppo. Nessun comune è obbligato ad aderire alle ZES. Anzi sono legittime scelte "anti-sviluppiste". Ma se invece decide di aderire la politica dell' ente è condizionata a favorire lo sviluppo delle ZES, prevedendo un adeguato kit localizzativo (in termini di imposte locali e semplificazioni di competenza) e obbligandosi a non ostacolare lo sviluppo della portualità (non potrebbe certo fare parte delle ZES il comune che si opponesse alla realizzazione delle infrastrutture necessarie a sostenere lo sviluppo dell' economia retroportuale, ovvero all' insediamento dei servizi essenziali quali il 5G o il bunkeraggio con l

-segue

nuovi carburanti come il gnl)". Antonio Errigo, (Vice Direttore ALIS - Italia in Movimento) ha affermato "I buoni scenari non fanno predizioni, ma colgono processi, lo ha scritto Parag Khanna e io condivido questo concetto nell' ambito di questo importante convegno che pone sotto la lente d' ingrandimento un tema d' attualità come quello delle Zone Economiche Speciali. Tale concetto lo abbiamo sostenuto a più riprese ed abbiamo accolto con estremo favore ed entusiasmo l' istituzione delle ZES prevista dal Decreto Sud, proprio perché crediamo che attrarre investimenti e implementare politiche volte all' incremento dei flussi di merci nel Mediterraneo sia un atto dovuto. La forza del traffico intermodale marittimo, favorito in modo determinante dai soci ALIS, unito ad una celere sburocratizzazione, potrà contribuire ad un serio rilancio di tutte le eccellenze imprenditoriali del nostro Paese. ALIS in questo scenario si sta impegnando attivamente per la determinazione di una virtuosa sinergia fra porti ed i territori interessati, per cui i primi possono giovare dei traffici sviluppati delle imprese insediate nella ZES e i secondi possono trovare nell' infrastruttura portuale un' occasione per alimentare processi di sviluppo duraturi. Tra i nostri macro obiettivi c' è lo sviluppo del Mezzogiorno, misure come queste non possono che essere sostenute". Concludendo i lavori Elda Turco Bulgherini ha ribadito che è necessaria una dinamicità del sistema per accompagnare quei cambiamenti che ormai non possono essere rinviati per incentivare gli investimenti ed incoraggiare i progetti utili per la crescita economica e sociale del Paese. Attualmente, si rilevano alcune criticità, quali: assenza di provvedimenti ancora da emanare od in corso di emanazione; regolamentazione di aspetti essenziali rinviati a futura disciplina; carenza di agevolazioni ed incentivazioni nuove rispetto a quelle esistenti; rischio di sovrapposizioni di funzioni e competenze dei vari organi (rispetto a quelli già esistenti) preposti alla gestione delle ZES e delle ZLS, che comunque, rappresentano una prospettiva credibile e proficua per il nostro Paese e soprattutto per il Sud. " Malgrado queste criticità superabili con interventi normativi appropriati, occorre saper cogliere questa preziosa opportunità per un' Italia più coesa ed un Mezzogiorno più integrato nelle dinamiche che la globalizzazione dei mercati impone. Questa è la sfida che il nostro paese dovrà vincere".

Tir al porto, ping pong tra ministeri

La Città Metropolitana furibonda. Il vicesindaco Mauro: «Progetto scellerato»

Alfonso Naso Da un ministero all' altro. Attese infinite che tengono la città e anche le due società proponenti il progetto di traghettamento dei mezzi pesanti sullo Stretto "Caronte&Tourist" e "Diano" in ansia. Dopo l' ok del ministero dell' Ambiente con numerose e precise prescrizioni alla valutazione di impatto ambientale tutto il fascicolo è stato trasferito al ministero dei Beni Culturali. Servirà un altro ok per poter aprire i cantieri. La parte di competenza del Mibact serve per capire come e in che modo dovranno essere rispettati durante l' esecuzione dei lavori i vincoli architettonici e storici dell' area. Non si capisce bene quali siano ma in ogni caso la realizzazione degli approdi nella zona di Pentimele a Nord del porto cittadino porterà a una modificazione urbanistica importante oltre a cambiare radicalmente l' area che, però attualmente è in uno stato di totale degrado e anzi una parte del piazzale- adesso usato come parcheggio dei camionisti- sta cedendo con tanto di ordinanza di divieto di sosta e transito emessa dalla Capitaneria di Porto. I tempi di rilascio del nuovo parere non sono noti ma comunque lo scoglio più duro per le società è stato superato perché l' iter amministrativo che ha portato all' ok alla Via arrivato il 16 novembre scorso ma conosciuto solo nei giorni scorsi è stato molto travagliato e ricco di stop. Una prima procedura era stata ritirata, poi la ripartenza, la richiesta di integrazione documentale, quindi a febbraio scorso l' emissione di 42 prescrizioni pesanti e gli adempimenti tecnici sollecitati alle ditte. Tutto adempiuto già prima dell' estate scorsa. Quindi la fase di opposizione degli enti locali, della Regione e dell' Asp che hanno rallentato il tutto. Mesi e mesi per esaminare carte e fornire le dovute risposte. Alla fine tutto è stato superato e il progetto ha avuto l' ok. Ancora non definitivo. La città quindi si può preparare alla nuova vita dell' area Nord del porto con i tir in arrivo e in partenza da e per Messina. In fondo questa attività si sposterà dall' interno del bacino portuale (di fatto non utilizzato se non per qualche sporadico arrivo di navi crociere e per le navi di "Diano") all' esterno ma con una piattaforma grande.

