



Primo Piano:

- **Correttivo Porti** (Il Secolo XIX, The Meditegraph, La Gazzetta Marittima, Informazioni Marittime)

Dai Porti:

Trieste:

- "...Trieste, nel 2018 previsti oltre 10 mila treni..." (Ansa)
- "...Trieste capofila di Smartlogi..." (La Gazzetta Marittima)

Venezia:

- "...Il Porto di Venezia debutta al salone..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

- "...Lavoro, Bece presenta il "piano Agenzia"..." (Il Secolo XIX, The MediTelegraph)
- "...ILVA, modello Genova per Taranto..." (La Repubblica)

Ravenna:

- "...<<Ravenna sarà il polo italiano del gas naturale>>..." (Il Secolo XIX, Ansa, Il Sole 24 Ore, Messaggero Marittimo, The MediTelegraph, Informazioni Marittime)
- "...Brevidal Territorio..." (Il Sole 24 Ore)

Livorno:

- "...Livorno, finalmente riparte la gara..." (La Gazzetta Marittima)
- "...<<Privatizzare la Porto 2000>>..." (Il Telegrafo LI, Il Tirreno)
- "...La "nuova frontiera"..." (Il Telegrafo LI, Il Tirreno, L'Informatore Navale, La Gazzetta Marittima)
- "...Livorno; capitaneria, nuove regole..." (Ansa, The MediTelegraph, Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo, Il Tirreno)
- "...<<Nella futura Darsena Toscana le "autostrade del mare">>..." (Il Tirreno)
- "...Per i sindacati no all'esclusione con l'ok del Tar..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Porto di Livorno: micro-tunnel..." (Messaggero Marittimo)

Ancona:

- "...Ancona: progetto Newbrain..." (Ansa, Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

- "...Royal Bus, si apre uno spiraglio..." (Civonline)

Napoli:

- "...Intermodalità, convegno al Porto..." (Informazioni Marittime)

Bari:

- "...Ad Arpa l'ex stazione marittima..." (Messaggero Marittimo)

Brindisi:

- "...Blitz di Bruno sulla Zes..." (Nuovo Quotidiano di Puglia, Brindisi Report)

Gioia Tauro:

- "...Infrastrutture e sviluppo Quei..." (Gazzetta del Sud, La Sicilia)

Olbia:

- "...Olbia, ad Authirity uffici Guardia di Finanza..." (Ansa, Messaggero Marittimo)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
14 febbraio 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Messina:

"...De Simone: sulla Falce tutti ci giochiamo tutto..."

(Gazzetta del Sud, Il Cittadinodimessina.it)

"...Galati Marina: ecco la soluzione del Presidente..." (Normanno)

"...Niente Ponte e le merci Corridoio Scandinavia-Malta..."

(Quotidiano di Sicilia)

"...Via Don Blasco, è il momento della collaborazione..."

(Gazzetta del Sud)

Board portuali, Nogarini: «Sarà battaglia»

Il sindaco di Livorno: «Ricorreremo alla Consulta». Genova attende le mosse di Bucci

GENOVA. La contromossa è pronta: «Impugneremo la norma e la porteremo alla Corte costituzionale».

Filippo Nogarini, sindaco pentastellato di Livorno, ha non ha fatto in tempo a vincere una battaglia di carte bollate che subito è costretto ad iniziarne un'altra. Lui che ha scritto al Tar per farsi ammettere definitivamente nel board del porto toscano guidato da Stefano Corsini.

Nemmeno il tempo di gioire che il governo con il correttivo porti approvati alla fine della legislatura, ha deciso di far decadere la politica (sindaci, governatori e persino consiglieri municipali) dai comitati di gestione delle Authority: «La mia istanza è stata accolta - spiega Nogarini - prima della correzione, i giudici hanno sancito il diritto sacrosanto di un sindaco di diventare membro del board di un porto».

Ma quella sentenza è ora superata: «Organizzeremo un nuovo incontro con i colleghi delle altre città e poi provvederemo ad impugnare per anticostituzionalità la nuova norma del Correttivo porti».

Nogarini infatti combatte questa battaglia con il profilo nazionale di presidente della commissione "città portuali" dell'Anci, l'associazione che raduna i comuni italiani.

«Prima ci riuniamo e poi partiamo: ma tutti i sindaci erano contrari già alla prima stesura della legge».

Per Nogarini, la nuova mossa del ministro dei trasporti Graziano Delrio «è un autentico colpo dimano: non si possono escludere le città dalle strategie dei porti che sono sul loro territorio». La partita per il sindaco di Livorno è anche politica: «Pensi alle città che hanno un porto toccato dalla riforma: Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Trieste, Venezia...Il Pd non ne ha più in mano nemmeno una».

