



Primo Piano:

- **I porti meridionali al bivio** (Gente e Territorio)

Venezia:

"...Aziende e sindacati: difendiamo il porto..." (Il Gazzettino)

"...Chioggia, l'ex discarica diventa nuova area portuale..."

(Il Sole 24 Ore, Informatore Navale, Messaggero Marittimo)

"...Gli operatori portuali scrivono alla salvaguardia: si a scavi e palancole..." (La Nuova Venezia e Mestre)

Genova:

"...Stipendi dei camalli, trattativa serratissima a Palazzo San Giorgio..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Il crollo di Ponte Morandi non ha causato un tracollo del traffico delle merci movimentato dal porto di Genova..."

(Informare, Il Secolo XIX, Messaggero Marittimo)

"...Gru di banchina a Vado Ligure..." (Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime, Informare)

"...Nuove opere per 337mln a Genova e Savona..." (Messaggero Marittimo)

"...Porti come arredo urbano, un'idea controversa..."

(Informazioni Marittime)

"...Porti e armatori, equilibri da rivedere dopo l'apertura di Calata Bettolo..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Convegno a Livorno per promuovere le sinergie tra le AdSP del Mar Tirreno e del Mar Ligure..." (Informare, Informatore Navale, Il Tirreno)

"...Lavori dimenticati a Molo e Vegliaia..." (Il Tirreno)

"...O si modifica il codice degli appalti o arriverà l'impasse dei lavori pubblici..." (Il Tirreno)

"...Crociere, 3 navi su 4 nei terminal merci..." (Il Tirreno)

"...Autostrade del mare e crociere: fare sistema è indispensabile..."

(Il Telegrafo)

"...Tanti spunti e poche risposte concrete. Ma i tempi sono stretti..."

(Il Telegrafo)

"...Acque più pulite nei porti con il progetto GRRinPORT..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Onorato apre una linea da Livorno a Napoli..." (Il Tirreno)

"...Rixi: avanti tutta con la Darsena Europa..." (Il Tirreno)

Piombino:

"...Il porto deve svilupparsi di più..." (Il Telegrafo)



Brindisi:

"...Una spinta ecologica al porto di Brindisi..."

(La Gazzetta del Mezzogiorno)

Messina:

"...Porto di Tremestieri, lavori nel vivo..." (Tempo Stretto)

"...Tir al porto..." (Gazzetta del Sud)

"...L'Autorità non si tocca. E' blindata nel decreto..." (Gazzetta del Sud)

"...No a Zes per l'area dello Stretto..." (Tempo Stretto)

Augusta:

"...Il Tar chiude il procedimento..."

(Giornale di Sicilia, Tempo Stretto, La Sicilia)

I porti meridionali al bivio

Si è svolto a Bari il 3 dicembre il **convegno di Assoporti** sul futuro della portualità meridionale. In una sala della stazione marittima molto affollata e molto attenta, sono stati affrontati i principali temi delle sfide che attendono gli scali marittimi del Sud.

Nel contesto di una crisi economica che morde ancora le regioni del Mezzogiorno, sia pure con timidi segnali di ripresa, i porti possono costituire un asse primario per la ripartenza del Sud, dopo un decennio di crisi che lascia ancora cicatrici profonde sul tessuto produttivo.

I porti meridionali rappresentano, in volume, oltre la metà del traffico marittimo nazionale, con più di 250 milioni di tonnellate/anno rispetto al mezzo miliardo dell'intero Paese. Si tratta di uno dei rari casi in cui il Mezzogiorno risulta essere sovrarappresentato rispetto alla sua dimensione territoriale.

Aziende e sindacati: «Difendiamo il porto»

Storica presa di posizione trasversale in vista della commissione di salvaguardia che martedì deciderà sui lavori nel Canale dei Petroli: «Ora atti di responsabilità»

L' APPELLO MESTRE «Giù le mani dal porto».

Non è la prima volta che qualcuno lo dice ma è la prima volta che tutta l' economia veneziana e pure i Sindacati si mettono assieme per scongiurare «non solo la decrescita felice', ma anche la morte dello scalo e quindi la fine del più prestigioso porto-emporio del mondo».

Assiterminal (associazione italiana terminalisti portuali), Ente della zona industriale di Porto Marghera (e quindi anche Confindustria che è al suo interno), Assoagenti Veneto, Federagenti, Assosped Venezia, Confetra Nord Est, Fai (federazione autotrasportatori italiani), Associazione spedizionieri doganali del Veneto, Organizzazioni Sindacali hanno sottoscritto un documento che ricorda come il porto rappresenti il 25% del totale della ricchezza prodotta nel Comune di Venezia e, tra crocieristica, merci e industria, dia lavoro a 18.500 lavoratori (13.500 a Marghera e 5.000 per i passeggeri) dipendenti di oltre mille aziende.

SCHIERAMENTO EPOCALE Nemmeno prima del Comitato dello scorso 7 novembre, quando venne deciso di spostare le grandi navi dalla Marittima al canale industriale Nord di Porto Marghera, ci fu una mobilitazione così compatta attorno al porto.

Bisogna tornare a oltre cinque anni fa, quando ci fu un' insurrezione per chiedere garanzie sull' accessibilità delle navi, ma quella volta Aziende e Sindacati erano contro l' Autorità portuale, oggi sono schierate a sostegno dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas) alle prese contemporaneamente con una serie di questioni che potrebbero rivelarsi esiziali per lo scalo veneziano: dal Governo che ha rimesso in discussione la decisione del Comitato sulle grandi navi, alla manutenzione ordinaria del porto, in particolare lo scavo dei canali, senza la quale le navi non possono accedere in laguna.

E non è un caso che questo documento sia uscito ieri, due giorni dopo la prima scadenza imposta dalla Commissione di Salvaguardia che, per il 6 dicembre, aspettava nuova documentazione dal Porto, e a cinque giorni dalla nuova convocazione nel corso della quale la Salvaguardia dovrà decidere se approvare o bocciare il progetto (da 15 milioni di euro) di Protezione del Canale Malamocco-Marghera per evitare che i fanghi della laguna continuino a scivolare nel letto del canale principale di accesso al

-segue

porto provocandone l'innalzamento del fondale e bloccando l'accesso alle navi più grandi.

La riunione di martedì prossimo è considerata fondamentale dalle parti perché quella attesa, dopo più di un rinvio, non è una semplice decisione su un progetto, ma la conferma o la smentita del fatto che il Porto è una realtà fondamentale per l'economia e la vita della città e che gli interventi per mantenerne la funzionalità sono manutenzione necessaria e ordinaria. Perché se dovesse passare il principio secondo il quale ogni lavoro diventa straordinario, con conseguenti perdite enormi di tempo, il Porto non riuscirebbe più a garantire l'accessibilità alle banchine e perderebbe la fiducia delle compagnie.

LE PRIORITÀ «L'economia del Mare può continuare a rappresentare, per la città metropolitana, la principale risorsa per mantenersi viva e attiva - scrivono infatti Aziende e Sindacati -. Per fare questo però sono necessari seri atti di responsabilità a sostegno di progetti che risultino realizzabili, sostenibili e che coprano esigenze di lungo periodo».

Perciò non solo è considerato prioritario l'ok della Salvaguardia ai lavori lungo il canale dei Petroli (nell'ambito di piani periodici di manutenzione e ricalibratura dei canali portuali) ma lo sono anche gli «accordi per il conferimento dei fanghi a condizioni di mercato per garantire l'accessibilità nautica necessaria al porto già fortemente penalizzato dal MoSE».

Lasciate lavorare le istituzioni, l'Autorità portuale in primis, conclude l'appello, «senza strumentalizzazioni di basso livello, per non cadere nel fatale errore di estromettere settori importanti dell'industria locale, che ha investito sul porto, penalizzando attività economicamente rilevanti, contribuendo così al fenomeno di museizzazione della città».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ELISIO TREVISAN

BONIFICHE

Chioggia, l' ex discarica diventa nuova area portuale

Firmato il contratto fra Aspo ed Herambiente, lavori per 35 milioni

Il porto di Chioggia cresce negli spazi dell' ex discarica di Borgo San Giovanni: bonificata e riportata a nuova vita, ospiterà dal 2019 nuovi piazzali e banchine portuali, strategici per il rilancio del terminal. Il contratto d' appalto che dà il via all' inizio dei lavori è stato firmato ieri da Damaso Zanardo, presidente di A.S.Po, Azienda Speciale del Porto di Chioggia di proprietà della Camera di Commercio di Venezia Rovigo, e Andrea Ramonda, ad di Herambiente, società del Gruppo Hera leader a livello nazionale nel trattamento rifiuti, aggiudicatrice della gara in associazione temporanea di impresa con tre aziende venete (CGX Costruzioni Generali Xodo Srl, Idea Srl e Rossi Renzo Costruzioni Srl).

Gli interventi di bonifica - valore complessivo 35 milioni - porteranno alla riqualificazione di un' area di 60mila metri quadri ricolma di circa 395mila metri cubi di rifiuti RSU, prodotti nel comune dal 1961 al 1984: si tratta di una tra le discariche oggetto di infrazione, segnalate dalla Commissione europea, più estese a livello nazionale. I lavori dureranno 495 giorni, e saranno seguiti dal collaudo. Grazie al riutilizzo dell' 80% dei materiali inerti derivanti dalla bonifica dei terreni attraverso tecniche di trattamento in situ, verranno realizzati circa 60mila metri quadri di piazzali portuali, che, collegati a quelli retrostanti di 75mila metri quadri, renderanno operativa un' area di circa 200mila mq. Inoltre si procederà a un primo imbonimento propedeutico alla successiva realizzazione di ulteriori 1.500 metri di banchine portuali.

Il sito rientra tra gli interventi all' interno dell' Accordo di Programma quadro tra ministero dell' Ambiente e Regione Veneto del 3 dicembre del 2014 per l' attuazione del piano straordinario di bonifica delle discariche abusive. Alla firma erano presenti tutti i soggetti coinvolti, a cominciare dalla Regione Veneto che ha finanziato parte degli interventi.

«Dopo trent' anni di attesa - dice Giuseppe Fedalto, presidente Cciao Venezia Rovigo - Chioggia avrà uno spazio strategico per il rilancio dello scalo e per tutto il sistema delle imprese». L' operazione siglata «è fondamentale per il rilancio dello scalo come porto commerciale, fluvio marittimo e turistico - commenta Zanardo - e darà continuità alle iniziative commerciali che come ente abbiamo avviato negli ultimi mesi, a dimostrazione dell' appetibilità dello scalo». L' obiettivo - conclude Tomaso Tommasi di Vignano, presidente esecutivo del Gruppo Hera - «è lavorare in direzione di una riqualificazione

-segue

complessiva della zona. L' Adriatico rappresenta un ambito sul quale siamo attivi a 360 gradi, non soltanto in Veneto ma anche in Emilia-Romagna e in Friuli VG».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Barbara Ganz

Informatore Navale

PORTO DI CHIOGGIA: FIRMATO IL CONTRATTO D'APPALTO PER LA BONIFICA DELLA DISCARICA IN VAL DA RIO TRA ASPO E HERAMBIENTE

Gli interventi renderanno operativi circa 200.000 mq di piazzali portuali e grazie al riutilizzo dell'80% degli inerti verranno realizzate ulteriori banchine portuali per 1.500 mt.

Chioggia, 7 dicembre 2018 - A partire dal nuovo anno l'ex discarica di Borgo San Giovanni in località Val da Rio a Chioggia verrà bonificata e riportata a nuova vita, con la realizzazione di nuovi piazzali e banchine portuali, strategiche per il rilancio del terminal fluviomarittimo della città clodiense.

Il contratto d'appalto, che dà il via all'inizio dei lavori, è stato firmato questa mattina da **Damaso Zanardo**, presidente di **A.S.Po, Azienda Speciale del Porto di Chioggia** di proprietà della

Camera di Commercio di Venezia Rovigo e Andrea Ramonda, Amministratore Delegato di **Herambiente**, la società del Gruppo Hera leader a livello nazionale nel trattamento rifiuti, aggiudicatrice della gara in ATI con tre aziende del territorio veneto, **CGX Costruzioni Generali Xodo Srl, Idea Srl e Rossi Renzo Costruzioni Srl**.

Gli interventi di bonifica del valore complessivo di **35.000.000 euro** porteranno alla riqualificazione di un'area di **60.000 mq** composta da ca. **395.000 mc.** di rifiuti **RSU**, prodotti nel comune di Chioggia dal 1961 al 1984, una tra le discariche oggetto di infrazione, segnalate dalla Commissione Europea, più estese a livello nazionale.

I lavori, appaltati all'ATI guidata da Herambiente di Bologna, dureranno **495 giorni**, a cui seguiranno le operazioni di collaudo. Grazie al riutilizzo dell'80% dei materiali inerti derivanti dalla bonifica dei terreni attraverso tecniche di trattamento in situ verranno realizzati a conclusione dell'intervento ca. **60.000 mq** di piazzali portuali, che collegati a quelli retrostanti già esistenti di **75.000 mq.** renderanno operativa un'area di circa **200.000 mq.**, ed inoltre un primo imbonimento propedeutico alla successiva realizzazione di ulteriori **1.500 mt. di banchine portuali**, con fondali previsti a **-11 mt.**

Il sito da bonificare rientra tra gli interventi all'interno dell'Accordo di Programma quadro tra Ministero dell'Ambiente e Regione Veneto del 03.12.2014 per l'attuazione del piano straordinario di bonifica delle discariche abusive, individuate dal procedimento di individuazione dei siti nazionali oggetto di procedura di infrazione comunitaria n. 2003/2007, programma oggi sotto il coordinamento del Commissario Straordinario alle Bonifiche, il Generale Giuseppe Vadalà.

Al momento della firma, siglata nella sede di A.S.Po, erano presenti tutti gli Enti e i soggetti coinvolti nell'iter autorizzativo in primis la **Regione Veneto** che ha finanziato parte degli interventi,

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia, Città Metropolitana, Comune di Chioggia e Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche.

"Dopo trent'anni di attesa la città di Chioggia avrà finalmente un'area riqualificata e bonificata – ha dichiarato **Giuseppe Fedalto, presidente CCIAA Venezia Rovigo** – Uno spazio strategico per il rilancio dello scalo clodiense e per tutto il sistema imprese. Sono felice che nell'ATI aggiudicatrice del bando vi siano tra le mandanti tre aziende venete, due veneziane e una polesana, un bel segnale di riconoscimento per il territorio e per l'operato delle nostre imprese".

"L'operazione siglata, fortemente perseguita dal Consiglio, è fondamentale per il rilancio dello scalo clodiense come Porto Commerciale, Fluvio Marittimo e Turistico – ha commentato **Damaso Zanardo, presidente A.S.Po Chioggia** - e darà continuità alle iniziative commerciali che come ente abbiamo avviato negli ultimi mesi, a dimostrazione dell'appetibilità dello scalo di Chioggia e dei primi concreti segnali di uscita dalla crisi economica internazionale. La professionalità di un gruppo come Hera, primo operatore nazionale nel trattamento dei rifiuti, garantisce all'operazione qualità, elevati livelli di efficienza e sostenibilità ambientale".

-segue

“Per bonificare un'area – ha affermato **Tomaso Tommasi di Vignano**, presidente esecutivo del Gruppo Hera – bisogna disporre di competenze, risorse e professionalità importanti, che attraverso Herambiente siamo orgogliosi di mettere al servizio del territorio clodiense. Il nostro obiettivo è lavorare in direzione di una riqualificazione complessiva della zona del porto, puntando come sempre su interventi mirati, che nascono da uno studio approfondito del contesto in cui andiamo a operare. Del resto l'Adriatico rappresenta un ambito a noi molto caro, sul quale siamo attivi a 360 gradi, non soltanto in Veneto ma anche in Emilia-Romagna e in Friuli Venezia Giulia, maturando esperienze che ci consentiranno di replicare anche a Chioggia un modello capace di garantire elevati livelli di efficienza e sostenibilità ambientale ed economica.”