Metro City sulle barricate Il vice sindaco metropolitano Riccardo Mauro interviene sul caso dei tir al porto e dichiara: «Progetto scellerato, non possono procedere contro la volontà della comunità. Non retrocediamo di un millimetro. È inimmaginabile proporre un tale stravolgimento dell' assetto urbanistico di un' area così ampia senza il coinvolgimento delle realtà locali. Il Comune di Reggio

-segue

Calabria, il Comune di Villa San Giovanni, la Città Metropolitana, l' Azienda Sanitaria Provinciale, la Regione Calabria, sono Enti che hanno già tutti espresso, in maniera formale e a nome delle comunità che rappresentano, un parere fortemente negativo nei confronti del progetto di spostamento del traffico pesante dal porto di Villa San Giovanni a quello di Reggio. Non è possibile far prevalere interessi privati a danno di un' intera comunità».

Lo stesso Mauro aggiunge: «Troviamo assurdo che si possa pensare di passare sopra le teste di un' intera comunità. In più occasioni le nostre Amministrazioni si sono espresse formalmente e politicamente contro questo scellerato progetto. Non appena siamo venuti a conoscenza ufficialmente della proposta avanzata dalle compagnie private, ci siamo immediatamente attivati con atti ufficiali, debitamente trasmessi agli organi competenti, per evitare il progetto potesse andare avanti contro la volontà del territorio. A queste determinazioni ufficiali sono poi seguite delle prese di posizione pubbliche da parte del sindaco, che attraverso gli organi di stampa, ha rivolto un appello alla città affinché le forze sociali prendessero una posizione netta contro l' ipotesi dello spostamento. Dopo la trasmissione degli atti ufficiali e le audizioni dei tecnici, il sindaco Falcomatà ha voluto inoltre recarsi personalmente presso la sede del Ministero per manifestare apertamente la contrarietà della Città a questo progetto. Non si tratta ovviamente di una contrarietà per partito preso».

Poi Mauro aggiunge: «È incomprensibile dunque - ha concluso Mauro - come oggi il ministero abbia potuto sottovalutare le istanze presentate in seguito agli atti formali approvati dalle istituzioni locali.

Da parte nostra avevamo chiesto, di concerto l' Amministrazione comunale di Villa San Giovanni, lo spostamento dell' approdo nell' area di sud del porto di Villa San Giovanni, in uno spazio individuato e che ricade all' interno di quel Comune. Una soluzione vantaggiosa, peraltro condivisa anche con le associazioni operanti sul territorio, che avrebbe accontentato tutti. Non comprendiamo dunque come il Ministero possa tapparsi le orecchie di fronte a quanto unanimemente sostenuto dall' intera comunità dello Stretto e procedere sordamente su un progetto che invece non convince proprio nessuno. Chiediamo pertanto con forza al Governo di rivedere immediatamente questa decisione».

Porta Medicea Srl sul waterfront di Benetti a Livorno

LIVORNO - Quando una città torna a valorizzare le proprie radici storiche, con interventi che salvaguardano le esigenze del presente senza tradire il passato. È il significato dell'intervento annunciato due giorni fa dal Comune livornese per tutta l'area relativa all'ex cantiere navale Fratelli Orlando, da tempo diventato cantiere Benetti. La storica porta del cantiere sarà restaurata e consegnata alla società Porta Medicea Srl (segue a pagina 9)

Porta Medicea Srl

Medicea, che a fianco della società Azimut/Benetti sta riqualificando tutto il waterfront del cantiere con la città. Sarà creata anche una passerella tra gli scali Novi Lena e l'interno del cantiere, per far affacciare il quartiere direttamente sulle aree rimesse a nuovo dalla stessa Porta Medicea. Anche la parte iniziale del viale a mare, viale Italia, sarà arricchita di quasi un centinaio di tamerici e vedrà potenziato lo scivolo della Bellana per le barchette a vela. Il tutto, ricorda il sindaco di Livorno Filippo Nogarin, a riconfermare il ruolo di città di mare che sul mare si proietta.