Nogarini contesta anche lo spirito della norma, paragonando quello che sta accadendo in Europa con quello espresso invece dal governo italiano: «Tutta Europa continua a favorire il rapporto tra le città e il proprio porto, noi invece vogliamo escludere le comunità dai porti. È una norma strana?»

Certo e le spiegazioni andrebbero chieste al ministro: certo Delrio si era presentato come il campione dei sindaci, aveva detto di voler portare la sua esperienza di primo cittadino al ministero e questi sono i risultati».

Ora toccherà ai comuni italiani scatenare l'offensiva contro il correttivo porti e nei forse già nei prossimi giorni il decreto potrebbe essere impugnato.

-segue

La partita di Genova Quella del board è una spina nel fianco per la giunta guidata da Marco Bucci. Il sindaco di Genova ha cercato di sostituire Marco Doria, ma il colpo non gli è riuscito. Tanto che in una lettera svelata dal Secolo XIX/TheMediTelegraph aveva chiesto al predecessore di rimanere al suo posto in attesa di trovare un nome. Poi anche la strada dell' autocandidatura si è infranta contro il muro del "Correttivo porti". Il vertice di Palazzo Tursi tace, ma due fonti raccontano che si starebbe pensando al "piano b". Perché l' impugnatura per ora solo annunciata, dell' Anci, impiegherà tempo a fare il proprio corso.

E costieri sono spuntati due nomi, ripescati dalla short list compilata tempo fa. Il primo è quello di Leopoldo Da Passano, responsabile del settore porti di Confindustria. L' altro è quel lodi Gianni Vassallo: esponente della Dc, lunga carriera manageriale e politica, anche tra le fila del Pd. È l' altra proposta sul tavolo del sindaco. Dopo aver perso il board dell' aeroporto all' ultimo, ora Vassallo potrebbe finire in porto. Rischia di pagare però la "macchia" politica.

SIMONE GALLOTTI

Board portuali, Nogarini: «Sarà battaglia»

Genova - La contromossa è pronta: «Impugneremo la norma e la porteremo alla Corte costituzionale». Filippo Nogarini, sindaco pentastellato di Livorno, ha non ha fatto in tempo a vincere una battaglia di carte bollate che subito è costretto ad iniziarne un'altra

Genova - La contromossa è pronta:«Impugneremo la norma e la porteremo alla Corte costituzionale».

Filippo Nogarini, sindaco pentastellato di Livorno, ha non ha fatto in tempo a vincere una battaglia di carte bollate che subito è costretto ad iniziarne un'altra. Lui che ha scritto al Tar per farsi ammettere definitivamente nel board del porto toscano guidato da Stefano Corsini.

Nemmeno il tempo di gioire che il governo con il correttivo porti approvati alla fine della legislatura, ha deciso di far decadere la politica (sindaci, governatori e persino consiglieri municipali) dai comitati di gestione delle Authority: «La mia istanza è stata accolta - spiega Nogarini - prima della correzione, i giudici hanno sancito il diritto sacrosanto di un sindaco di diventare membro del board di un porto».

Ma quella sentenza è ora superata: «Organizzeremo un nuovo incontro con i colleghi delle altre città e poi provvederemo ad impugnare per anticostituzionalità la nuova norma del Correttivo porti».

Nogarini infatti combatte questa battaglia con il profilo nazionale di presidente della commissione "città portuali" dell'Anci, l'associazione che raduna i comuni italiani. «Prima ci riuniamo e poi partiamo: ma tutti i sindaci erano contrari già alla prima stesura della legge». Per Nogarini, la nuova mossa del ministro dei trasporti Graziano Delrio «è un autentico colpo di mano: non si possono escludere le città dalle strategie dei porti che sono sul loro territorio». La partita per il sindaco di Livorno è anche politica: «Pensi alle città che hanno un porto toccato dalla riforma: Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Trieste, Venezia...Il Pd non ne ha più in mano nemmeno una».

-segue

Nogarin contesta anche lo spirito della norma, paragonando quello che sta accadendo in Europa con quello espresso invece dal governo italiano: «Tutta Europa continua a favorire il rapporto tra le città e il proprio porto, noi invece vogliamo escludere le comunità dai porti. È una norma strana? Certo e le spiegazioni andrebbero chieste al ministro: certo Delrio si era presentato come il campione dei sindaci, aveva detto di voler portare la sua esperienza di primo cittadino al ministero e questi sono i risultati».