Porto Chioggia: firmato appalto bonifica Val da Rio

Interventi strategici per rilancio terminal fluvio marittimo

CHIOGGIA – A partire dal nuovo anno l'ex discarica di Borgo San Giovanni in località Val da Rio a Chioggia verrà bonificata e riportata a nuova vita, con la realizzazione di nuovi piazzali e banchine portuali, strategiche per il rilancio del terminal fluviomarittimo della città clodiense.

Il contratto d'appalto, che dà il via all'inizio dei lavori, è stato firmato da Damaso Zanardo, presidente di A.S.Po, Azienda speciale del porto di Chioggia di proprietà della Camera di Commercio di Venezia Rovigo e Andrea Ramonda, amministratore delegato di Herambiente, la società del Gruppo Hera leader a livello nazionale nel trattamento rifiuti, aggiudicatrice della gara in ATI con tre aziende del territorio veneto, CGX Costruzioni Generali Xodo Srl, Idea Srl e Rossi Renzo Costruzioni Srl.

Gli interventi di bonifica del valore complessivo di 35 milioni di euro porteranno alla riqualificazione di un'area di 60.000 mq composta da circa 395.000 mc di rifiuti RSU, prodotti nel comune di Chioggia dal 1961 al 1984, una tra le discariche oggetto di infrazione, segnalate dalla Commissione europea, più estese a livello nazionale.

I lavori, appaltati all'ATI guidata da Herambiente di Bologna, dureranno 495 giorni, a cui seguiranno le operazioni di collaudo. Grazie al riutilizzo dell'80% dei materiali inerti derivanti dalla bonifica dei terreni attraverso tecniche di trattamento in situ verranno realizzati a conclusione dell'intervento ca. 60.000 mq di piazzali portuali, che collegati a quelli retrostanti già esistenti di 75.000 mq. renderanno operativa un'area di circa 200.000 mq., ed inoltre un primo imbonimento propedeutico alla successiva realizzazione di ulteriori 1.500 mt. di banchine portuali, con fondali previsti a -11 mt.

Il sito da bonificare rientra tra gli interventi all'interno dell'Accordo di programma quadro tra ministero dell'Ambiente e Regione Veneto del 3 Dicembre 2014 per l'attuazione del piano straordinario di bonifica delle discariche abusive, individuate dal procedimento di individuazione dei siti nazionali oggetto di procedura di infrazione comunitaria n. 2003/2007, programma oggi sotto il coordinamento del Commissario straordinario alle bonifiche, il generale Giuseppe Vadalà.

Al momento della firma, siglata nella sede di A.S.Po, erano presenti tutti gli Enti e i soggetti coinvolti nell'iter autorizzativo in primis la Regione Veneto che ha finanziato parte degli interventi, Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Città Metropolitana, Comune di Chioggia e Provveditorato Interregionale per le Opere pubbliche.

“Dopo trent'anni di attesa la città di Chioggia avrà finalmente un'area riqualificata e bonificata – ha dichiarato Giuseppe Fedalto, presidente Cciao Venezia Rovigo – Uno spazio strategico per il rilancio dello scalo clodiense e per tutto il sistema imprese. Sono felice che nell'ATI aggiudicatrice del bando vi siano tra le mandanti tre aziende venete, due veneziane e una polesana, un bel segnale di riconoscimento per il territorio e per l'operato delle nostre imprese”.

“L'operazione siglata, fortemente perseguita dal Consiglio, è fondamentale per il rilancio dello scalo clodiense come porto commerciale, fluvio marittimo e turistico – ha commentato Zanardo – e darà continuità alle iniziative commerciali che come ente abbiamo avviato negli ultimi mesi, a dimostrazione dell'appetibilità dello scalo di Chioggia e dei primi concreti segnali di uscita dalla crisi economica internazionale. La professionalità di un gruppo come Hera, primo operatore nazionale nel trattamento dei rifiuti, garantisce all'operazione qualità, elevati livelli di efficienza e sostenibilità ambientale”.

-segue

“Per bonificare un’area – ha affermato Tomaso Tommasi di Vignano, presidente esecutivo del Gruppo Hera – bisogna disporre di competenze, risorse e professionalità importanti, che attraverso Herambiente siamo orgogliosi di mettere al servizio del territorio clodiense. Il nostro obiettivo è lavorare in direzione di una riqualificazione complessiva della zona del porto, puntando come sempre su interventi mirati, che nascono da uno studio approfondito del contesto in cui andiamo a operare. Del resto l’Adriatico rappresenta un ambito a noi molto caro, sul quale siamo attivi a 360 gradi, non soltanto in Veneto ma anche in Emilia-Romagna e in Friuli Venezia Giulia, maturando esperienze che ci consentiranno di replicare anche a Chioggia un modello capace di garantire elevati livelli di efficienza e sostenibilità ambientale ed economica”.

La Nuova Venezia e Mestre

canale dei petroli

Gli operatori portuali scrivono alla Salvaguardia «Si a scavi e palancole»

MARGHERA. L' Autorità Portuale ha già avviato il dragaggio del tratto iniziale del canale dei Petroli per riportarlo al pescaggio di 11,30 metri.

Ma gli operatori portuali vogliono che questa volta si arrivi anche a "proteggere" le sponde del canale Malamocco-Marghera con palancole metalliche e scogliere di pietra in modo da stabilizzarle ed evitare che franino nel fondo del canale, riducendo così il pescaggio e il conseguente possibilità per le navi più grandi e con più carico di raggiungere i terminal portuali.

Le associazioni degli operatori portuali hanno deciso di farsi sentire tutti insieme, con un appello intitolato "Giù le mani dal porto", per chiedere «la definizione dei piani periodici di manutenzione e ricalibratura dei canali portuali e accordi per il conferimento dei fanghi a condizioni di mercato per garantire l'accessibilità nautica necessaria per il porto già fortemente penalizzato dal Mose». «Il porto e l'economia del Mare» dice ancora l'appello «può rappresentare, per la città metropolitana, nel futuro come nel passato, la principale risorsa per mantenersi viva e attiva. Per fare questo sono necessari progetti realizzabili,

sostenibili e che coprano esigenze di lungo periodo, a vantaggio della città, dei suoi cittadini e, soprattutto, dei giovani». L'appello _ sottoscritto dalle associazioni dei terminalisti, Assosped, Federagenti, gli autotrasportatori di Confetra e Fai, degli agenti spedizionieri doganali e non meglio precisate Organizzazioni Sindacali _ arriva alla vigilia della riunione della Commissione di Salvaguardia, in programma martedì 11 dicembre, che dovrà dare il suo parere "vincolante" al progetto dell' Autorità di Sistema Portuale veneziana e dal Consorzio Venezia Nuova che palancole in ferro alte nove metri per una lunghezza di oltre un chilometro tra Malamocco e Fusina in corrispondenza della Cassa di Colmata A e, in un secondo momento, una protezione a scogliera in pietra sulle sponde del Canale dei Petroli al bordo della cassa di colmata B. Un intervento che, secondo alcuni ambientalisti ed ex membri della Commissione di Salvaguardia, contrasta con il Piano Morfologico Lagunare e rischia di sconvolgere ancor più l'idrodinamica lagunare. La Commissione di Salvaguardia si è riservata di decidere nella seduta di mercoledì prossimo, dopo aver esaminato le risposte dell' Autorità Portuale su quattro argomenti: «la provvisorietà dell'intervento, la riduzione della velocità delle navi transitanti lungo

-segue

il canale durante gli eventuali lavori, gli effetti idrodinamici conseguenti all' intervento sulla biodiversità (flora e fauna) e la verifica che la soluzione del palancolato presentata nel progetto sia l' unica opzione percorribile».

Secondo l' Autorità Portuale il «progetto si sviluppa coerentemente con quanto previsto dal Piano morfologico del 1993, dal Palav e, più in generale, dalle normative vigenti per la laguna di Venezia, come confermano in sede di approvazione della procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale regionale e dai comuni della Città Metropolitana».

—Gianni Favarato.

9,15 – 9,50

Saluti di benvenuto Presidente Federmanager Livorno *Claudio Tonci* Paolo Filauro Federmanager Liguria e Paolo Cannavò Federmanager Roma

Presidente AdsP Mar Tirreno Settentrionale Stefano Corsini

GGenova -
VeGenova
- Vertice a
porte chiu-
se ieri matti-
na tra il pre-
sidente
dell' Autorit
à di sistema
portuale
Genova-
Savona, Pa-
olo Emilio
Signorini,
e il console
della Com-
pagnia Uni-
ca dei la-
voratori del
porto di
Genova,
Antonio
Benvenuti:
all' uscita i
due rispet-
tano la
consegna
del silenzio,
ma il tema
dell'incontr
o è stato
anticipato
venerdì dai
sindacati.

The Medi Telegraph

Stipendi dei camalli, trattativa serratissima a Palazzo San Giorgio

Genova - Vertice a porte chiuse ieri mattina tra il presidente dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, e il console della **Compagnia Unica dei lavoratori del porto di Genova, Antonio Benvenuti**: all'uscita i due rispettano la consegna del silenzio, ma il tema dell'incontro è stato anticipato venerdì dai sindacati, che hanno sottolineato la situazione di rischio per gli stipendi di novembre dei camalli genovesi (da liquidare il 20 dicembre con la tredicesima). Nell'incontro si sarebbe parlato anche dei 6 milioni stanziati a favore della Culmv con il decreto Genova, ma non è chiaro se questi soldi potranno essere utilizzati per queste partite.

Il motivo per cui la Culmv è nuovamente alle prese con problemi contabili sarebbe determinato, secondo quanto circola in banchina, da ritardi dei terminalisti nel pagamento delle giornate lavorate, cui si aggiungerebbe un braccio di ferro tutto commerciale tra i camalli e alcuni terminal su delle partite in sospeso legate a delle trattenute sui corrispettivi delle giornate lavorate, **così come una serie di arretrati che la Culmv a sua volta dovrebbe corrispondere all'agenzia di fornitura di lavoro interinale Intempo** per la copertura dei cosiddetti "picchi dei picchi" (cioè quando il carico di lavoro in banchina è tale per cui non basta più l'intervento dei camalli a fianco delle squadre dei lavoratori dipendenti dei terminal, ma è necessario un ulteriore contributo di forza lavoro). **Domani, lunedì 10 dicembre, ci sarà un nuovo incontro**, questa volta esteso a sindacati e rappresentanti dei terminalisti. Ieri Benvenuti e Signorini avrebbero concordato su alcuni punti da proporre per risolvere l'impasse, decidendo però di non formalizzarli ancora, in rispetto delle parti in causa che dovranno essere consultate (sindacati per la parte stipendi, terminalisti su stip

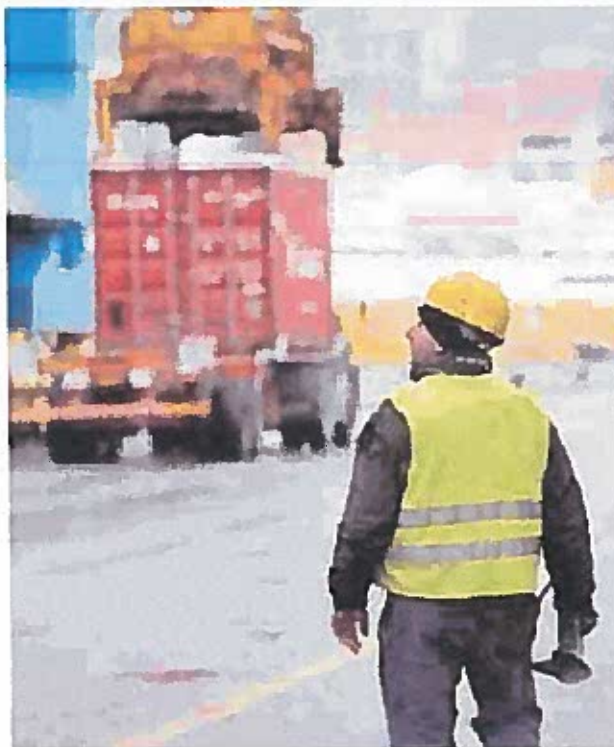
Stipendi dei camalli a rischio, si spera nel decreto Genova

Signorini e Benvenuti studiano le ipotesi per superare l'impasse della Culmv
Il problema dovuto a un mix di ritardi nei pagamenti e vertenze commerciali

Alberto Quarati

Vertice a porte chiuse ieri mattina tra il presidente dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, e il console della Compagnia Unica dei lavoratori del porto di Genova, Antonio Benvenuti: all'uscita i due rispettan-
no la consegna del silenzio, ma il tema dell'incontro è stato anticipato venerdì dai sindacati, che hanno sottolineato la situazione di rischio per gli stipendi: di novembre dei camalli genovesi (da liquidare il 20 dicembre con la tredicesima). Nell'incontro si sarebbe parlato anche dei 6 milioni stanziati a favore della Culmv con il decreto Genova, ma non è chiaro se questi soldi potranno essere utilizzati per queste partite.

Il motivo per cui la Culmv è nuovamente alle prese con problemi contabili sarebbe determinato, secondo quanto circola in banchina, da ritardi dei terminalisti nel pagamento delle giornate lavorate, cui si aggiungerebbe un braccio di



Un lavoratore nel porto di Genova

FAMBA NCHI

ferro tutto commerciale tra i camalli e alcuni terminal su delle partite in sospeso legate a delle trattenute sui corrispettivi delle giornate lavorate, così come una serie di arretrati che la Culmv a sua volta dovrebbe corrispondere all'agenzia di fornitura di lavoro interinale in tempo per la copertura dei cosiddetti "picchi dei picchi" (cioè quando il carico di lavoro in banchina è tale per cui non basta più l'intervento dei camalli a fianco delle squadre dei lavoratori dipendenti dei terminal, ma è necessario un ulteriore contributo di forza lavoro). Domani ci sarà un nuovo incontro, questa volta esteso a sindacati e rappresentanti dei terminalisti. Ieri Benvenuti e Signorini avrebbero concordato su alcuni punti da proporre per risolvere l'impasse, decidendo però di non formalizzarli ancora, in rispetto delle parti in causa che dovranno essere consultate (sindacati per la parte stipendi, terminalisti su stipendi e vertenze commerciali). —

© PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

Il crollo di Ponte Morandi non ha causato un tracollo del traffico delle merci movimentato dal porto di Genova

A settembre il traffico è aumentato del +3,6% e ad ottobre è calato del -5,6%

informARE - I dati sono dati. Ma non per questo il loro valore è messo meno in discussione di quello delle parole (anche se - come si saranno accorti i lettori di *informARE* - il nostro giornale ripone più affidamento nei primi che nelle seconde).

Quando si tratta di sostenere una tesi non sembra esserci nulla di oggettivo. I dati, le cifre, che possono essere utili ad avvalorare o a smentire una tesi sono sempre utilizzati sia per uno scopo che per quello contrario, a maggior ragione se questi dati vengono diffusi dopo che le opinioni e le argomentazioni sul tema sono state espresse, confrontate e valutate.

Questo sarà, inevitabilmente, anche il destino dei dati sull'andamento del traffico movimentato dal porto di Genova dopo il tragico crollo del viadotto Morandi avvenuto nel capoluogo ligure lo scorso 14 agosto, disastro che ha causato l'interruzione dell'arteria autostradale che attraversa la città da est ad ovest e che fungeva anche da collegamento viario veloce tra l'area a ponente e quella a levante dello scalo portuale.

Un destino tanto più fatale, quello dei dati, quanto più tardi vengono divulgati e quindi possono essere adoperati per convalidare o screditare tesi come quella della gravità dell'impatto del crollo del ponte sull'attività del porto genovese. E i dati sull'andamento del traffico nelle settimane successive alla sciagura l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale li ha diffusi solo oggi, quasi che il crollo abbia interrotto anche il normale fluire da un ufficio all'altro delle persone e delle spedizioni telematiche utilizzate per trasmettere dati. Una sorte che, quindi, verosimilmente toccherà anche a questi attesi dati, che danno certe indicazioni sulla reale attività svoltasi sulle banchine nelle dieci settimane successive al crollo del ponte, numeri di assoluta importanza per capire come il sistema portuale e logistico sta reagendo all'emergenza.