| CON QUATTRO EVENTI NELLE PRINCIPALI CITTÀ DOVE OPERA |

“Il Porto dei piccoli” incontra i sostenitori

Da Livorno a La Spezia, da Genova a Roma, momenti di condivisione e di presentazione di risultati e programmi



GENOVA - L'associazione onlus "Il Porto dei piccoli", che si occupa dei bambini ospedalizzati, ha in programma una serie di eventi in cui verranno presentate le attività

dei volontari nell'organizzazione, anche per sottolineare l'importanza dell'impegno. Gli eventi sono programmati a Livorno, La Spezia, Genova e infine a Roma nella sede di Confitarma. Tutte località dove l'associazione non solo è cresciuta come numero di soci e di sostenitori, ma ha svolto anche nell'anno ripetuti interventi negli ospedali e nelle cliniche per portare ai bambini ricoverati un momento di solidarietà e di sorriso.

Ecco il calendario previsto.

Lunedì 3 dicembre a Livorno, a bordo del traghetto "Liburna" mes-

so a disposizione dalla Toremar, il presidente del "Il Porto dei piccoli" Ignazio Messina incontrerà soci, sostenitori ed amici dalle 18,45.

Mercoledì 5 dicembre sarà la volta di La Spezia, dove l'incontro è programmato sempre alle 18,45 al teatro civico di Piazza Mentana.

A Genova l'appuntamento è per mercoledì 12 dicembre a Palazzo San Giorgio, dalle 18,45.

A Roma si chiude il tour del presidente Messina il giorno dopo, giovedì 13 dicembre nella sede di Confitarma in piazza Santi Apostoli, la mattina dalle 11,30.

ISOLA D'ELBA

Tassa di soggiorno Il consiglio di Rio boccia l'aumento

■ A pagina 17

RIO

GESTIONE ASSOCIATA

IL REGOLAMENTO DELLA GESTIONE ASSOCIATA PREVEDE CHE IL CONTRIBUTO È ISTITUITO CON DELIBERA DEI CONSIGLI

Tassa di sbarco, aumento bocciato Il consiglio ha stoppato l'iter

Il sindaco Corsini: «La consulta ha solo ruolo di indirizzo politico»

SE QUALCUNO sperava che il comune di Rio facesse un passo indietro sulla sua posizione di netta contrarietà all'aumento dell'importo del contributo di sbarco in alta stagione portandolo da 3,5 a 5 euro voluto dal sindaco di Capoliveri Ruggero Barbetti se ne dovrà fare una ragione. L'ultimo nato dei comuni isolani ha infatti ufficializzato la sua contrarietà al ritocco in questione con un atto ufficiale del consiglio comunale. Un ordine del giorno approvato all'unanimità con il quale viene dato mandato al sindaco Marco Corsini «di esprimere nella consulta dei sindaci, e comunque in tutte le sedi, la posizione del consiglio comunale sfavorevole all'aumento del contributo di sbarco ed invece favorevole al mantenimento del contributo stesso nell'attuale ammontare» ed

anche «di adottare tutte le iniziative, autonome ed associate, volte a perseguire una politica di contenimento dei prezzi di trasporto navale e di miglioramento della qualità dell'offerta turistica». Alla base della decisione dell'assemblea rieme il fatto che «nel 2018 le presenze turistiche hanno subito un calo e quindi, in presenza di un dato recessivo non appare opportuno aumentare il contributo con un effetto che porterebbe ad un incremento del costo del biglietto complessivo del trasporto navale già considerevole, con conseguenze potenzialmente disincentivanti sull'affluenza turistica».

NELL'OCCASIONE il sindaco Corsini ha ribadito, come aveva già fatto nella tumultuosa riunione della consulta dei sindaci di lu-

nedi scorso, che ogni decisione sull'argomento è di competenza del consiglio comunale e non dei primi cittadini. «Il regolamento della gestione associata – ha ricordato Corsini in aula – prevede che il contributo di sbarco è istituito da tutti i comuni con delibera dei rispettivi consigli comunali e che ogni modifica del relativo importo deve essere ugualmente deliberata dagli stessi consigli comunali su proposta della consulta dei sindaci. Quindi la consulta dei sindaci, nel procedimento di legge, è organo di puro indirizzo politico, titolare in materia di un potere propositivo finalizzato all'esercizio dei poteri decisionali spettanti ai consigli comunali». Il no del consiglio rieme all'aumento del contributo di sbarco di fatto lo ha bloccato perché, per autorizzarlo, serve il via libera di tutti i comuni.



SQUADRA
Il sindaco Marco Corsini con la sua giunta

IL VOTO
Un ordine del giorno approvato all'unanimità

Justice abbonamento: 101948