Ora toccherà ai comuni italiani scatenare l'offensiva contro il correttivo porti e nei forse già nei prossimi giorni il decreto potrebbe essere impugnato.

LA PARTITA DI GENOVA

Quella del consiglio di gestione è una spina nel fianco per la giunta guidata da Marco Bucci. Il sindaco di Genova ha cercato di sostituire Marco Doria, **ma il colpo non gli è riuscito**. Tanto che in una lettera svelata dal *Secolo XIX/TheMediTelegraph* aveva chiesto al predecessore di rimanere al suo posto in attesa di trovare un nome. Poi anche la strada dell'autocandidatura si è infranta contro il muro del "Correttivo porti". Il vertice di Palazzo Tursi tace, ma due fonti raccontano che si starebbe pensando al "piano b". Perché l'impugnatura per ora solo annunciata, dell'Anci, impiegherà tempo a fare il proprio corso. E così ieri sono spuntati due nomi, ripescati dalla short list compilata tempo fa. Il primo è quello di Leopoldo Da Passano, responsabile del settore porti di Confindustria. L'altro è quello di Gianni Vassallo: esponente della Dc, lunga carriera manageriale e politica, anche tra le fila del Pd. È l'altra proposta sul tavolo del sindaco. Dopo aver perso il board dell'aeroporto all'ultimo, ora Vassallo potrebbe finire in porto. Rischia di pagare però la "macchia" politica

In vigore i "correttivi" alla riforma portuale con il decreto sulla "Gazzetta Ufficiale"

Confermato l'impegno della pianificazione "di sistema", la limitazione ai soli argomenti di competenza per l'autorità marittima, l'esclusione dei sindaci e dei pubblici amministratori dai comitati di gestione - Lo sportello unico amministrativo

ROMA - E alla fine la Gazzetta Ufficiale di venerdì scorso ha pubblicato il dibattuto decreto con i "correttivi" alla riforma portuale. La Gazzetta n. 33 del 9 febbraio, serie generale, riporta il testo del decreto legislativo 13 dicembre 2017 n.232 come "disposizioni

integrative e correttive del decreto legislativo 4 agosto 2016 concernente le autorità portuali". Decreto su proposta del ministro per la semplificazione e la pubblica
(segue in ultima pagina)

In vigore i "correttivi"

amministrazione (Madia) di concerto con il ministro dell'economia e finanze (Padoa-Schioppa) e del ministro delle infrastrutture e trasporti (Delrio). Il tutto controfirmato dal presidente del consiglio Gentiloni.

Con la pubblicazione, il decreto entra immediatamente in vigore, salvo indicazioni contrarie. È già in vigore uno dei punti più controversi, l'esclusione dai comitati di gestione dei sistemi portuali dei sindaci (art.6 comma d) del decreto) e dei politici eletti in cariche amministrative. Lo stesso articolo (comma 1) limita il diritto di voto del rappresentante dell'autorità marittima nei comitati "alle sole materie di propria competenza". Ancora: i comitati di gestione possono funzionare anche in presenza di solo la metà più uno dei componenti, con la possibilità di completarli con "designazione successiva".

L'esclusione dei sindaci è così codificata: "Non possono essere designati e nominati quali componenti dei comitati di gestione coloro che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico, anche di livello regionale e locale, o che sono titolari di incarichi amministrativi di vertice o di amministratore di enti pubblici e di enti privati in controllo pubblico. I componenti nominati che rivestono i predetti incarichi decadono di diritto alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Il regime di inconfirmità opera anche per il periodo successivo alla cessazione dell'incarico". Tradotto: anche chi si dimettesse da sindaco, da amministratore

pubblico etc. non potrà far parte dei comitati di gestione.

Altri punti significativi: la pianificazione si allarga al "sistema" non solo al porto o ai porti principali: il comitato di gestione, sentito l'organo di partenariato (art

12) istituisce e disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello "sportello unico amministrativo"; sono possibili (art.14) "varianti localizzate" ai piani regolatori vigenti, in attesa del piano regolatore di sistema, "purché avvengano entro il 31 dicembre 2019".

Informazioni Marittime

Il "correttivo porti" sta arrivando

di Paolo Bosso

Entrerà in vigore il week end prossimo, 24 febbraio, il "correttivo porti" (d.Lgs 232 del 13 dicembre 2017), il decreto che integra e modifica la riforma portuale varata ad agosto 2016. È stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il 9 febbraio.