Una lunga premessa, quella soprastante, tanto più necessaria in quanto i dati di cui oggi siamo finalmente venuti a conoscenza sono facilmente utilizzabili nell'uno e nell'altro senso. Una cosa ci sembra assodata: non si è verificato un tracollo dell'attività del porto.

Se il -15,4% registrato dal traffico delle merci movimentato lo scorso agosto dal porto rispetto allo stesso mese del 2017 poteva far presagire un significativo effetto negativo del crollo del ponte sull'attività dello scalo portuale, peraltro limitato alla seconda metà del mese, il +3,6% e il -5,6% segnati rispettivamente a settembre e ad ottobre 2018 lasciano spazio alle più diverse ipotesi. Questo anche - ci sembra - analizzando le cifre relative alle singole categorie merceologiche, ancor più in considerazione dell'andamento del traffico durante i mesi di raffronto del 2017 che in particolare nel segmento dei container erano stati contrassegnati da un accentuato incremento dell'attività (+12,6% e +12,2%).

Per entrare nel dettaglio, a settembre 2018 il porto ha movimentato 4.83 milioni di tonnellate di merci rispetto a 4,66 milioni di tonnellate nello stesso mese dello scorso anno. I carichi containerizzati hanno mostrato un calo del -3,4% scendendo a 2,04 milioni di tonnellate, con una movimentazione di contenitori che è stata pari a 212.326 teu (-3,4%), di cui 140.134 teu movimentati al terminal di PSA Voltri-Prà (-3,4%), 24.483 teu al Genoa Port Terminal (-9,0%),

-segue

23.337 teu al terminal SECH (-0,6%) e 16.732 teu al terminal Messina (+1,8%). Meno significativa la flessione delle merci convenzionali che hanno totalizzato 891mila tonnellate (-1,3%). Se il traffico delle rinfuse solide nell'area commerciale dello scalo è diminuito del -38,0% a 19mila tonnellate, quello nell'area industriale è cresciuto del +17,8% a 220mila tonnellate. In aumento è risultato anche il traffico degli oli minerali, che è ammontato a 1,51 milioni di tonnellate (+18,7%), così come quello delle altre rinfuse liquide che si è attestato a 60mila tonnellate (+10,9%), di cui 32mila tonnellate di oli vegetali e vino (+83,2%) e 28mila tonnellate di prodotti chimici (-23,5%). Bunker e forniture di bordo sono state pari a 84mila tonnellate (-15,6%).

Positivo (+8,0%) il saldo del mese di settembre relativamente ai passeggeri grazie al rialzo del +32,8% dei crocieristi, con un totale di 144mila passeggeri, che ha più che compensato la lieve riduzione del -0,9% del numero dei passeggeri dei traghetti che è stato di 299mila unità.

Ad ottobre 2018 il traffico merci complessivo è stato di 4,46 milioni di tonnellate rispetto a 4,72 milioni di tonnellate nello stesso mese del 2017. I carichi containerizzati sono calati del -6,2% a 2,09 milioni di tonnellate, con un movimentazione di container che è stata pari a 211.723 teu (-6,5%), di cui 124.774 teu movimentati al terminal di PSA Voltri-Prà (-14,1%), 31.580 teu al terminal GPT (-0,2%), 26.105 teu al SECH (+11,6%) e 21.941 teu al terminal Messina (+37,9%). In decisa ripresa le merci convenzionali con 911mila teu (+8,5%). In diminuzione, invece, le rinfuse, con 100mila tonnellate di rinfuse solide movimentate nel comparto commerciale (-18,8%) e 196mila in quello industriale (-20,2%), con 1,01 milioni di tonnellate di oli minerali (-11,0%) e 57mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-4,4%), di cui 47mila tonnellate di prodotti chimici (-33,6%) e 10mila tonnellate di oli vegetali e vino (-58,7%). In lieve flessione (-0,5%) le forniture di combustibili e di provviste di bordo che sono state pari a 94mila tonnellate.

Lo scorso ottobre i passeggeri sono diminuiti del -4,7%, con un aumento del +3,1% dei crocieristi, saliti a 135mila unità, controbilanciato da una riduzione del -13,3% dei passeggeri dei traghetti scesi a 103mila unità.

Il Secolo XIX

Porto, effetto Morandi sui container previsioni negative anche per il 2019

Simone Gallotti /GENOVA La prospettiva migliore «è crescita zero, ma le previsioni considerano anche uno scenario peggiore in cui il porto segna un decremento del 5%». Paolo Signorini, presidente dell' Authority che governa i porti di Genova e Savona, si aiuta con slides per spiegare quanto ha perso lo scalo del capoluogo per colpa del Morandi e quanto ancora rischia di lasciare sul terreno: nei primi sette mesi la crescita registrata è stata del 9%, poi sino a ottobre sono stati persi 4,8 punti percentuali. «Ci siamo difesi» dice, ma il calo è stato costante e a settembre i container sono andati in sofferenza: -3,4% sui volumi e rotabili -1,6%. Peggio a ottobre: -6,5% sui container.

Soffrono entrambi i bacini dello scalo, Sampierdarena e Voltri.

Il ponte ha rallentato la crescita, ma Signorini ha pronto un piano di opere da quasi un miliardo, come anticipato dal Secolo XIX. La sopraelevata portuale «potrebbe essere ultimata in tre anni», dice il numero uno dello scalo, mentre ne basterebbero due per la galleria Molo Nuovo, il viadotto di Voltri, la Torre piloti e l' Hennebique.

CULMV, ALLARME ROSSO Nella massa di trasferimenti statali per l' emergenza Morandi, anche 6 milioni per la Compagnia: «Due milioni vanno utilizzati quest' anno» dice Signorini che oggi vedrà dirigenti della Culmv e sindacati che denunciano: «In cassa poca liquidità, stipendi a rischio».

-

In tre mesi Genova perde il 9% dei traffici

Per effetto del crollo di ponte Morandi

GENOVA – I dati di traffico del Sistema portuale del Mar Ligure occidentale a fine Ottobre 2018, nel confronto con lo stesso periodo dell'anno precedente, evidenziano gli effetti negativi indotti dal crollo del ponte Morandi che, nel complesso, hanno determinato un rallentamento nel trend di crescita seppure con dinamiche differenti rispetto ai segmenti in cui si articola l'offerta portuale complessiva

In particolare, sostiene l'AdSp guidata da Paolo Signorini, per quanto concerne il traffico containerizzato, dopo una crescita a due cifre nel passaggio tra il 2016 e il 2017 (+ 14,4%), il dato a tutto Ottobre 2018 registra - 0,8% in termini di tonnellate e + 0,4% relativamente al numero di Teu movimentati. A questo proposito è opportuno sottolineare come, da un approfondimento effettuato sui dati di traffico relativi al trimestre Agosto - Ottobre 2018, la contrazione della movimentazione dei container, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, si attesti al - 9%.

Tale rilevazione si inserisce in un trend annuale che, pur scontando un tasso di crescita fino a luglio intorno al 3,6% (comunque su percentuali più basse rispetto all'anno precedente), avrebbe determinato un risultato senz'altro positivo al termine dell'esercizio in corso.

Con riferimento ad altre categorie merceologiche (merci convenzionali che includono i traffici di rotabili), il risultato è complessivamente positivo (+ 7,6%) pur con una differenziazione dello stesso tra Genova (+ 4,5%) e Savona (+ 14,5%).

Rispetto al traffico commerciale, la vocazione dello scalo savonese nella movimentazione di rinfuse in termini di volumi (+ 15,8% per circa 2,4 milioni di tonnellate), ha più che compensato le variazioni negative riscontrate nello scalo di Genova (- 10%). Anche in questo caso, il dato relativo al periodo ante crollo del ponte Morandi avrebbe evidenziato una contrazione molto più limitata (- 2%).

Componente rilevante in termini di volumi è rappresentata dal traffico di oli minerali, che pur facendo registrare una lieve contrazione a tutto Ottobre 2018, è il risultato di un incremento di circa 300.000 tonnellate nel porto di Genova che hanno compensato un analogo calo nello scalo savonese.

Nel complesso, la "tenuta" del Sistema, pur in seguito agli eventi calamitosi rappresentati dal crollo del ponte e successivamente dal pesante fortunale che si è abbattuto sulla costa ligure (determinando significativi danni alle infrastrutture portuali), evidenzia la forza commerciale degli scali e gli effetti positivi degli interventi emergenziali che sono stati adottati da subito per fare fronte alla crisi.

Tuttavia, l'obiettivo strategico nel breve-medio termine è quello di sostenere sia l'economia portuale con le misure di cui al Decreto Genova, sia di intervenire sulle infrastrutture per garantire l'avvio di quelle opere essenziali per migliorare la logistica portuale e cittadina a favore dello sviluppo di tutte le realtà produttive presenti sul territorio.

L'importanza degli scali di Genova e Savona per l'intero sistema economico del nord ovest è stata ben rappresentata in questi ultimi mesi e posta a fondamento delle azioni a sostegno della portualità. Tuttavia, tra la fine del 2018 e l'inizio del 2019 l'attenzione sarà massima sia per monitorare gli effetti degli eventi sulle previsioni di sviluppo degli operatori, sia per adottare tutte le misure necessarie a mantenere e consolidare il posizionamento strategico dei porti dell'AdSp del Mar Ligure occidentale.

Inoltre, in tema di investimenti, il presidente Signorini ha detto che "nel periodo 2019-2021 nei porti di Genova e Savona sono previsti 922 milioni".

I fondi, in parte stanziati da Governo dopo il crollo del ponte Morandi e in parte forniti dall'Authority, rientrano nel bilancio di previsione del prossimo anno e nel Pot (Piano operativo triennale) 2019-2021: nel 2019 verranno investiti 337 milioni, poi 223 milioni nel 2020 e 360 milioni nel 2021.

Gru di banchina a Vado Ligure

Arrivata per operare nel terminal container di Apm terminals

VADO LIGURE – La prima “gru di banchina” (Sts, Ship to shore), è arrivata nel porto di Vado Ligure per andare ad operare nel terminal container di [Apm terminals](#) attualmente in costruzione con la realizzazione arrivata al 75%.

Giunta a bordo di una nave, insieme alla gru di banchina anche altre quattro “gru di piazzale” (Armg- Automated rail mounted gantry) al termine di un viaggio dalla Cina durato due mesi. Le complesse fasi dello sbarco dureranno circa due settimane e saranno seguite da una serie di test della durata di alcuni mesi.

Imponenti i numeri della Sts: alta oltre 90 metri, la gru pesa circa 1.800 tonnellate e ha uno “sbraccio” in grado di manovrare fino a 23 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione “twin lift” e 100 in configurazione “sotto gancio”. Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato.

Le sue dimensioni, unite a quelle dei fondali del terminal (da -16 a -23 metri di profondità) e a banchine di ben 4,5 metri sopra il livello del mare, consentiranno di operare a Vado Ligure navi di ultima generazione, le Ulcs (Ultra large container ships).

Altre tre gru Sts sono previste in arrivo a primavera 2019 e supporteranno il primo avviamento dell’attività del terminal vadese, previsto entro la fine dello stesso anno.

Per quanto riguarda le quattro gru Armg, si tratta del secondo gruppo di mezzi di questo tipo arrivato a Vado: ad Aprile erano infatti state consegnate le prime sei. In totale a regime saranno 21 quelle di piazzale utilizzate nel terminal.

Informazioni Marittime

A Vado Ligure arriva la prima gru di banchina

Imponente project cargo per una struttura alta 90 metri, pesante 1,800 tonnellate, che ha viaggiato per due mesi in mare dalla Cina al porto di Genova

È arrivata nel porto di Vado Ligure la prima gru di banchina *ship to shore* che andrà a operare nell'APM Terminals (gruppo Maersk) attualmente in costruzione e la cui realizzazione è a tre quarti dell'opera.

È arrivata venerdì a bordo di una nave, insieme ad altre quattro gru di piazzale *automated rail mounted gantry* (ARMG), al termine di un viaggio dalla Cina durato due mesi. Il complesso project cargo durerà circa due settimane e sarà seguito da una serie di test che dureranno alcuni mesi.

I numeri della gru sono imponenti: alta oltre 90 metri, pesa circa 1,800 tonnellate e ha uno sbraccio in grado di manovrare fino a 23 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione *twin lift* e 100 in configurazione *sotto gancio*. Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato.

Le sue dimensioni, unite a quelle dei fondali del terminal (da 16 a 23 metri) e a banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare, consentiranno di operare a Vado Ligure navi di ultima generazione.

Altre tre gru di questo tipo sono previste in arrivo nella primavera 2019 e supporteranno il primo avviamento dell'attività del terminal vadese, previsto entro la fine dello stesso anno. Per quanto riguarda le quattro gru ARMG, si tratta del secondo gruppo di mezzi di questo tipo arrivato a Vado: ad aprile erano state consegnate le prime sei. In totale a regime saranno ventuno le gru di piazzale utilizzate nel terminal.

Informare

Arrivata a Vado Ligure la prima gru di banchina destinata al nuovo container terminal di APM Terminals

Altri tre mezzi di sollevamento STS giungeranno nel corso della prossima primavera

INFORMARE Oggi nel porto savonese di Vado Ligure è arrivata la prima gru di banchina prodotta dalla cinese Shanghai Zhenhua Heavy Industries Co. (ZPMC) che sarà installata nel container terminal di APM Terminals attualmente in costruzione e la cui realizzazione è oggi arrivata al 75%. La nuova gru STS, assieme ad altre quattro gru di piazzale (ARMG- Automated Rail Mounted Gantry), è giunta a bordo di una nave della ZPMC al termine di un viaggio dalla Cina durato due mesi. Le complesse fasi dello sbarco delle gru dureranno circa due settimane e saranno seguite da una serie di test che richiederanno alcuni mesi.

La nuova gru ship-to-shore è alta oltre 90 metri, pesa circa 1.800 tonnellate e ha uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 23 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 100 in configurazione "sotto gancio". APM Terminals ha evidenziato che «si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato». Inoltre la società terminalista del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk ha sottolineato che «le sue dimensioni, unite a quelle dei fondali del terminal (da -16 a -23 metri di profondità) e a banchine di ben 4,5 metri sopra il livello del mare, consentiranno di operare a Vado Ligure navi di ultima generazione (ULCS - Ultra Large Container Ships)».

Altre tre gru STS sono previste in arrivo a primavera 2019 e supporteranno il primo avviamento dell'attività del terminal vadese, previsto entro la fine dello stesso anno. Per quanto riguarda invece le quattro gru ARMG, si tratta del secondo gruppo di mezzi di questo tipo arrivato a Vado: ad aprile erano infatti state consegnate le prime sei. In totale a regime saranno ventuno le gru di piazzale utilizzate nel terminal.

Nuove opere per 337 mln a Genova e Savona

AdSp approva bilancio previsione 2019

GENOVA – Il Comitato di gestione dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale ha approvato il bilancio previsionale 2019 e il programma delle opere dei prossimi tre anni che prevedono rispettivamente investimenti in opere, lavori e progettazioni per 337,897 milioni di euro (2019) e 922 milioni nel triennio 2019-2021 grazie al combinato disposto del cosiddetto Decreto Genova, del Decreto di Bilancio (in fase di approvazione), che stanziavano risorse straordinarie pari 264 milioni di euro a favore dell’Autorità per il superamento dell’emergenza del “crollo” del viadotto Morandi.

Di questi, 6 milioni saranno utilizzati per la riduzione delle tasse portuali e per iniziative a sostegno di attività portuali; 4 milioni sono destinati a misure di sostegno all’intermodalità ferroviaria e 6 milioni (2 milioni all’anno per 3 anni, a partire già dal 2018) andranno alla Compagnia Unica quale impresa di lavoro portuale penalizzata nell’emergenza. Il restante sarà impiegato per finanziare l’imponente programma di investimenti infrastrutturali urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle infrastrutture relative all’accessibilità e per il collegamento intermodale anche aeroportuale.