Il decreto

Le novità Il correttivo dà più poteri al presidente sull'organizzazione del lavoro portuale, caratterizza "tecnicamente" il Comitato di gestione – che non potrà più avere membri con incarichi politici o pubblici, modifica l'adozione del piano regolatore portuale e riordina il processo di classificazione dei porti. Si va verso la centralizzazione dei poteri, con i presidenti che rispondono al ministero dei Trasporti.

Lavoro portuale

Sentito il ministero dei Trasporti, il presidente dell'Adsp adotta il "Piano dell'organico del porto", che va aggiornato ogni 3 anni. È un documento «di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto» per le imprese ex articolo 17 (della legge 84/94). Sulla base del piano, il presidente può adottare il piano di formazione e riqualificazione professionale che verrà finanziato con una quota **non superiore al 15 per cento** delle entrate fiscali. L'intervento serve a facilitare pensionamenti, prepensionamenti e riduzione dell'organico, andando a utilizzare l'Agenzia del lavoro portuale - lì dov'è istituita, per ora a Livorno, Trieste, Gioia Tauro e Taranto - o programmi di riqualificazione/formazione per gestire gli esuberanti. Sarà importante la relazione tra *authority* e sindacati: la prima attiva le misure con il presidente dell'Adsp, il secondo individua l'organico.

Comitato di gestione

Nell'organismo pubblico in cui convogliano tutte le decisioni dell'Autorità di sistema **non possono più essere designati sindaci e presidenti di Regione e consiglieri**, in generale «coloro che rivestono incarichi di componente di organi di indirizzo politico amministrativo». Di conseguenza, Comune e Regione devono essere rappresentati da persone che non hanno incarichi nei Consigli comunali o regionali. A partire dal 24 febbraio, la carica non rispettata decadrà.

Piano regolatore portuale

Si sta cercando un modo per velocizzare l'approvazione dei Piani regolatori portuali, troppo spesso impantanati nella burocrazia, dovuto tra le altre cose a un iter consultorio complesso, allargato a numerosi istituti (Comune, Regione, Consiglio dei Lavori Pubblici, per citarne qualcuno). Per questo, si sta cercando di limitare il numero dei soggetti coinvolti nella procedura decisionale. La semplificazione del "decisore", il Comitato di gestione, costituisce un primo passo.

Nuova classificazione dei porti• Categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;• Categoria II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza internazionale e nazionale, rientranti nelle Autorità di Sistema portuale (AdSP);• Categoria III, porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza interregionale e regionale.

Porti: Trieste, nel 2018 previsti oltre 10 mila treni

D'Agostino, sistema logistico con Opicina, Ferneti e Cervignano

Salito da 4.900 treni movimentati del 2015 agli 8.681 del 2017, il porto di Trieste supererà i 10 mila treni nel 2018. La previsione di sviluppo è stata illustrata nel dettaglio dal presidente dello scalo triestino Zeno D'Agostino nel corso della serata conviviale all'Accademia Udinese degli Sventati.

Il presidente pensa a un "sistema logistico che metta in rete Trieste con Villa Opicina, Ferneti e Cervignano. C'è un territorio regionale che è tutta una infrastruttura intermodale e logistica che non chiede altro di essere messa in rete, per poter usare il vero motore dei traffici che è il porto, espressione della vera relazione globale". Dal 1 marzo prossimo Adriafer gestirà 10 binari a Villa Opicina. La successiva piena funzionalità del polo intermodale di Cervignano, concepito come punto di snodo per l'arrivo e la partenza delle merci, movimentate poi in entrata e uscita dal porto di Trieste con un sistema di shuttle, "permetterebbe alla realtà logistica e industriale friulana di utilizzare i servizi del porto, marittimi ma anche ferroviari intermodali a costi che non sono quelli offerti oggi. Consentirebbe sia al Friuli che al Porto di avere dei vantaggi perché creeremmo quelle economie di scala che sono la base su cui sviluppiamo servizi marittimi e intermodali", ha spiegato. E in una successiva fase, quando sarà raccordata come piattaforma ferroviaria, il porto mira a ragionare anche con Pordenone "importante area industriale". Trieste, porto franco internazionale, primo scalo italiano per tonnellaggio totale e per traffico ferroviario, primo porto petrolifero nel Mediterraneo e undicesimo in Europa per tonnellaggio, ha attualmente attivi collegamenti intermodali in Italia (Milano, interporti di Padova e Bologna), ma soprattutto all'estero con Austria, Germania, Lussemburgo, Belgio, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca. La tratta Trieste-Budapest ne è un emblema. "Ha avuto un boom, era una tratta completamente in mano a Capodistria e sta diventando importante per Trieste - ha spiegato ancora D'Agostino - quindi ci fa capire che siamo competitivi su quell'area e poi perché è un'area ad altissima crescita economica".

Porti: Trieste, Salito da 4.900 treni del 2015 agli 8.681 treni movimentati nel 2017, il porto di Trieste supererà i 10 mila treni nel 2018.

La previsione di sviluppo è stata illustrata nel dettaglio dal presidente Zeno D'Agostino nel corso della serata conviviale all'Accademia Udinese degli Sventati. Il presidente ha annunciato di pensare a un "sistema logistico che metta in rete Trieste con Villa Opicina, Ferneti e Cervignano.

-segue

C'è un territorio regionale che è tutta una infrastruttura intermodale e logistica che non chiede altro di essere messa in rete, per poter usare il vero motore dei traffici che è il porto, espressione della vera relazione globale". Dal 1 marzo Adriafer gestirà 10 binari a Villa Opicina. La successiva piena funzionalità del polo intermodale di Cervignano, concepito come punto di snodo per l'arrivo e la partenza delle merci, movimentate poi in entrata e uscita dal porto di Trieste con un sistema di shuttle, "permetterebbe alla realtà logistica e industriale friulana di utilizzare i servizi del porto, marittimi ma anche ferroviari intermodali a dei costi che non sono quelli offerti oggi. Consentirebbe sia al Friuli che al Porto di avere dei vantaggi perché creeremmo quelle economie di scala che sono la base su cui sviluppiamo servizi marittimi e intermodali". E in una successiva fase, quando sarà raccordata come piattaforma ferroviaria, il porto mira a ragionare anche con Pordenone "importante area industriale". Il porto di Trieste, porto franco internazionale, primo porto italiano per tonnellaggio totale e per traffico ferroviario, primo porto petrolifero nel Mediterraneo e undicesimo porto europeo per tonnellaggio, ha attualmente attivi collegamenti intermodali in Italia (Milano, interporti di Padova e Bologna), ma soprattutto all'estero con Austria, Germania, Lussemburgo, Belgio, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca. La tratta Trieste-Budapest ne è un emblema. "Ha avuto un boom, era una tratta completamente in mano a Capodistria e sta diventando importante per Trieste - ha spiegato ancora D'Agostino -, quindi ci fa capire che siamo competitivi su quell'area e poi perché è un'area ad altissima crescita economica".

Nel 2017 il porto ha segnato un +4,58% delle tonnellate totali (61.955.405), con un +2,33% delle rinfuse liquide (43.750.555), un +14,11% delle merci varie (16.565.255) e un +26,66% di numero di container (+26,66%), arrivando a un totale di Teus del +13,52%. (Ansa).

Porto Trieste: D'Agostino, Cervignano sia nodo per Friuli

(ANSA) - UDINE, 14 FEB - "Cervignano può diventare una piattaforma logistica intermedia tra il porto e la realtà friulana". Lo ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino, illustrando l'idea di sviluppo sul polo intermodale per il 2018, in occasione di un incontro tenuto ieri sera a Udine, ospite dell'"Accademia Udinese degli Sventati 1606", club fondato un anno fa e che ora conta una ventina di soci tra professionisti e imprenditori di varie categorie lavorative, che si riuniscono per accrescere competenze e conoscenze in diversi campi. "L'idea è quella di far diventare Cervignano parte integrante del porto di Trieste. Questo significa che creiamo un nodo a disposizione del territorio friulano che non ha bisogno di dialogare direttamente con Trieste", ha spiegato il presidente D'Agostino, primo ospite del 2018, annunciando che nei prossimi mesi nel polo intermodale di Cervignano sarà attrezzato, grazie a una piccolissima parte del finanziamento da 83 milioni di euro ottenuto da Rfi sul porto di Trieste, per gestire anche le merci "pericolose". (ANSA).

Trieste capofila di Smartlogi logistica sostenibile

TRIESTE - Il porto di Trieste continua ad investire nel settore della progettazione europea. Un budget di 24,7 milioni di euro, finanziato con fondi europei, e 15 nuovi progetti attivati nell'ultimo biennio.

L'ultimo nato si chiama SMARTLOGI - "Logistica transfrontaliera sostenibile e intelligente", ed è un nuovo (segue in ultima pagina)

Trieste capofila di Smartlogi

progetto sull'innovazione tecnologica al servizio dell'intermodalità, che vede capofila l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Il progetto, che avrà una durata di 24 mesi e un budget di circa 1,3 milioni di euro, è co-finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Austria, ed è sviluppato in collaborazione con l'interporto di Fünitz, l'Università

di Klagenfurt, il GECI "Senza Confini", la Regione Veneto, l'Università IUAV di Venezia ed EURAC.