Le risorse saranno investite nell’arco dei tre anni con la seguente suddivisione: circa 337,897 milioni nel 2019; 223,818 milioni nel 2020 e 360,296 milioni nel 2021.

Il presidente Paolo Emilio Signorini ha spiegato che “sul totale di 922 milioni, oltre 500 milioni saranno garantiti dall’Ente, mentre la parte restante sarà coperta da investimenti dei soggetti privati a vario titolo coinvolti nei progetti di sviluppo del porto”.

A fronte di un impegnativo lavoro istruttorio è stato predisposto un primo elenco di interventi da attuarsi con le procedure “semplificate” (ex art. 9 bis della L. 130/2018) che sarà sottoposto all’approvazione della struttura commissariale che fa capo al sindaco Bucci.

Per il 2019 quindi sono previsti 205 milioni di euro di investimenti per lo scalo di Genova, e più precisamente per opere quali il prolungamento della sopraelevata portuale, il riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino di Prà-Voltri; la galleria Ferroviaria Molo Nuovo, la nuova Torre Piloti; la ristrutturazione dell’edificio Hennebique. Altri 112,8 milioni sui bacini di Vado e Savona, quali la nuova diga di Porto Vado (80 milioni) e per tutti gli interventi indispensabili a seguito dell’emergenze causate dalla mareggiata di fine Ottobre nei due scali.

Informazioni Marittime

Porti come arredo urbano, un'idea controversa

Il commento di Fabrizio Vettosi sui waterfront riqualificati dai grandi architetti

L'idea dei porti quale "**pezzo dell'arredo urbano**" mi sembra sia diventato uno dei *must* e dei *leit motiv* di molti presidenti che ovviamente soddisfano la sete elettorale e politica degli stakeholders pubblici che ancora dominano i Comitati di Gestione. Si chiamano architetti di fama mondiale, i quali da buoni architetti (normalmente l'architetto per professione ottimizza la bellezza ma non la spesa; sono pagati per questo! Provate a rivolgervi ad un architetto anziché ad un geometra per ristrutturare la vostra casa) realizzano progetti bellissimi di integrazione tra le città ed il porto (i famosi waterfront), salvo dimenticare che i **porti hanno innanzitutto una funzione logistica di ricezione e smistamento di merci e passeggeri e non di arredo urbano**; e quindi la priorità strategica è rappresentata dalla ottimizzazione dei costi e dalla sicurezza.

Provate a pensare ad un aeroporto che diventa luogo di attrazione e di arredo urbano e provate a chiedere cosa ne pensa il suo Ceo e vedete cosa vi risponde. Qualche anno fa, in pieno allarme sicurezza, mi capitò di essere scortato da dieci guardie per andare ad una riunione in una ex Ap, salvo poi, dopo 100 metri vedere una decina di venditori ambulanti che liberamente entravano in porto dal lato della stazione passeggeri. Ovviamente su questo fronte molte cose stanno mutando, e per fortuna in meglio, ma per me la sicurezza e l'efficienza logistica vengono prima di tutto; i nostri porti e le nostre città sono belle dalla nascita, non c'è bisogno di opere faraoniche per asserire ciò.

Il Secolo XIX

Il nuovo terminal di Msc a Genova entrerà in servizio entro il 2020. Con 200.000 teu rimetterà in discussione traffici e tariffe sul Tirreno.

Porti e armatori, equilibri da rivedere dopo l'apertura di Calata Bettolo

Simone Gallotti /GENOVA Ora Bettolo è diventata una questione seria e comincia a fare paura. Il nuovo terminal container del porto di Genova dovrebbe aprire entro il 2020, ma sta già cambiando gli equilibri sulle banchine. Da quando Gianluigi Aponte, numero uno del colosso Msc, ha acquistato la quota del "socio" Gip (il gruppo che controlla, tra gli altri, il terminal Sech di Genova) le acque si velocemente sono agitate. Perché prima che l'operazione si concludesse, la litigiosità tra i due soci rendeva meno pericoloso l'arrivo di un nuovo concorrente nel porto del capoluogo. Ora che Msc ha interamente in mano il destino di Bettolo, la prospettiva è cambiata. Il pressing dei tecnici del colosso di Ginevra sul disegno dei moli, sugli investimenti, sulla stessa **Autorità portuale** e sulla galleria di Molo Nuovo che consentirà di trasportare via treno i container fuori dal porto, hanno messo in allarme la comunità **portuale** genovese. Le intenzioni di Aponte sembrano chiare: cominciare il prima possibile con l'operatività del terminal. Non serve portare a compimento subito i 150 milioni di investimenti previsti, anzi per cominciare basta una prima tranche di soldi per sistemare in modalità provvisoria il terminal, tanto da poter accogliere 200 mila container all'anno. Diverse fonti citano questi volumi come target iniziale previsto dal gruppo di Ginevra per arrivare poi progressivamente a 500 mila teu, i volumi che segneranno la piena operatività della banchina. Msc avrà così in tempi brevi un'arma in più e sarà in grado di condizionare anche gli altri porti che accolgono le navi della compagnia. È l'asso nella manica in caso di conflitti con i terminalisti degli altri scali: Bettolo sarà l'ago della bilancia dei porti dell'alto Tirreno. E non solo.

IL PREZZO DA PAGARE Msc già oggi possiede un pezzo rilevante dei Messina (il 45%), è socia con Spinelli al Terminal Rinfuse (proprio al confine con Bettolo), gestisce il porto passeggeri e tra un anno e mezzo, forse anche meno, gestirà un proprio terminal container. «Così gli equilibri già precari del porto di Genova rischiano di saltare» fa notare un **autorevole** fonte. E il problema è soprattutto politico: i terminalisti genovesi hanno un legame stretto con il governatore ligure Giovanni Toti e sono

palesemente non ostili all' attuale giunta regionale. Anzi. Per questo è già partita l' operazione per cercare nuovi equilibri, soprattutto dopo gli ultimi segnali: il clima in porto è cambiato, più orientato cioè alla tempesta.

Quello che i "rossetti" del pranzo tra quattro terminalisti genovesi (Spinelli, Messina, Vte e San Giorgio) non sono riusciti a fare, è stato invece realizzato dall' autotrasporto: l' accordo firmato in Authority per evitare lo sciopero sotto Natale che prevede un fondo per gli indennizzi pagato da un rincaro della merce, ha compattato tutta la categoria contro quell' intesa.

I toni dei messaggi che gli operatori si sono scambiati, erano simili, anche se le finalità diverse: «Non possiamo far pagare alla merce il prezzo dell' accordo con gli autotrasportatori». Perché, è il senso della rivolta, Genova rischia di diventare meno competitiva «e siamo già in sofferenza per colpa del crollo del Ponte Morandi». Ma i camion e la politica aveva fretta di chiudere l' accordo perché «Ginevra sta arrivando», alludendo alla calata di Msc anche nel settore della logistica, come anticipato dal Secolo XIX/TheMediTeleg raph, quando il logo della compagnia di Aponte sarà visibile anche su camion e treni. Così sono in molti a sentirsi circondati, anche i lavoratori delle banchine e la tensione con la Culmv - che potrebbe presto risolversi - è un' altra spia del clima rigido portato dal vento del Nord.

-

Convegno a Livorno per promuovere le sinergie tra le AdSP del Mar Tirreno e del Mar Ligure

Rixi: credo che l'arco Tirrenico possa fare sistema e individuare politiche comuni che portino a individuare nuovi bacini di traffico

INFAMRE - «A più di due anni dall'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016, n.169, che ha cambiato il volto delle 24 Autorità Portuali trasformandole in 14 Autorità di Sistema, è arrivato il momento di dotare le Autorità di Sistema Portuale di nuovi strumenti di governance e sfruttare le potenzialità che i singoli porti dell'arco tirrenico sono in grado di sviluppare per offrire un'offerta logistica adeguata». Lo ha affermato il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, aprendo oggi a Livorno il convegno dal titolo "Un progetto di collaborazione fra AdSP del Mar Tirreno e Ligure", incentrato sul ruolo delle nuove AdSP e sulle sinergie che possono essere create con l'obiettivo di "fare sistema" pervenendo ad un modello competitivo verso i porti del Nord Europa, che è stato promosso da Federmanager Livorno, Liguria e Roma.

Circa l'ipotesi di collaborazione tra le authority portuali del Mar Tirreno e del Mar Ligure e la domanda se i porti Genova, Livorno, Civitavecchia, La Spezia possono o non possono rappresentare un grande, polivalente unicum sul mercato globale, il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Francesco Maria Di Majo, ha risposto positivamente: «i quattro sistemi portuali - ha affermato - non soltanto possono, ma devono poter sviluppare nuove sinergie che li portino ad avere una posizione unitaria su una serie temi importanti, a cominciare per esempio da quello dell'applicazione dei regolamenti e delle normative». Di Majo ha fatto riferimento in particolar modo alle sfide poste dal regolamento UE 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, che - ha rilevato - «deve poter essere affrontato da parte dei porti italiani, e nella fattispecie, da quelli del Mar Tirreno e Ligure, in modo uniforme».

Specificando che «il decreto legislativo 160 ha cambiato in meglio il sistema di governance delle Autorità Portuali», la presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, ha sostenuto che «ora si tratta di guardare avanti e di valutare se, su alcuni temi come quello della promozione, non possano essere trovate nuove alleanze che ci consentano di fare sistema nelle fiere internazionali. Trovo molto interessante - ha aggiunto - l'obiettivo finale di questo percorso, che è quello di attrarre nuovo traffico, diventando ancora più competitivi rispetto ai porti del Northern Range».

«L'aumento dei traffici sul bacino del Mediterraneo, la Via della Seta e lo sviluppo dei Paesi dell'Africa - ha osservato nel suo intervento il vice ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi - pongono nuove sfide ai nostri porti. La sinergia delle Autorità Portuali sarà determinante nei prossimi anni. Credo - ha concordato Rixi - che l'arco Tirrenico possa fare sistema e individuare politiche comuni che portino a individuare nuovi bacini di traffico, consolidando così la capacità di penetrazione commerciale non solo in Padania, ma anche Oltralpe».

Il vice ministro si è soffermato anche sui temi della semplificazione amministrativa, evidenziando che «le AdSP devono avere la possibilità di fare gli investimenti in tempi rapidi», e del marketing nazionale, auspicando che i porti italiani si muovano all'unisono e non in competizione tra di loro, nonché sul tema delle concessioni e della possibilità di una loro agevole revoca nel caso di

-segue

performance non soddisfacenti: «è chiaro - ha sottolineato - che tenere ferma una concessione che non dà nulla è un danno per una economia nazionale».

Sul tema della trasformazione delle Autorità Portuali in Spa, Rixi ha affermato che «o noi in Italia diciamo che i porti hanno strumenti diversi rispetto a quelli dell'ente pubblico non economico o saremo sempre in sofferenza». Per Rixi l'ente pubblico non economico è una struttura «fotografica» che «analizza se in un determinato momento sono stati rispettati determinati parametri e se la procedura è corretta», ma il vero obiettivo da traguardare non è quello di realizzare la migliore procedura senza poi riuscire a realizzare l'opera, ma di riuscire a realizzare l'opera con una procedura che consenta di farlo. «Le Spa pubbliche - ha spiegato - sono più flessibili. Sia chiaro, non sono innamorato del modello società per azioni. Però a me interessa arrivare a raggiungere il risultato, che è quello di avere meccanismi più flessibili di gestione delle priorità all'interno di un perimetro prevalentemente pubblico».

Sulla questione dei presunti aiuti di Stato ad Autorità Portuali italiane su cui presto l'Unione Europea potrebbe esprimersi, Rixi ha precisato che il governo ha «un'interlocuzione aperta con l'UE. Ma - ha aggiunto - se la Commissione Europea dovesse alla fine emettere il verdetto e considerare le Autorità Portuali come imprese esercenti attività economiche, ci troveremo nella condizione di non poter più finanziare più le Autorità Portuali».

Il convegno organizzato a Livorno da Federmanager. Prove di alleanze strategica nel Mar Tirreno. Rixi: la sinergia tra le Adsp è determinante

Livorno, 7 dicembre 2018 – Un Sistema dei sistemi di tutto l'arco tirrenico, sotto il cui ombrello possano stringere sinergie positive i porti liguri, toscani e laziali. È questa la scommessa per il futuro e di questo si è parlato stamani a Livorno in occasione del convegno organizzato da Federmanager.

Tre presidenti di Port Authorities (Stefano Corsini per il sistema Livorno-Piombino-Isola d'Elba; Carla Roncallo per La Spezia-Marina di Carrara e Francesco Maria Di Majo per i porti laziali, più Paolo Emilio Signorini, numero uno dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale, non fisicamente presente perché impegnato a Genova ma d'accordo con lo spirito dell'iniziativa) e volti noti nel mondo delle istituzioni e della portualità hanno affrontato un tema delicato: come superare idealmente gli attuali confini stabiliti dalla riforma Delrio e puntare a realizzare piattaforme condivise all'interno delle quali collaborare tutti assieme. «A più di due anni dall'entrata in vigore del D.lgs. 4 agosto 2016, n.169, che ha cambiato il volto delle 24 autorità portuali trasformandole in 14 Autorità di Sistema, è arrivato il momento di dotare le Adsp di nuovi strumenti di Governance, e sfruttare le potenzialità che i singoli porti dell'arco tirrenico sono in grado di sviluppare per offrire un'offerta logistica adeguata», ha dichiarato il presidente Corsini in apertura di convegno dopo i saluti introduttivi degli organizzatori.

L'obiettivo è quello di ampliare i bacini di traffico mettendo insieme le potenzialità dei singoli scali in un contesto di competizione con i porti del Nord Europa. Si viene affermando, insomma, uno scenario di trasversalità, dove i cicli trasportistici si potrebbero consolidare in filiere che si potrebbero definire di tipo macro-regionale rispetto a quelle del northern range con al centro l'offerta di portualità.

Genova, Livorno, Civitavecchia, La Spezia possono o non possono rappresentare un grande, polivalente unicum sul mercato globale? È questa la domanda cui hanno cercato di rispondere i relatori. «Secondo me sì – è la risposta che ha dato Francesco Maria Di Majo –; i quattro sistemi portuali non soltanto possono, ma devono poter sviluppare nuove sinergie che li porti ad avere una posizione unitaria su una serie temi importanti, a cominciare per esempio da quello dell'applicazione dei regolamenti e delle normative».

Di Majo fa riferimento in particolar modo alle sfide poste dal Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, che «deve poter essere affrontato da parte dei porti italiani, e nella fattispecie, da quelli del Mar Tirreno e Ligure, in modo uniforme».

In ambito ambientale possono invece essere sviluppate iniziative congiunte in vista dell'applicazione, prevista per il 2020, del Sulphur Cap: «A Civitavecchia abbiamo deciso di anticipare l'applicazione della norma che prevede l'impiego durante la navigazione di combustibili aventi un tenore di zolfo inferiore allo 0,1%, introducendo, sulla base di un accordo.

Insomma, l'unione fa la forza. È un concetto, questo, che sta molto a cuore al vice ministro ai trasporti, Edoardo Rixi, che è intervenuto al convegno già iniziato: «L'aumento dei traffici sul bacino del Mediterraneo, la Via della Seta e lo sviluppo dei paesi dell'Africa, pongono nuove sfide ai nostri porti», ha dichiarato Rixi, che ha aggiunto «la sinergia delle Autorità Portuali sarà determinante nei prossimi anni. Credo che l'arco Tirrenico possa fare sistema e individuare politiche comuni che portino a individuare nuovi bacini di traffico, consolidando così la capacità di penetrazione commerciale non solo in Padania, ma anche Oltralpe».