Finalità del progetto sarà quella di potenziare la cooperazione sia sul piano operativo che istituzionale, riguardante le opzioni sostenibili del trasporto intermodale, al fine di diminuire l'impatto sull'ambiente in termini di emissioni di gas inquinanti, CO₂, e rumore sull'arco alpino, lungo l'asse del

Brennero e quello di Tarvisio. In particolare, il Porto di Trieste e il terminal austriaco di Fünitz (Villacco) adotteranno una soluzione tecnologica condivisa.

Per il presidente Zeno D'Agostino, intervenuto all'evento di lancio del progetto, SMARTLOGI è particolarmente importante perché è il primo di una nuova serie di progetti focalizzati sullo studio di soluzioni innovative nel

settore intermodale. Ambito in cui il porto di Trieste è protagonista a livello nazionale, non solo per le performance conseguite in termini di traffico: 8.681 treni movimentati nel 2017 (+ 13,76% rispetto al 2016, +45,71% rispetto al 2015), ma anche sul fronte degli investimenti e delle politiche di rilancio future che vedono nella ferrovia il perno dello sviluppo logistico dello scalo.

Il porto di Venezia debutta al salone dell'ortofrutta

Per la prima volta la promozione dello scalo veneziano alla fiera Fruit Logistica di Berlino

BERLINO - Il 2018 si apre per il porto di Venezia con il debutto al salone di riferimento a livello mondiale per la logistica dell'ortofrutta: lo scalo veneziano è infatti presente a Fruit Logistica, Fiera andata in scena nei giorni scorsi giorni a Berlino, per promuovere

sui mercati esteri uno dei propri comparti di eccellenza per cui vanta asset competitivi a livello internazionale.

"Rispetto al comparto dei deperibili è il momento di giocare la nostra partita dato che possiamo contare su diversi assi" - ha com-

mentato il presidente Pino Musolino - "oltre ai servizi marittimi diretti con i Paesi del Mediterraneo che sta registrando un significativo incremento dell'export nel settore ortofrutta e deperibili, anche il servizio diretto col Far East ha portato in dote l'import dall'Indonesia di

ananas aprendo ad altre tipologie di frutta fresca da importare tramite il nostro scalo. Inoltre, i nostri servizi Ro-Ro con la Grecia, che mettono in connessione questo mercato con il centro dell'Europa attraverso il servizio intermodale su treno fino a Francoforte, da sempre trasportano prodotti deperibili. Il tutto (segue in ultima pagina)

Il porto di Venezia

è supportato da una piattaforma logistica di movimentazione e magazzino di prodotti a temperatura controllata che è diventata un vero e proprio fiore all'occhiello del nostro porto".

Per la promozione del comparto, il Porto di Venezia ha coniato anche un marchio dedicato. "Masters of Fresh", un richiamo internazionale alla storia di Venezia, partendo dal duplice significato del termine Master. I veneziani infatti erano "Masters" del fresco, ovvero comandanti delle navi che storicamente hanno tracciato e percorso da pionieri le Vie delle Spezie (che erano tredici e una cominciava con la Via marittima della Seta), oltre

che Macstri dell'arte della conservazione dei deperibili grazie anche all'uso delle spezie. Altro richiamo all'eccellenza dei fautori della Serenissima è quello ai Fondaci, che non erano semplici luoghi di stoccaggio della merce, ma anche di concentrazione dei controlli per favorire la semplificazione delle pratiche commerciali, così come oggi le strutture di eccellenza e i controlli unificati del porto di Venezia garantiscono il traffico veloce dei deperibili attraverso la catena del freddo.

A presentare questi asset a Fruit Logistica, numerosi operatori del porto hanno preso parte ad un press

meeting. In rappresentanza degli agenti marittimi, presente Alessandro Santi che ha voluto ricordare che: "Venezia vanta diverse linee marittime col Mediterraneo sia container e sia Ro Ro e ora punta a consolidarne e intensificarle in particolare con il Paesi più dinamici nell'export di ortofrutta", Stefano Coccon, delegato per gli Spedizionieri ha specificato che "l'esperienza maturata in questi anni, in particolar modo con il green corridor, ha consentito di creare nel nostro scalo forti competenze e una proficua collaborazione tra le imprese e gli enti pubblici devoluti ai controlli, Agenzia delle Dogane

e Uffici di Sanità in primis. Oggi possiamo affermare che c'è un terreno fertile basato su una volontà condivisa per attrarre nuovi traffici di prodotti freschi nello scalo lagunare": ma i segreti della catena del freddo sono stati svelati dal direttore commerciale del Venice Green Terminal, Claudio Iccardi che ha focalizzato l'attenzione sull'efficienza della Struttura di VGT, sia per il rispetto della Catena del Freddo, Fruit Logistica ospita ogni anno oltre 3000 espositori, provenienti da tutta la catena del valore del fresco, e 75.000 visitatori da 130 Paesi che investono sulla fiera per concretizzare il loro potenziale di business nel commercio internazionale di prodotti freschi.