Per Rixi il tema dell'economia del mare deve essere affrontato a 360 gradi, sia nel campo della semplificazione amministrativa («Le Adsp devono avere la possibilità di fare gli investimenti in tempi rapidi»), sia in quello del marketing nazionale («vorrei che i porti italiani si muovessero all'unisono e non si trovassero in competizione tra di loro»), sia dal punto di vista della possibilità di revocare facilmente le concessioni che non funzionano («è chiaro che tenere ferma una concessione che non dà nulla è un danno per una economia nazionale»).

-segue

Il vice ministro, che ha comunicato di considerare come obiettivo prioritario quello della semplificazione delle procedure di dragaggio («Nei prossimi mesi arriveranno delle risposte»), si è anche soffermato sul tema della trasformazione delle Autorità Portuali in Spa: «O noi in Italia diciamo che i porti hanno strumenti diversi rispetto a quelli dell'ente pubblico non economico o saremo sempre in sofferenza». Per Rixi l'ente pubblico non economico è una struttura «fotografica» che «analizza se in un determinato momento sono stati rispettati determinati parametri e se la procedura è corretta, ma il vero obiettivo da traguardare non è quello di realizzare la migliore procedura del mondo senza poi riuscire a realizzare l'opera, ma di riuscire a realizzare l'opera con una procedura che ti consenta di farlo. Le spa pubbliche sono più flessibili. Sia chiaro, non sono innamorato del modello società per azioni, però a me interessa arrivare a raggiungere il risultato, che è quello di avere meccanismi più flessibili di gestione delle priorità all'interno di un perimetro prevalentemente pubblico». Occorre prendere delle scelte, e in fretta, anche perché presto l'Unione Europea potrebbe sciogliere il nodo sul tema degli aiuti di Stato alle Autorità Portuali: «Abbiamo una interlocuzione aperta con l'Ue – ha dichiarato Rixi – ma se la commissione Europea dovesse alla fine emettere il verdetto e considerare le Autorità Portuali come imprese esercenti attività economiche, ci troveremo nella condizione di non poter più finanziare più le Autorità Portuali».

Sono questi gli elementi su cui bisognerebbe lavorare e su cui per Rixi si potrebbero raggiungere risultati in tempi minori se ci fosse un Ministero del Mare: «Non esiste un unico ministero che si occupi dell'economia del mare», ha concluso il viceministro, aggiungendo che preferirebbe oggi essere «il ministro di un Ministero del Mare dotato di poche risorse piuttosto che il viceministro di un Ministero come quello delle Infrastrutture e dei Trasporti che arriva ad avere 57 miliardi di budget senza però riuscire a spenderli».

Il Tirreno

FORTEZZA VECCHIA

Un dibattito che è andato oltre i confini locali

Nel convegno di Federmanager Livorno - in prima fila per l'organizzazione il presidente Claudio Tonci e il vicepresidente Fabrizio Ceccarini - si è parlato di traffici merci, di autostrade del mare e di traffici crocieristici. Insomma, si è spaziato su tutti i temi della riguardanti la portualità superando anche gli angusti confini di Livorno e della Toscana. Una possibilità per guardare e confrontarsi anche con altre realtà.

Il Tirreno

ECONOMIA DEL MARE

Federmanager, stamani il dibattito con Rixi

LIVORNO. Sarà presente il viceministro **Edoardo Rixi** all'iniziativa messa in agenda da Federmanager stamani alle 9 in Fortezza Vecchia. Dopo i saluti di dirigenti Federmanager (**Claudio Tonci**, **Marina Monti** e **Paolo Cannavò**), **Stefano Corsini** (Authority Livorno) e del sindaco **Filippo Nogarin**, è prevista la tavola rotonda sui traffici portuali condotta dal giornalista **Antonio Fulvi**. Alle 11,20 la tavola rotonda

su traffici crocieristici e autostrade del mare condotta da **Alessandro Guarducci**, capocronista del Tirreno, alla quale partecipano i numeri uno delle Autorità Portuali dalla Liguria al Lazio, **Giuseppe Tarzia** (direttore marittimo della Toscana), **Alberto Ricci** (Confindustria), (Porto 2000), **Gina Giani** (ad Aeroporti). Le conclusioni sono affidate al viceministro **Rixi** e chiusura lavori con **Claudio Tonci**. —

CONVEGNO A LIVORNO

Si cercano sinergie tra i porti del Tirreno Giuliani è ottimista

PIOMBINO. Un convegno organizzato da Federmanager per creare sinergie tra i porti liguri, toscani e laziali.

Il sindaco Massimo Giuliani ha partecipato ieri a un convegno a Livorno insieme a tre presidenti di Port Authorities: Stefano Corsini per il sistema Livorno-Piombino-Isola d'Elba; Carla Roncallo per La Spezia-Marina di Carrara e Francesco Maria Di Majo per i por-

ti laziali, più Paolo Emilio Signorini, numero uno dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale, non fisicamente presente perché impegnato a Genova.

Affrontato il tema della realizzazione di piattaforme condivise all'interno delle quali collaborare insieme per essere sempre più competitivi.

Genova, Livorno, Civitavecchia, La Spezia possono rappresentare un grande, poliva-

lente unicum sul mercato globale?

Presente al convegno anche il vice ministro ai trasporti, Edoardo Rixi, che è intervenuto all'iniziativa affermando l'importanza di fare sistema e di individuare politiche comuni che portino a espandersi in nuovi bacini di traffico, consolidando la capacità di penetrazione anche Oltralpe.

«I porti sono sempre espressione delle città e dei territori dove sono collocati - ha detto il sindaco Giuliani - per questo ogni porto può specializzarsi in relazione alle proprie vocazioni. Piombino ad esempio è importante per il traffico merci e passeggeri e, in questo contesto, è prevedibile e auspicabile uno sviluppo del commer-

cio delle rinfuse solide, in relazione anche alla ripresa industriale che può alimentarlo. Dobbiamo quindi cercare obiettivi condivisi, pensare a un allineamento dei costi dei servizi, fare sistema in questo senso. Dal punto di vista dei traffici, oggi dovremmo pensare anche ai collegamenti trasversali tra Est e Ovest. Il corridoio intermodale che parte dall'Asia e che passa via terra per riprendere i collegamenti con l'Ovest attraverso il mare. Ecco, da qui possono aprirsi traffici importanti anche con l'Africa che ha bisogno di merci e di infrastrutture». Il sindaco ha infine ricordato i protocolli sottoscritti con Nuovo Pignone e Pim in grado di rilanciare il porto di Piombino. —

Il Tirreno

Mare e promesse Lavori dimenticati a Molo e Vegliaia

Sono passati ormai quasi otto mesi da quando l'Autorità Portuale ha emanato il divieto di accesso alle dighe foranee del porto di Livorno con l'ordinanza numero 11 del 13 aprile. Con grande celerità hanno provveduto a piazzare i cartelli su tutto il Molo Novo e la Vegliaia, ma la rapidità promessa nei lavori? Adetta del presidente Corsini e del segretario generale Provinciali già a luglio la Diga Meloria avrebbe dovuto essere agibile, impegno disatteso. E la durata dei lavori totali avrebbe dovuto "sacrificare soltanto la stagione estiva" dei pesca sportivi, invece siamo a dicembre e ancora nulla. E purtroppo sembra che nulla sia ancora stato fatto; una chiatta con una ben-

na per qualche giorno nei mesi estivi, qualche intonaco qua e là, ma niente di più. In pratica i lavori non sono mai partiti. Altro che promessa di terminarli al più presto. Anche i politici locali nel giorno della protesta sono scesi sul Molo a fianco dei pesca sportivi, il Consiglio Comunale ha bocciato all'unanimità l'ordinanza, il sindaco il 20 maggio scrive di aver incontrato i vertici ed i tecnici dell'Autorità Portuale e di aver ricevuto garanzie per lavori rapidi per rendere alla città l'utilizzo delle dighe.

Tutto disatteso, non solo bugie ai pesca sportivi ma anche al primo cittadino che se anche non ha l'autorità per modificare le ordinanze dell'Autorità Portuale, un po' di peso ce l'avrà pure quale rappresentante della comunità. Adesso ci saranno le festività, speriamo che col nuovo anno ci rendano il nostro Molo Novo e la nostra Vegliaia.

MASSIMO BARTORELLI

«O si modifica il codice degli appalti o arriverà l'impasse dei lavori pubblici»

Le nuove regole sono un autogol, così è a rischio la maxi Darsena. D'accordo viceministro, operatori e manager

LIVORNO. C'è bisogno di semplificare il "codice degli appalti", altrimenti sarà complicato realizzare qualsiasi opera portuale, figuriamoci un'operazione rilevante come la Darsena Europa a Livorno. È quanto emerso nel convegno di Federmanager su traffici portuali, crociere e autostrade del mare che ha visto la presenza del viceministro Edoardo Rixi.

Dell'intervento e delle risposte del viceministro il *Tirreno* ne ha dato conto in maniera diffusa nell'edizione di ieri, ma il convegno ha registrato importanti sollecitazioni anche da parte degli altri relatori, tutti nomi di prestigio in materia portuale: ed ecco allora Stefano Corsini, presidente dell'Authority del Tirreno Settentrionale (Livorno e Piombino); Francesco Maria Di Maio, presidente dell'istituzione portuale del Tirreno Centrale Occidentale (Civitavecchia); Carla Roncallo, presidente dell'Authority Ligure Orienta-

le (La Spezia e Carrara); l'ammiraglio Giuseppe Tarzia direttore marittimo della Toscana; Luciano Guerrieri, presidente di Porto 2000; Gina Giani, amministratore delegato di Aeroporti Toscana; Alberto Ricci, presidente di Confindustria territoriale; Francesca Martini, assessore del Comune di Livorno; Massimo Giuliani, sindaco di Piombino.

Con loro – ma anche con diversi addetti ai lavori – il viceministro Rixi ha condiviso, nel dibattito moderato dal capocronista del *Tirreno* Alessandro Guarducci, la necessità di rivedere il "codice degli appalti", dicevamo facendo riferimento alla maxi-Darsena. Ma gli investimenti non riguardano solo il settore delle merci ma anche i miglioramenti delle infrastrutture e dei servizi per i passeggeri dei traghetti e soprattutto delle crociere, settore in grande espansione nel Mediterraneo. Quest'argomento, con l'interlocuzione

del viceministro, è stato al centro il viceministro, anche per le crociere, ha proposto spunti per la collaborazione fra Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno e Ligure nell'arco che, insieme alla Toscana, comprende Liguria e Lazio.

Per Edoardo Rixi le opportunità che offrono le crociere non sono inferiori a quelle date dal traffico merci. «È previsto l'ingresso di 100 nuove navi, diverse delle quali di fabbricazione Fincantieri e cresce il fabbisogno di servizi per i turisti. Ci sono dunque grandi opportunità per ricadute occupazionali».

Non manca anche qui il desiderio di dare una svolta. «Più navi, più mercato, più bisogno di porti attrezzati per la gestione dei terminal – ha continuato rispondendo al capocronista del *Tirreno* -. Una visione che si può ottenere snellendo le procedure amministrative. Autorità in sinergia, per scelte strategiche che diano benefi-

cio a tutti, tenendo conto che nei nostri porti aumenta sempre più il traffico delle grandi navi da crociera».

Fare sistema, significa non dimenticare l'aeroporto. Ed ecco il parere di Gina Giani, amministratore delegato di Aeroporti Toscana, una realtà che fra Pisa e Firenze si posiziona, con 8,5 milioni di passeggeri, dopo Venezia, Roma e Milano. Con 24 compagnie e 92 destinazioni con voli diretti. «Siamo un supporto importante per il porto di Livorno, soprattutto per il prossimo anno quando ci saranno alcune crociere che partiranno da Livorno - affirma Giani - Ma scricchiola la mobilità ferroviaria. La costa è lontana dall'Alta velocità e ciò danneggia fortemente le porte d'accesso della Toscana. Manca un piano, ed il governo che pensiero ha? Non si possono impiegare due ore per andare da Livorno a Firenze...»

Flavio Lombardi

Il Tirreno

TARZIA (CAPITANERIA)

«Crociere, 3 navi su 4 nei terminal merci»

LIVORNO. Le banchine del terminal crociere livornese, accolgono «solo il 23%» delle love boat che arrivano nel nostro porto. E il resto? «Passa per gli accosti dei terminal delle merci». Lo ha detto il contrammiraglio Giuseppe Tarzia che al convegno in Fortezza Vecchia, stimolato sulla collaborazione fra realtà del porto, parla di più dinamiche che poi influiscono sul quadro generale. Ad esempio, in assenza di voli di linea

le compagnie di navigazione non investono su un porto e nei confronti del Nord Europa gli aspetti burocratici incidono non più dei limiti strutturali.

Ma c'è un altro aspetto varimarcato: «Tranne il Molo Italia, Livorno vede l'ultima opera sua pubblica realizzata nell'81». Con i traffici in aumento, per la Direzione Marittima c'è un carico di lavoro maggiore: per Tarzia tornano attuali l'implementazione

del piano regolatore portuale e l'adeguamento dei fondali. Il nostro scalo, come una zona del centro città, con le strisce blu in numero inferiore a quello delle auto. Come risolvere il problema? Il traffico è difficile da disciplinare e la richiesta generale aumenta.

Ma Stefano Corsini, presidente dell'Authority, frena: «C'è una continua condizione di transitorietà in tutti i porti che costringe a fare i conti con questa realtà. Serve una configurazione più stabile a livello nazionale». Il nostro scalo, deve mettere i muscoli, far pesare di più "l'area vasta"; andare oltre, per una Toscana che sfrutti meglio il suo brand, creando ricchezza di cui si abbia percezione. —

F.L.

Autostrade del mare e crociere «Fare sistema è indispensabile»

Strategie condivise da parte di manager e delle Authority

FARE sistema di quattro sistemi portuali del Tirreno e Liguria. È stato il tema del convegno di ieri mattina in Fortezza Vecchia, organizzato da Federmanager, con il patrocinio e supporto dell'Autorità di sistema livornese e del Comune. Diciamo subito chi, tra coloro che erano iscritti a parlare, non s'è visto: ovvero il presidente dell'Autorità portuale di Genova Paolo Emilio Signorini e il presidente del consiglio regionale della Toscana Eugenio Giani. Assente anche il sindaco di Livorno Filippo Nogarini, ma ben rappresentato dall'assessore Francesca Martini, che ha portato il suo saluto. Chi invece fino all'ultimo era dato per incerto, il viceministro delle infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi, è arrivato a metà convegno ed ha svolto anche un suo applaudito intervento. Il che ha un significato: perché il criterio di far sistema dei sistemi portuali è piaciuto al viceministro, è piaciuto ai tre presidenti dei sistemi portuali intervenuti: oltre all'ospite, Stefano Corsini per Livorno, anche a Carla Roncallo per il sistema di La Spezia e Marina di Carrara e Francesco Maria di Majo per i porti di Roma.

UNA PRECISAZIONE: ci sta anche Signorini di Genova, come ha riferito il presidente livornese, e la sua assenza dal convegno non è stata motivata da scetticismi o critiche, ma da concomitanti impegni del suo porto. Tant'è che il 'Position paper' elaborato come bozza da Corsini, e che sarà la base



TRIO Il contrammiraglio Giuseppe Tarzia con il presidente Stefano Corsini e il viceministro Edoardo Rixi

dell'accordo tecnico tra i quattro 'sistemi', ha già avuto un primo assenso di massima anche da Genova. Ora ci lavoreremo in quattro, per adottarlo formalmente. Il convegno di Federmanager, sponsorizzato anche con generosi contributi dai terminal Lorenzini e Tdt oltre che da Fideuram, si è articolato in due tavole rotonde: una più centrata sui traffici portuali e sul come 'far sistema' nei loro ambiti, l'altra sulle crociere e i servizi ro/ro, ovvero le Autostrade del mare. A far da cerniera c'è stato poi

l'intervento del viceministro. Gli interventi dei presidenti Roncallo, Corsini e di Majo sono stati seguiti da quelli del direttore marittimo contrammiraglio Giuseppe Tarzia, dell'assessore Martini e del sindaco di Piombino Massimo Giuliani. A cucirli tutti il presidente di Federmanager Claudio Tonci. Conclusioni: far sistema non è solo opportuno, secondo tutti gli intervenuti - compreso il colonnello Gaetano Cutarelli, comandante della guardia di finanza di Livorno e attento auditore fino all'ulti-

mo - ma è ormai indispensabile. Anche perché pur dovendo rispettare una realtà atipica come quella della logistica italiana, storicamente frammentata in tante piccole autonomie, occorre fare massa critica per non essere cancellati da sistemi concorrenti di enorme potere economico e forti appoggi statali (Nord Europa, Cina e propaggini anche in Mediterraneo). Corsini s'è fatto parte dirigente dell'iniziativa: che è appena cominciata ma sembra promettere bene.

A.F.

IL COMMENTO

Tanti spunti e poche risposte concrete Ma i tempi sono stretti

TUTTO quello che ucraini e ucraini voluto sapere o che non abbiamo potuto chiedere. Era, se ben ricordo, il titolo con cui venne presentato qualche decina d'anni fa un rapporto Kinsey sulla sessualità. Ma torna bene, come concetto, anche per il dibattito di ieri. Per esempio, parlando della crociera, il presidente della Porto 2000 Luciano Guarriori ha illustrato i confortanti dati relativi al 2018, con oltre 700 mila croceristi sbarcati, con il crescente appeal anche di Portoferriario e delle prospettive di 'crociera di testa' dall'anno prossimo grazie a Msc in particolare. Solo che Guarriori non ha risposto a chi gli chiedeva, sia pure quasi in sordina – il presidente degli industriali Alberto Ricci – perché si ritraeva un po' nel consegnare la gestione della Porto 2000 ai vincitori della gara, la stessa Msc e il gruppo Onorato. Forse perché – vox populi – Onorato in particolare minaccia di far saltare tutto se non sarà chiarita dall'AdSP la bega dell'insediamento Grimaldi alla radice della Darsena Toscana? Ancora: perché si è evitato in maniera plateale di parlare al viceministro – ma anche nell'intero dibattito, che ha spaziato su tutto – delle prospettive della Darsena Europa? Sorpeggia la paura che salti? E su Prombino, la dura requisitoria del sindaco Giuliano sui decenni di ritardo delle infrastrutture stradali e ferroviarie perché è rimasta protocchia isolata? Si è parlato – con un accenno da parte di Enrico Bonastelli, presidente dell'Asamar, che è stato però interrotto dall'arrivo del viceministro – delle infrastrutture stradali e ferroviarie indispensabili per Livorno, a cominciare dalla scandalosa strazzatura del Culambone che ancora non vede soluzione. Risposte? Zero. Anche Angelo Roma ha chiesto conto al viceministro di strutture nazionali e locali. Ma lo spunto più preroginno è venuto – senza risposta – dall'ammiraglio Tarzia quando si è detto più che favorevole a 'far sistema' ma che è difficile arrivarci anche all'interno di uno stesso porto quando sono lo stesso normative o metter puletti. Si dirà: tutto fuori tema, rispetto alla promessa della 'Position Paper' dei quattro porti che cercheranno sinergia. Ma allora, spuntano che i fuori tema citati di venivano tema di un altro o di altri dibattiti. E presto, perché occorrono risposte urgenti.

Antonio Fulvi

FINANZIATO DAL PROGRAMMA EUROPEO INTERREG MARITTIMO ITALIA-FRANCIA

Acque più pulite nei porti con il progetto GRRinPORT

Anche l'Università di Pisa fra i partner - La sperimentazione riguarderà i porti di Piombino, Ajaccio, Livorno e Cagliari



Nella foto: Gli operatori sub hanno effettuato "carote" di circa 40 cm di profondità nei porti del progetto.

PISA - Migliorare la qualità delle acque marine nei porti limitando l'impatto dell'attività portuale e del traffico marittimo attraverso la definizione di un set di buone pratiche per la gestione di rifiuti e reflui. È questo l'obiettivo di GRRinPORT (acronimo di Gestione sostenibile dei rifiuti e dei reflui nei porti), un progetto triennale partito nel 2018 che riguarderà in via sperimentale i porti di Piombino, Ajaccio, Livorno e Cagliari. Finanziato dal Programma Interreg Marittimo Italia - Francia, il progetto ha come partner il Dipartimento di Ingegneria dell'Energia, dei

Sistemi, del Territorio e delle Costruzioni (Destec) dell'Università di Pisa che opererà con un vasto consorzio italo-francese di cui fanno parte l'Università degli Studi di Cagliari come capofila, la Regione Autonoma della Sardegna, il Mediterranean Sea and Coast Foundation (Medsea), l'Université de Corse Pasquale Paoli, l'Office des Transports de la Corse e l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (Ispra).

"Nei mesi scorsi abbiamo effettuato i primi prelievi nel porto di Piombino e Livorno allo scopo di raccogliere sedimenti con diverse

caratteristiche chimico-fisiche su cui effettuare le analisi - spiega il professore Renato Iannelli dell'Ateneo pisano -. Sulla base dei livelli e del tipo di contaminazione stabiliremo quindi i trattamenti da fare per bonificarli".

Nell'ambito del progetto, il Destec dell'Università di Pisa metterà infatti a disposizione la propria esperienza di ricerca e sperimentazione per il trattamento e la gestione dei sedimenti di dragaggio contaminati. In particolare, i campioni raccolti saranno prima lavati e separati per grandezza fine, media e grossolana e quindi attraverso successivi trattamenti verranno rimossi i metalli pesanti e degradati gli inquinanti organici.

Oltre ai primi campionamenti, i partner impegnati nel progetto stanno inoltre definendo il quadro generale della situazione attraverso una raccolta dati e un'analisi della normativa. Il piano di raccolta e gestione dei rifiuti portuali è infatti un obbligo di legge per **Acquario Portuale**, ma manca un'azione di raccordo nazionale e transfrontaliera, che unifichi le modalità di gestione delle diverse tipologie di rifiuti e di reflui, sia a bordo delle imbarcazioni che in porto.

"Nell'area presa in esame dal progetto, l'inquinamento marino è causato principalmente dall'uso di combustibili inquinanti e dai fumi emessi dai traghetti che effettuano il trasporto da e per la Corsica, ma anche dalla presenza di rifiuti e reflui organici prodotti a bordo delle navi e nelle strutture a terra - conclude Iannelli - obiettivo del progetto è dunque dare delle indicazioni comuni per gestirli al meglio e limitare gli impatti sull'ambiente".

Il Tirreno

PARTENZE IL GIOVEDÌ

Autostrade del mare, Onorato apre una linea da Livorno a Napoli

LIVORNO. Il gruppo Onorato apre un nuovo collegamento fra Livorno e Napoli. L'annuncio arriva dal quartier generale del gruppo che controlla i marchi Moby, Tirrenia e Toremar e parla di due nuove linee merci sulle rotte delle autostrade del mare. «Le navi di Tirrenia sono già impegnate su due nuovi collegamenti, a cadenza settimanale, fra i por-

ti di Genova e Napoli e gli scali di Livorno e Napoli», viene sottolineato dal quartier generale del gruppo armatoriale.

«L'obiettivo - viene sottolineato - è quello di rispondere alla domanda crescente di trasporto fra il Nord e il Sud dell'Italia e viceversa, offrendo all'autotrasporto una valida e sicura alternativa al tutto-strada e garan-

tendo quella capillarità di servizio che è condizione essenziale per il moderno mercato logistico».

Secondo quanto viene riferito, in una prima fase saranno impegnate su queste rotte navi ro-ro già utilizzate su rotte da e per la Sicilia: «Garantiranno tempi di percorrenza di 23 ore e mezza sulla tratta Genova-Napoli e di 14 ore e mezza sulla Livorno-Napoli, e performance identiche sulla rotta in direzione opposta».

La schedula dei servizi prevede che la nave parta da Livorno per Napoli il giovedì alle 6,30, con arrivo alle 21, mentre la rotta inversa da Napoli verso Livorno mette in agenda una partenza alle 13 del giovedì per ar-

rivare a destinazione nel nostro porto alle 3,30 di notte del giorno seguente.

Tirrenia sottolinea di aver messo a disposizione degli autotrasportatori un servizio informazioni e prenotazioni che consenta loro di ottimizzare i tempi di guida e le attese: per quanto riguarda Livorno il numero telefonico è lo 0586 403848 (e-mail merci.livorno@tirrenia.it).

Il gruppo Onorato collega Sardegna, Sicilia, Corsica, Francia, Malta, Arcipelago Toscano e le isole Tremiti con 47 navi, con circa 41.000 partenze per 34 porti, programmate per il 2018. Attraverso Moby Spl, il gruppo opera nel Mar Baltico. —

«Porto, maxi-Authority toscana, ligure e laziale»

Basta con la concorrenza fratricida che mette a rischio gli investimenti e indebolisce l'Italia nei confronti di colossi come la Cina. Si invece a un "sistema dei sistemi" di tutto l'arco tirrenico, sotto il cui ombrello

possano stringere collaborazioni concrete i porti liguri, toscani e laziali. È l'idea del viceministro leghista Edoardo Rixi al convegno sulla portualità organizzato da Federmanager. **GUARDUCCI / INCRONACA**

«Non bisogna subire il mercato ma gestirlo: basta alla concorrenza fratricida tra scali»

CONVEGNO DI FEDERMANAGER

Rixi: «Avanti tutta con la Darsena Europa» Poi lancia l'idea di un'alleanza tra i porti

Traffici in crescita, il viceministro in Fortezza Vecchia propone un "sistema dei sistemi" delle A. T. T. liguri, toscane e laziali

Alessandro Guarducci

LIVORNO. Basta con la concorrenza fratricida che mette a rischio gli investimenti e che indebolisce l'Italia nei confronti di colossi come la Cina. Si invece a un "sistema dei sistemi" di tutto l'arco tirrenico, sotto il cui ombrello possano stringere collaborazioni concrete i porti liguri, toscani e laziali. È stato questo il motivo conduttore dell'intervento di Edoardo Rixi, leghista, viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con delega ai porti, che ha partecipato - rispondendo alle domande di imprenditori e giornalisti - al convegno sulla portualità organizzato in Fortezza Vecchia da Federmanager.

Il titolo del dibattito - "Un progetto di collaborazione fra Adsp del Mar Tirreno e Ligure" - è stato un vero e proprio assist per il viceministro che sulle sinergie positive tra porti ha fatto una scommessa per

il futuro. «L'aumento dei traffici merci e passeggeri sul bacino del Mediterraneo, la Via della Seta e lo sviluppo dei paesi dell'Africa, pongono nuove sfide ai nostri porti - afferma Rixi - Credo che l'arco Tirrenico possa fare sistema e individuare politiche comuni che portino a individuare nuovi bacini di traffico, consolidando così la capacità di penetrazione commerciale non solo in Padania, ma anche Oltralpe». Per Rixi il tema dell'economia del mare deve essere affrontato a tutto campo («Ci vorrebbe un Ministero del mare»), sia nel campo della semplificazione amministrativa («Le Autorità di sistema portuale devono avere la possibilità di fare gli investimenti in tempi rapidi, ma va anche ricordato che ci sono porti che poi non riescono a spendere i soldi»), sia in quello del marketing nazionale («Vorrei che i nostri porti si muovessero all'unisono e non si trovasse in competizione tra di loro»), sia dal punto di vista del

la possibilità di revocare le concessioni che non funzionano («è evidente che tenere ferma una concessione che non dà nulla è un danno per una economia nazionale»).

A proposito dell'idea di un ministero del Mare, il viceministro ha poi ribadito che sarebbe utilissimo per il raggiungimento di risultati importanti in tempi minori rispetto all'attualità. «Pur essendo l'Italia una penisola che si trova nel centro del Mediterraneo - sottolinea - non esiste un unico ministero che si occupi dell'economia del mare. E così finisce che nelle riunioni al ministero dei Trasporti si parla 5 minuti di mare e 2 ore di autostrade... Allora io penso, non certo per una questione di poltrone, che il ministro di un Ministero del Mare dotato di poche risorse potrebbe fare di più rispetto al viceministro di un Ministero come quello delle Infrastrutture e dei Trasporti che arriva ad avere 57 miliardi di budget senza però riuscire a spenderli». Al termi-

ne del convegno, il viceministro aveva dato un nuovo ok al progetto della Darsena Europa che è in stato di avanzamento. «Noi abbiamo bisogno di creare nuove opportunità di sviluppo - spiega - Quindi se questa è una priorità del porto di Livorno noi la portiamo avanti». A proposito della tempistica dell'operazione, il viceministro si è limitato a dire che «è un problema credo più legato alle decisioni dei vari operatori. Noi stiamo andando avanti, ed è chiaro che queste sono scelte strategiche che devono essere assolutamente valutate e condivise, sia in ambito locale che a livello nazionale».

In convegno intanto si era chiuso con un richiamo a fare squadra: «Non bisogna subire il mercato ma gestirlo, questa sarà la scommessa per i nostri porti. Quindi un'aggregazione come questa sarebbe assolutamente auspicabile perché questa, assieme all'alto Adriatico, è una delle grandi vie di entrata dei grandi traffici che attraversano Suez, diretti verso l'Europa».

119/8

PIOMBINO IL SINDACO ALLE IMPRESE

«Il porto deve svilupparsi di più» Giuliani invita alla collaborazione

«I PORTI sono sempre espressione delle città e dei territori dove sono collocati per questo ogni porto può specializzarsi in relazione alle proprie vocazioni. Piombino ad esempio è importante per il traffico merci e passeggeri e, in questo contesto, è prevedibile e auspicabile uno sviluppo del commercio delle rinfuse solide, in relazione anche alla ripresa industriale che può alimentarlo».

LO HA DETTO il sindaco di Piombino Massimo Giuliani intervenuto al convegno organizzato da Federmanager a Livorno per creare sinergie tra i porti liguri, toscani e laziali.

Il tema affrontato è quello relativo alla realizzazione di piattaforme condivise all'interno delle quali collaborare insieme per essere sempre più competitivi. «Dobbiamo cercare obiettivi condivisi, pensare a un allineamento dei costi dei servizi, fare sistema in questo senso».

DAL PUNTO di vista dei traffici, oggi dovremmo pensare anche ai collegamenti trasversali tra Est e Ovest - ha evidenziato Giuliani - il corridoio intermodale che parte dall'Asia e che passa via terra per riprendere i collegamenti con l'Ovest attraverso il mare. Ecco, da qui possono aprirsi traffici im-

portanti anche con l'Africa che ha bisogno di merci e di infrastrutture». Il sindaco ha poi ricordato i due importanti protocolli sottoscritti il 30 novembre con Nuovo Pignone e Piombino industrie marittime, in grado di rilanciare il porto di Piombino.

L'Elba apre le porte alla Polonia La nuova frontiera turistica è a Est

L'associazione albergatori alla più importante fiera di Varsavia

L'ASSOCIAZIONE albergatori elbani ha preso parte anche quest'anno alla 'TT Warsaw', la più importante fiera del turismo in Polonia nella quale ha promosso il prodotto Elba su uno dei mercati emergenti e più interessanti del turismo europeo. «Il nostro stand – spiega il vicepresidente dell'associazione Alessandro Gentini, a capo della delegazione elbana – è stato molto visitato. I polacchi guardano con molto interesse all'Italia ed in tal senso abbiamo rilevato un grande interesse per la destinazione Elba. Numerosi ed interessati sono stati anche gli

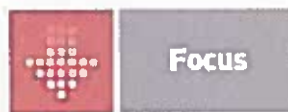
GENTINI

«Il nostro stand è stato uno dei più apprezzati e visitati»

operatori presenti che hanno apprezzato molto il materiale informativo in lingua polacca che abbiamo fatto stampare appositamente. Un ringraziamento particolare va all'Enit, alla Camera di Commercio italo-polacca e all'ambasciatore Amati per la loro squisita accoglienza e disponibilità verso la nostra isola».