Il Secolo XIX

Lavoro, Becce presenta il "piano Agenzia"

GENOVA. I terminalisti tengono la linea dura. Anche ieri nella riunione tra operatori nella sede di Confindustria, la schiera rimane compatta. Anzi: qualcuno ha persino provato ad alzare il tiro, ma rimane sul banco la data delle elezioni.

Così la salvezza dei camalli si ingarbuglia ulteriormente, con l'imminente ingresso della questione politica. I terminalisti temono che la vicina data delle elezioni porti ad un innalzamento delle pressioni perché aprano i portafogli. Alla Culmv mancano infatti 2,2 milioni di euro per chiudere il bilancio e anche quest'anno la compagnia ha battuto cassa.

Gli operatori però continuano a rifiutarsi di pagare, colpiti negativamente anche da un piano di rilancio che viene definito «debole»: le linee guida presentate dai due commercialisti ingaggiati dalla Culmv e anticipate dal Secolo XIX/ TheMediTelegraph, non hanno fatto breccia nel cuore dei confindustriali. L'avvicinarsi del voto complica i piani: il peso elettorale dei camalli è superiore a quello degli operatori, non fosse che per il numero. Rimane poi la minaccia delle tariffe: in caso di scontro prolungato, potrebbe essere deciso anche un innalzamento così da compensare il gap dei 2,2 milioni di euro.

A conferma che non si tratta di un teatrino, almeno questa volta, ieri i terminalisti hanno ascoltato dal presidente di Assiterminal, Luca Becce, la storia dell'Agenzia del lavoro portuale di Livorno. È la principale alternativa che Confindustria individua per la manodopera sulle banchine. Oggi la Culmv è l'unico soggetto autorizzato ad operare, l'Agenzia servirebbe però a scardinare il sistema. Becce conosce bene la situazione del porto toscano (ha guidato anche il terminal Tdt) e l'operazione che ha portato alla salvezza della compagnia con la nascita dell'Agenzia. E ha spiegato i dettagli ai terminalisti: a Genova la situazione è però radicalmente diversa, come hanno dovuto ammettere tutti. Sulla fattibilità rimangono alcuni dubbi: la Culmv è una cooperativa e far votare a mille soci la propria trasformazione in agenzia, non sarebbe così facile. E poi rimane un problema di governance: per questo tra i terminalisti, c'è chi vorrebbe proprio Becce al timone dell'agenzia.

Lavoro, Becce presenta il “piano Agenzia” per il porto di Genova

Genova - Posizioni ancora distanti tra terminalisti e camalli sulla gestione di bilanci e tariffe.

Genova - I terminalisti tengono la linea dura. Anche ieri nella riunione tra operatori nella sede di Confindustria, la schiera rimane compatta.Anzi: qualcuno ha persino provato ad alzare il tiro, ma rimane sul banco la data delle elezioni. **Così la salvezza dei camalli si ingarbuglia ulteriormente, con l'imminente ingresso della questione politica.** I terminalisti temono che la vicina data delle elezioni porti ad un innalzamento della pressioni perchè aprano i portafogli. Alla Culmv mancano infatti 2,2 milioni di euro per chiudere il bilancio e anche quest'anno la compagnia ha battuto cassa. Gli operatori però continuano a rifiutarsi di pagare, colpiti negativamente anche da un piano di rilancio che viene definito «debole»: **le linee guida presentate dai due commercialisti ingaggiati dalla Culmv e anticipate dal Secolo XIX/TheMediTelegraph, non hanno fatto breccia nel cuore dei confindustriali.** L'avvicinarsi del voto complica i piani: il peso elettorale dei camalli è superiore a quello degli operatori, non fosse che per il numero. Rimane poi la minaccia delle tariffe: **in caso di scontro prolungato, potrebbe essere deciso anche un innalzamento così da compensare il gap dei 2,2 milioni di euro.**