A RENDERE ancora più positivo il bilancio della trasferta hanno contribuito alcuni importanti 'contatti' allacciati nell'occasione. «Una cena offerta dal Ministro del Turismo di Cuba alla quale eravamo stati invitati – aggiunge Gentini – è stata un'occasione im-

portante per conoscere molte persone impegnate nell'organizzazione di eventi sportivi, con le quali coltivare qualche collaborazione per cercare di portare all'Elba qualche importante evento nel settore delle discipline outdoor. Abbiamo poi incontrato il presidente dei parchi minerari della Polonia, interessato a prendere contatto con i rappresentanti dei nostri parchi e aree archeologiche industriali per un'eventuale collaborazione. Infine abbiamo avuto modo di conoscere il presidente della compagnia aerea Lot con il quale abbiamo avuto un confronto riguardo ai problemi legati al no-



Una continua evoluzione

Il turismo è un settore in continua evoluzione e fanno bene gli albergatori elbani a scandagliare nuovi mercati, l'Europa dell'Est può essere un bacino d'utenza interessante come lo è stata la Germania

stro aeroporto. Un incontro che ci ha confermato che, oggi più che mai, bisogna occuparsi velocemente del suo potenziamento per non perdere importanti opportunità sul fronte dei mercati esteri».

«Dobbiamo creare prodotti turistici innovativi. Non possiamo pensare di progredire ripetendo gli stessi comportamenti, senza offrire ai visitatori stimoli nuovi». Lo aveva evidenziato l'assessore regionale al turismo Stefano Ciuffo che nei giorni scorsi all'Elba insieme al consigliere Gianni Anselmi per prendere parte ad un incontro pubblico sulle nuove strategie di sviluppo e promozione turistica.

Una spinta ecologica al porto di Brindisi

L'Edison propone un impianto di rifornimento di gas naturale liquefatto

di FEDERICO MIRRO*

La proposta avanzata dall'Edison all'Autorità di sistema portuale di insediare nella sua area a Brindisi un impianto di rifornimento di Lng per navi che sempre più numerose nei prossimi anni saranno alimentate dall'ecologico gas naturale il quale - alcune da crociera sono già in costruzione a Monfalcone e in Finlandia - rappresenta un evento di rilievo per lo scalo che deve essere valutato con grande attenzione da tutti gli stakeholder locali, specie in termini di posizioni pregiudiziali, ma acquisendo tutti gli elementi tecnici ed economici per addiventare ad una decisione ben ponderata. I presidenti dell'Authority e della Confindustria provinciale hanno salutato l'iniziativa della multinazionale ricordando, il primo, la necessità per il porto di incrementare i suoi traffici a fronte della cessione



BRINDISI Una nave da crociera nel porto

di quelli del carbone e, il secondo, la vocazione industriale di Brindisi ove peraltro, per chi lo ignorasse o lo avesse dimenticato, si approdano da anni navi cariche di gas stoccato e distribuito poi dall'impresa Ipea. Ora tale novità è caduta in un momento cruciale della vita cittadina segnata fra l'altro dall'avvio delle consultazioni per la redazione del nuovo PUG. Aperte e accompagnate da qualche (improvvida) dichiarazione sui danni ambientali prodotti dal sistema industriale localizzato nell'agglomerato cittadino - improvvida perché ha ignorato tutti gli investimenti compiuti da lungo tempo da grandi imprese per mitigare fortemente l'impatto sull'ecosistema di produzioni chimiche ed energetiche - le consultazioni che stanno per allargarsi alle tante associazioni di categoria, ai sindacati, al mondo della ricerca, agli Ordini professionali, alle banche e alle altre istituzioni (Provincia, Camera di commercio, Consiglio Asl, Autorità di sistema portuale, Capitaneria, Aeroporti di Puglia, Acquedotto pugliese Asl, Istituzioni scolastiche, Ansa, ecc.) dovrebbero condurre alla redazione di un nuovo strumento urbanistico che sarà poi approvato dal Consiglio comunale delineando l'assetto e il volto dell'area urbana per i prossimi 50 anni o almeno così si afferma.

Un futuro è bene sottolinearlo, che almeno per gli assetti produttivi di lungo periodo dovrà racchiudersi - pur con tutte le innovazioni e le integrazioni possibili e necessarie per migliorare sempre di più l'ecosostenibilità del sistema manifatturiero locale - ad un presente che vede i cardini produttivi di Brindisi saldamente imperniati sull'industria chimica, energetica ed aeronautica e sulle filiere delle loro sub e coforniture - comparti, questi, che nella loro integrazione con i rispettivi settori nazionali, sono ormai da anni al servizio dell'intero Paese. Naturalmente essi non devono esaurire le articolazioni del manifatturiero territoriale - sarebbero possibili infatti, solo per citarne alcune, linee di sviluppo nell'agroalimentare, nel farmaceutico, nelle biotecnologie, nell'IT, nella navalmeccanica, nella nautica da diporto, nei nuovi materiali, nelle tecnologie per la tutela ambientale, nelle tecnologie, anche

avviando o rafforzando progressive integrazioni di filiera con cluster industriali presenti in grandi Comuni della provincia. Allora sarebbe più che opportuno che questo assetto saldamente industriale non venisse depotenziato con esercizi previsivi e scelte urbanistiche volti a prefigurare invece esiti postindustriali, o peggio antiindustriali, di decessi economici ormai pluridecennali che ancora hanno garantito, non lo si dimentichi, la tenuta complessiva dell'economia e della società locale.

E allora, a beneficio di chi solo di recente è ricio chiamato in città ad assolvervi funzioni di governo, si ricorda che Brindisi si colloca ormai da anni fra le capitali industriali del Mediterraneo centro-orientale. Il comparto manifatturiero ed energetico del capoluogo, ma anche di Fasano, Ostuni, Francavilla Fontana e Mesagne dispone tuttora di una struttura fra le più forti dell'Adriatico, del Mezzogiorno e del Mediterraneo centro-orientale per dimensioni di impianti, numero di società, esportazioni, entità di investimenti, innovazioni tecnologiche. Invece questo apparato industriale non assiste solo l'occupazione, ma alimenta movimentazioni portuali, stradali e ferroviarie, logistica, credito bancario, ricerca scientifica, formazione professionale, studi professionali.

L'area cittadina, insomma, non è seguita solo da criticità ambientali sulle quali comunque si è intervenuti da tempo e su cui si lavorerà con altri investimenti - già annunciati peraltro anche dalla Versalis - ma dovrà restare una piattaforma industriale di rilievo internazionale. Agli impianti stabilimenti petrolchimici, energetici e dell'aeroporti si affiancano decine di Pmi, spesso molto qualificate, in rapporti di subfornitura e cofornitura con le imprese maggiori, anche se alcune imprese impiantisti che stanno diversificando i loro mercati. Brindisi è fra le poche città del Sud con un elevato numero di fabbriche di grandi e medi gruppi esterni all'area, e cioè Eni (con Versalis, Enipower e Syndial) Enel (con la controllata Enel produzione), Jindal, Lyondell-Basell, Sanofi, Leonardo (con l'ex Agusta-Westland), Avio-Aero, Ipea, Cheungas, Magnaghi, Salver, Dema, SRB, TI-Automotive, Mignini&Petrini, Pellegrini. Essi occupano fra diretti e indiretti circa 7.000 unità, con attività di ricerca in loro strutture o collaborando con gli Atenei di Bari e Lecce e i loro corsi di ingegneria e biotecnologie.

La città industriale vanta primati spes-

so ignorati dall'opinione pubblica nazionale: a) è uno dei maggiori poli energetici del Paese per capacità di generazione pari a poco più di 4.000 MW, dei quali 2.640 nella centrale Federico II dell'Enel e 1.321 dell'Enipower, la più potente in Italia fra le centrali della controllata dell'Eni; ad essi bisogna aggiungere i 39 MW della SRB, il comparto occupa circa 1.600 addetti, di cui 700 diretti e 900 indiretti. Nel settore anche la A2A, dismessa la centrale di Costa Morona, ha presentato un progetto per la produzione di energia con tecnologia avanzatissime. Se entro il 2025, o anche prima, il sito dell'Enel venisse dismesso, già sono state avanzate precise proposte nel convegno dell'ottobre 2017 della Confindustria Brindisi e nel documento che venne presentato in quell'occasione per creare, conservando la specializzazione esistente, un polo di tecnologia per la generazione energetica ecosostenibile. È auspicabile che a quelle proposte si voglia ricorrere per confrontarsi giungendo poi a dare forma a quella che il presidente uscente degli Industri del Marittimo ha definito una Silicon Valley per il settore.

b) Brindisi con la sua provincia, con circa 2.200 addetti all'industria aeronautica, è la 2ª nel comparto nel Sud, dopo il Napoletano che ha siti più grandi, e supera in Puglia Grottole e Foggia. Nel settore vi sono stabilimenti che, per processi e prodotti, sono di eccellenza nazionale.

c) il polo della chimica dell'area per volumi di produzione, addetti ed esportazioni grazie soprattutto a Versalis, LyondellBasell, Jindal, Sanofi e Ipea - si splica fra quelli affacciati sull'Adriatico a Porto Marghera, Ferrara e Ravenna, o presenti nel Sud come Triloro e Porto Torres. Inoltre solo la Versalis muove circa 300 navi all'anno con i suoi oltre 900 milioni di valore della produzione.

La stessa indicatorio (il valore della produzione) delle prime per numero di occupati 12 aziende dell'agglomerato industriale brindisino nel 2018 raggiunse i 3,1 miliardi di euro, importo superato nel 2017, ma ancora in via di precisa quantificazione. Gli investimenti industriali sono stati elevati negli ultimi anni. Basti pensare: a) ai 4 contratti di programma con la Regione Puglia della Sanofi, multinazionale farmaceutica francese; b) ai

contratti di programma della Avio, della Magnaghi, Salver e dell'ex Agusta-Westland; c) a quello della Jindal, multinazionale indiana operante nella produzione di film in plastica per packaging. Sono stati realizzati anche investimenti non assistiti da incentivi pubblici dalla LyondellBasell e dall'Enel.

L'export provinciale nel 2015 toccò 622 milioni di euro, superati dai 966 milioni del 2016 e dai 980 nel 2017 e si collocò al 3º posto in Puglia, dopo quello di Bari e Taranto. La provincia nel 2016 ha esportato più di Val d'Aosta, Molise e Calabria. Dell'export del 2017 poco più del 38% è stato costituito da sostanze e prodotti chimici se aggiungiamo a tale voce gli articoli in gomma e materie plastiche, farmaceutica e prodotti petroliferi raffinati, le esportazioni dell'intero comparto sono ammontate a 714 milioni, pari al 54,6% del totale. Ma bisogna segnalare lo scorso anno anche i 148 milioni dei mezzi di trasporto, in aumento dai 136 milioni del 2016, e i 109 milioni di prodotti alimentari.

Le industrie, dunque, per importazioni di materie prime ed esportazioni di prodotti finiti, rendono Brindisi una «città del maculo» che dovrà potenziare ulteriormente l'apertura della sua economia. L'industria inoltre - incidendovi quella in senso stretto e le costruzioni - raggiunge nel capoluogo un'incidenza di circa il 30% sul valore aggiunto tale, fra le più alte delle città pugliesi. Ma il manifatturiero è presente anche in Comuni della provincia con imprese rilevanti per il fatturato, soprattutto nell'agroalimentare - come ad esempio la Parmaleo e la Lepore Mare a Fasano, la Savogrei a Francavilla Fontana, le Cantine Due Palme e la Tormentosa nel settore vitivinicolo - nella meccanica come le Officine Tamborino ad Ostuni, nel settore delle materie plastiche come la Teknos sempre ad Ostuni, e nei materiali per l'edilizia come la Mignini e la Prefabbricati Pugliesi.

La Confindustria locale con il supporto tecnico dello scrivente - risistemando proposte, progetti e intuizioni imprenditoriali - presentò lo scorso anno un ricco pacchetto di proposte non solo per consolidare il polo industriale del capoluogo e i comparti manifatturieri della provincia, ma anche per suggerire diversificazioni nei settori energetico, aeronautico, impiantistico, agroalimentare e turistico. Fondamentali a tal fine sono i centri di ricerca come Cetna, Enoa, Cnr, e dei corsi di laurea deconstruiti dagli Atenei di Bari e Lecce e la formazione secondaria di istituti come il Molinaro. Sarà compito ora del nuovo presidente dell'Associazione confindustriale dimostrarsi come il suo predecessore pienamente all'altezza delle nuove e più complesse sfide che attendono il sistema industriale e socioeconomico provinciale, nel contesto di quello regionale, meridionale e nazionale.

Brindisi, con il suo vasto scalo portuale - raccontato alla ferrovia, il suo grande aeroporto, la zona industriale prospiciente il porto e i collegamenti stradali e ferroviari con la provincia confinante - che la



PORTO DI BRINDISI Una parte delle biglietterie

rendono area centrale fra la Puglia meridionale e centrale sarà uno dei cardini della Zes adriatica e dovrà giocare le sue chance quando se ne avvierà il decollo. Il territorio insomma presenta risorse umane e materiali per consolidarsi come area produttiva del Mezzogiorno, dell'Adriatico e del Mediterraneo centro-orientale, e perciò avrà bisogno anche di interventi organici di governo e Regione di un nuovo ruolo agro-propulsivo delle Istituzioni locali e di tutto il suo partenariato sociale ed economico.

*Università di Bari



PORTO DI BRINDISI L'area degli imbarchi per Grecia e Albania

Tempo Stretto

Porto di Tremestieri, lavori nel vivo. Due dragaggi in contemporanea

MESSINA - 840 giorni a partire dallo scorso 9 novembre. Il nuovo porto di Tremestieri dovrà essere pronto il 1. marzo 2021 . Anzi le opere dovranno essere completate già il 12 giugno 2020, gli ultimi nove mesi serviranno per i collaudi e la messa in esercizio, prove di navigazione incluse. Nel primo mese, però, solo piccole operazioni propedeutiche, come la validazione, da parte della Marina Militare, della bonifica da ordigni bellici. Da ieri, invece, i lavori sono finalmente entrati nel vivo, con la draga Rex Primo che ha iniziato il maxi dragaggio da 150mila metri cubi, trasportando la sabbia a Contesse, lì dove l'erosione si è spinta pericolosamente quasi vicino alla ferrovia. Questa prima fase dovrebbe durare circa 40 giorni, poi, a fine lavori, saranno ben 908mila i metri cubi di materiale portato via. Un'operazione utile non solo al nuovo porto ma anche al vecchio, che così non dovrebbe più correre il rischio di insabbiarsi. Al momento è presente una quantità minima di sabbia, tra gli 8 e i 10mila metri cubi e, per questo, da dieci giorni, i due scivoli sono fruibili in via alternata . Un provvedimento che non limita il numero di corse delle navi ma rallenta l'ingresso e l'uscita dal molo. Dalle 20 di stasera entrerà in azione la draga Giuseppe Cucco, per portar via nel weekend i sedimenti e consentire l'uso del porto a pieno regime. Non può farlo l'altra draga, la Rex Primo, perché il vecchio porto non rientra tra le aree di cantiere della Coedmar. Nel fine settimana, quindi, in porto ci saranno due dragaggi in contemporanea . La fondata speranza è che, poi, per lungo tempo, non ce ne sarà più bisogno.

Tir al porto, tutti i "paletti" del ministero

Il Comune, nonostante il suo "no", nominato vigilante per gli interventi sulle rampe

Alfonso Naso In attesa del parere del ministero dei Beni culturali sul progetto di attraversamento dei mezzi pesanti da e per Messina dall' area a Nord del porto presentato dalle società "Caronte" e "Diano", spuntano molte prescrizioni che di fatto obbligano le due società a una serie di pesanti interventi volti a rendere meno impattante il nuovo molo. Ma tra le prescrizioni alcune sembrano paradossali, perché il ministero dell' Ambiente che ha dato il parere favorevole alla compatibilità ambientale dell' idea progettuale in diversi casi nomina il Comune quale ente vigilante sulle attività da porre in essere, nonostante Palazzo San Giorgio abbia manifestato palesamente la sua contrarietà. Insomma: Comune vigilante di un progetto che non vuole.

Paradossi In particolare, tra i casi in cui l' Amministrazione potrà verificare la correttezza dell' operato delle due società rientra quella inerente «l' attività di traghettamento, che deve essere sospesa per le ore diurne durante la realizzazione delle previste opere di riqualificazione dell' autostrada da parte dell' Anas, nonché in caso di potenziale pericolo o di venire meno delle condizioni di sicurezza durante i giorni di manifestazioni sportive di carattere episodico e straordinario nel Palacalafiore a Pentimele che coincidano sia con gli orari che con i giorni di punta del traffico».

Nuovi semafori E ancora, prima dell' avvio dei cantieri «dovranno essere concordate con la Città di Reggio Calabria e finanziate dal proponente l' opera, la realizzazione di un marciapiede a protezione dei pedoni sulla carreggiata stradale (che è a senso unico) nel punto più critico, ossia a fronte dell' edificio di civile abitazione di 5 piani, l' opera della realizzazione di un semaforo nel nodo dell' immissione della rampa della sopraelevata e l' eventuale utilizzo di strumenti di regolamentazione della velocità, come prospettato dal proponente, ai fini della fluidificazione del traffico».

Fari sulla rampa Proprio la rampa di raccordo dello svincolo di Reggio-Porto è il "nodo" che per il Comune merita un dovuto approfondimento.

L' arrivo in discesa al semaforo e il peso di eventuali tir in fila potrebbe avere ripercussioni non solo sulla viabilità ma anche sulla sicurezza. Ma da Palazzo San Giorgio fanno sapere pure che l' uscita di Reggio Porto rappresenta l' accesso al museo e al lungomare. In pratica, per l' Amministrazione la presenza di incolonnamenti di mezzi pesanti sulla rampa rappresenterebbe un danno anche per i turisti che vogliono raggiungere il centro. Ma proprio con riferimento al porto il ministero sottolinea come «lo

-segue

studio propone misure per minimizzare l' impatto sulla città di Reggio Calabria attraverso il rispetto del vigente limite di velocità sulla Sopraelevata portuale (40 km/ora), quali l' installazione di 4 autovelox (o, ancora meglio, del sistema tutor); evidenziando che l' abbattimento di circa 20 km/ora della velocità media (dagli attuali 57-60 km/ora ai valori limiti consentiti) determinerebbe un abbattimento di rumore e inquinamento atmosferico maggiore dell' aumento determinato dal traffico incrementale generato dalla nuova linea di navigazione».

L' altra pronuncia È attesa per questo mese la pronuncia del ministero dei Beni Culturali sul progetto. Un parere che non dovrebbe essere comunque vincolante ma dovrebbe solo contenere altre prescrizioni in merito alla tutela paesaggistica dei luoghi.

Inquinamento,coinvolta l' Arpacal Sul fronte ambientale, il competente Ministero scrive che «il quadro ambientale ha preso in considerazione tutte le dovute componenti ambientali ed è stato sviluppato secondo quanto previsto dalla normativa. In particolare, è emerso che le principali problematiche evidenziate sono dovute agli impatti afferenti alle componenti rumore e atmosfera durante le attività di cantiere.

Sarà comunque necessario procedere con un monitoraggio ambientale per le fasi ante operam, in corso d' opera e post operam». Inoltre è stata coinvolta anche l' Arapcal Calabria quale ente vigilante sulla realizzazione del progetto in quanto «in fase di cantiere dovranno essere attuate le misure di mitigazione previste dal progetto, come i sistemi antinquinamento delle acque e misure che minimizzano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere e dal trasporto dei materiali; occorre, inoltre, porre in atto strategie per evitare impatti provocati dagli ancoraggi di mezzi nautici operativi sulle biocenosi dei fondali limitrofi».

L' Autorità «non si tocca» È blindata nel decreto

D' Uva così replica ai deputati calabresi di FI

Lucio D' Amico «Il decreto è blindato, non ci possono essere modifiche, perché rischierebbe di crollare l' intera impalcatura». Il capogruppo alla Camera del movimento 5Stelle è stato perentorio: «L' obiettivo del Governo, già condiviso dal Senato, sostenuto anche dalla Camera dei deputati è istituire la XVI Autorità di sistema portuale dello Stretto, che comprende Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni». Il resto, sembra dire Francesco D' Uva, sono legittime prese di posizione da parte di altri parlamentari, ma che stanno al livello di chiacchiere, di atti destinati a rimanere sulla carta, come l' emendamento che 24 ore prima aveva avuto il via libera da parte della Commissione trasporti di Montecitorio. Emendamento presentato dai deputati di Forza Italia Mulè e Sozzani, sotto il coordinamento dell' on. Francesco Cannizzaro, i quali hanno chiesto di «ricomprendere i porti di Gioia Tauro, Villa San Giovanni e Reggio Calabria nell' ambito di competenza di un' unica Autorità portuale calabrese in una prospettiva di sviluppo commerciale, pur differenziando le peculiarità della realtà dello Stretto rispetto alle altre».

Ma la linea tracciata dal Governo 5Stelle-Lega, e "blindata" in Parlamento, è quella da cui sembra impossibile ormai tornare indietro. E d' altra parte, il "dossier porti" è stato studiato da diversi mesi in tutti i suoi aspetti. Lo Stretto ha la sua assoluta specificità e nell' ambito di una "micro-regione" dove si devono gestire anche i flussi di collegamenti marittimi tra le due sponde, oltre a potenziare le attività dei singoli porti, Messina-Milazzo e Reggio-Villa è come fossero due facce della stessa medaglia. Si ribalta, di fatto, il ragionamento che ha ispirato l' emendamento dei deputati calabresi. L' istituzione dell' Autorità di sistema esalterà proprio le peculiarità delle realtà dello Stretto, pur in una prospettiva di sviluppo economico legato a processi di inevitabile raccordo con il porto di Gioia Tauro, il "grande malato" dalle enormi potenzialità sullo scacchiere del Mediterraneo. Autorità distinte e autonome che dialogano, come fanno Ravenna e Ancona sull' Adriatico, o Trieste e Venezia, o ancora Genova e La Spezia e Livorno, tre sistemi portuali del Tirreno molto ravvicinati tra loro. E come dovranno fare anche Palermo-Trapani e Augusta-Catania con lo Stretto.

Reggio Calabria e Villa San Giovanni hanno tutto da guadagnare da questa "alleanza" strategica con porti che godono di ottima salute quali Messina e Milazzo. L' interlocuzione di un "sistema Stretto" a

-segue

livello nazionale ed euromediterraneo sarà ovviamente rafforzata e servirà anche a disegnare gli scenari futuri della grande Area integrata della quale si va discutendo da decenni ma che, nei fatti, non è stata ancora mai attuata. Un sistema portuale che "fisicamente" sarà sempre più unito nel momento in cui saranno pronti e utilizzabili i nuovi porti di Tremestieri (entro il 2020) e di Reggio Calabria (il ministero dell' Ambiente ha dato il via libera al progetto che vede lo scalo reggino naturale interfaccia di Tremestieri per il traffico di attraversamento).

È inevitabile la reazione sulla sponda calabra, legittime le preoccupazioni (molto meno lo sono i ragionamenti di chi aveva già pensato a trarre guadagni dall' accorpamento dei nostri porti con Gioia Tauro, svuotando la "cassaforte" dell' Autorità portuale di Messina e Milazzo), ma il percorso è ormai obbligato e il concetto "l' unione fa la forza" va assolutamente tradotto in atti e fatti concreti, perché lo Stretto è il vero "Bene comune" che unisce Scilla e Cariddi, tra Peloro e Aspromonte.

Intanto, sul fronte delle Zone economiche speciali, si registra la dura presa di posizione di Matilde Siracusano dopo che la sua proposta di creare una terza Zes in Sicilia è stata bocciata: «Francamente non capisco come si possa sostenere di voler dare respiro e nuova linfa a Messina come cuore pulsante del Mediterraneo e dell' area metropolitana dello Stretto - afferma la deputata di Forza Italia -, negando poi la possibilità di istituire una Zona economica speciale in deroga alla norma che prevede solo due Zes in Sicilia. Al fine di promuovere lo sviluppo economico dei territori compresi nella nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto, sarebbe stata una introduzione assolutamente scontata e fondamentale».

L' Autorità dello Stretto è ormai una realtà

"Blindata" all' interno del decreto fiscale: l' istituzione della XVI Autorità di sistema portuale dello Stretto, che vede accorpati i porti di Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio, non è in discussione. Lo conferma il capogruppo alla Camera dei 5Stelle il messinese Francesco D' Uva, in replica all' emendamento presentato da alcuni deputati calabresi che intendono riportare Reggio e Villa con Gioia Tauro.
Pagina 25.

Tempo Stretto

No a Zes per l' area dello Stretto. Bocciato emendamento di Matilde Siracusano

"Non capisco come si possa sostenere di voler dare respiro e nuova linfa a **Messina** come cuore pulsante del Mediterraneo e dell' area metropolitana dello Stretto, negando la possibilità di istituire una Zona Economica Speciale in deroga alla norma che prevede solo due Zes in Sicilia". Così la deputata Matilde Siracusano (Forza Italia), il cui emendamento al decreto fiscale relativo all' istituzione della terza Zona è stato bocciato. "Al fine di promuovere lo sviluppo economico dei territori compresi nella nuova **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto, sarebbe stata una introduzione assolutamente scontata e fondamentale" - conclude -. E infatti è proprio questo uno dei motivi per cui in Calabria sono contrari all' Authority dello Stretto , approvata in Senato ma ancora in discussione alla Camera, con parere negativo della commissione trasporti ([VEDI QUI](#)). **Messina** resta nella Zes della Sicilia Orientale , con 600 ettari sui 5.600 totali della Regione. Ed in questi 600, probabilmente, se la XVI **Autorità Portuale** dovesse essere definitivamente approvata, dovrebbero rientrare anche i 13 ettari previsti per Reggio e Villa nella Zes di Gioia Tauro.

Autorità portuale, il Tar chiude il procedimento

La sede dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia orientale rimane ad Augusta e non sarà trasferita per due anni a Catania. Lo ha deciso la Terza sezione staccata del Tar di Catania che, nella seduta del 7 novembre, ha preso atto della cessata materia del contendere dopo che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha affermato di voler mantenere la sede individuata dalla legge e cioè Augusta e chiesto la cessazione della materia del contendere. Soddisfatta Assoporto Augusta, che aveva presentato ricorso, a cui a cui si sono affiancati i sindaci di Augusta, Melilli e Priolo, contro il trasferimento.

Autorità Portuale Sicilia Orientale. Il Tar conferma la sede ad Augusta

7 dicembre 2018 AUGUSTA - Era la sede naturale, in quanto porto core. Eppure l' ex presidente della Regione, Rosario Crocetta, e l' ex ministro Graziano Delrio, avevano chiesto lo spostamento a Catania della sede dell' **Autorità di Sistema Portuale** della Sicilia Orientale, decisione poi sospesa dal Cga. "Il ministro Danilo Toninelli - dice la presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè -, a differenza del suo predecessore, aveva già deciso di ripristinare la legalità". Ora anche il Tar ha confermato che la sede spetta ad Augusta. E' il secondo cambio di rotta del nuovo governo, rispetto al precedente, sul tema delle **Autorità Portuali**. L' altro riguarda l' istituzione della sedicesima, con sede a **Messina**, comprendente anche i porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria. VEDI QUI LA DECISIONE DEL CGA QUI QUANDO ERA STATA SCELTA CATANIA.

augusta

Autorità portuale la città esulta «E' stato premiato gioco di squadra»

Augusta. La notizia della definitiva assegnazione ad Augusta della sede dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale fa esultare la comunità megarese e in particolar modo Assoporto e il Comune, che si sono battuti nelle sedi legali contro la decisione dell' ex ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Deliro che agli inizi del 2017 decise di trasferirla temporaneamente a Catania. In seguito alla pubblicazione della sentenza del Tar di Catania in merito al ricorso presentato da Assoporto, che in sostanza constata la cessazione della materia del contendere, dopo avere appreso tramite l' Avvocatura di Stato la volontà dell' attuale ministro Toninelli di mantenere la sede nel porto Core di Augusta, Assoporto manifesta soddisfazione.

«Esprimiamo gratitudine nei confronti della città che ha saputo combattere questa battaglia, degli avvocati Giovanni Randazzo, **Marco De Benedictis** e Gaetano Spitaleri, che ci hanno supportato - dichiara **Marina Noè**, presidente di Assoporto - dei sindaci di Augusta, Priolo e Melilli, che hanno preso posizione e condiviso il ricorso, dei parlamentari che hanno accolto l' invito di

Assoporto Augusta di portare la questione all' attenzione del nuovo ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli che, a differenza del suo predecessore, ha deciso di ripristinare la legalità». Tale decisione non è stata gradita dall' ex sindaco di Catania Enzo Bianco, che tramite social network ha commentato di stentare a credere alla sentenza ritenendo questa una scelta incomprensibile a scapito della città metropolitana etnea e parlando di un' intesa equilibrata raggiunta con il sindaco di Augusta. Al post dell' ex primo cittadino ha risposto il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro puntualizzando che non vi è stata alcuna intesa sullo spostamento della sede e dicendosi allibita dalle dichiarazioni dell' ex collega Bianco. «Se intesa ci fosse stata - precisa il sindaco Di Pietro - non avremmo certo come Comune impugnato il decreto dell' ex ministro Deliro. Abbiamo solo collaborato nell' attesa che la giustizia facesse il suo corso».

A chiedersi di quale equilibrio stesse parlando Enzo Bianco sollecitando spiegazioni è stato il consigliere comunale di Augusta 2020 **Marco Niciforo**.

A. S.

Porto, i progetti ci sono tutti ma i tempi sono lunghissimi

Dal pontile Eolie al molo foraneo, ora anche l' Hub

Milazzo Un Piano triennale delle opere portuali che ancora una volta non presenta elementi di novità rispetto al passato. E sicuramente ciò non giova alla causa dello scalo mamertino che continua a rimanere un ibrido tra commercio e turismo, più il secondo che il primo, mancando di quella pianificazione che dovrebbe invece - come auspicato di recente anche dall' ex sindaco Lorenzo Italiano - rappresentare il volano per il rilancio di una città che sta vivendo una fase di grande sofferenza economica. Certo, giova dire che basterebbe cominciare a fare quello che c'è scritto per dare un segnale di cambiamento. Pensiamo ad esempio all' intervento finalizzato alla realizzazione dell' ormeggio per navi da crociera esterno al molo foraneo. O anche l' allargamento del pontile Eolie, con spostamento del terminal passeggeri sul medesimo pontile e con la ristrutturazione del fabbricato sul molo Marullo da destinare a nuova sede di Milazzo dell' Authority. Subito dopo si dovrebbe finalmente dare attuazione al progetto, ormai da quasi un anno in stand by, di ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto terzo lotto. Quest' area è costituita da un tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri, oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri.

La banchina del molo foraneo ha una larghezza di 12 metri; nel tratto in testata, in corrispondenza del dente, raggiunge i 28 metri, con una profondità di 10 metri. In atto la limitata larghezza del molo foraneo impedisce un comodo utilizzo del banchinamento sia per le operazioni commerciali che, soprattutto, per gli accosti delle navi da crociera di lunghezza superiore ai 250 metri e al tempo stesso agevolare le operazioni a terra. E qui ci sono ben sette milioni di euro che l' Autorità portuale ha messo in bilancio. È chiaro però che a passare dalle idee ai fatti ci si perde nei meandri della burocrazia. Infatti per l' espletamento del servizio di progettazione preliminare, definitiva, esecutiva sono previsti complessivamente 380 giorni.

Quanto al progetto Hub -porto che invece l' Autorità portuale vorrebbe portare avanti trovando però in atto il veto del Comune di Milazzo, si tratta di un argomento che dovrà essere approfondito anche dal

-segue

Consiglio comunale.
r.m.