A conferma che non si tratta di un teatrino, almeno questa volta, ieri i terminalisti hanno ascoltato dal presidente di Assiterminal, Luca Becce, la storia dell'Agenzia del lavoro portuale di Livorno. È la principale alternativa che Confindustria individua per la manodopera sulle banchine. Oggi la Culmv è l'unico soggetto autorizzato ad operare, l'Agenzia servirebbe però a scardinare il sistema. **Becce conosce bene la situazione del porto toscano (ha guidato anche il terminal Tdt) e l'operazione che ha portato alla salvezza della compagnia con la nascita dell'Agenzia. E ha spiegato i dettagli ai terminalisti:** a Genova la situazione è però radicalmente diversa, come hanno dovuto ammettere tutti. Sulla fattibilità rimangono alcuni dubbi: la Culmv è una cooperativa e far votare a mille soci la propria trasformazione in agenzia, non sarebbe così facile. E poi rimane un problema di governance: per questo tra i terminalisti, c'è chi vorrebbe proprio Becce al timone dell'agenzia.

ILVA, MODELLO GENOVA PER TARANTO

E se per risolvere i dilemmi di Taranto si scegliesse il "modello Genova"? Lo stabilimento di Cornigliano, ponente cittadino votato dal Dopoguerra all' acciaio, nel 2005 ha chiuso con un accordo la colata continua del suo altoforno, concentrandosi sulle attività di laminazione, mantenendo tutti quanti gli occupati e dimostrando che, una volta tanto, ambiente e lavoro possono anche andare d' accordo. Adesso, nel tavolo già avviato con ArcelorMittal, Genova fa un ulteriore passo in avanti e mette in campo una spa pubblica, la "Società per Cornigliano", incaricata della bonifica delle aree, da cui transiteranno gli esuberanti (oggi su 1.500 addetti, 400 sono in cassa integrazione) che potranno però essere "formati" e avviati sulle attività che nasceranno nelle aree non utilizzate dalla nuova proprietà. Comune, Regione e **Autorità Portuale**, i tre soggetti pubblici che siedono al tavolo della trattativa, hanno già individuato a filo di costa quali potrebbero essere queste nuove attività: il polo delle navi petrolchimiche e il nuovo deposito costiero per l' Lng, gas naturale liquefatto per alimentare le grandi navi.

Massimo Minella

VIA LIBERA DAL MINISTERO ALL'ALLEANZA PIR-EDISON PER IL TERMINAL DA 80 MILIONI DI EURO

«Ravenna sarà il polo italiano del gas naturale»

Ottolenghi: «Pronti nel 2021, saremo i primi in Italia ma arriviamo dopo Barcellona e Marsiglia»

INTERVISTA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Il porto di Ravenna sarà realisticamente il primo in Italia a dotarsi di strutture per lo stoccaggio e distribuzione di gas naturale liquefatto, destinato a camion e navi.

Ieri mattina infatti alla conferenza finale di Valutazione d'impatto ambientale presso il ministero dello Sviluppo economico, è stato dato l'ultimo ok alla realizzazione della struttura: «Entro primavera spiega Guido Ottolenghi, amministratore delegato del gruppo Pir, che costruirà e gestirà i depositi con Edison -

dovremmo partire con i lavori, per avere i depositi operativi entro tre anni. L'investimento è di circa 80 milioni di euro per 30-40 occupati a regime. Dal punto di vista del percorso burocratico, devo dire che è stata un'esperienza interessante, perché la pratica è andata a buon fine nell'arco di un anno, in un clima generale di collaborazione e tra-

sparenza».

Rispetto agli altri Paesi europei o mediterranei a che punto è l'Italia in tema gas?

«La direttiva europea che vincola all'utilizzo di carburanti a basso contenuto di zolfo entrerà in vigore nel 2021: oggi siamo agli albori, ma è necessario che qualche soggetto provi a rischiare e investe su queste infrastrutture.

Del resto, già ora in Italia le principali compagnie di trasporto su gomma stanno ordinando flotte a gas. In Nord Europa i traghetti con questo tipo di propulsione sono già una realtà, e diversi armatori hanno ordini in cantiere per unità di questo tipo. Comunque già oggi terminal simili a quello che sorgerà a Ravenna sono presenti a Barcellona e Marsiglia, mentre sull'Adriatico è stato annunciato un progetto a Venezia».

Pensate di realizzare altre infrastrutture, magari dall'altro capo delle linee dall'Italia verso Croazia o Grecia?

«Ravenna potrà rifornire l'intero Adriatico, attraverso una flotta di grandi bettoline. Finora sull'altra sponda non

c'è un potenziale di consumo che possa giustificare un investimento in depositi di gas».

Armerete voi le bettoline?

«Diciamo che per ora proviamo a fare i terminalisti... e per tornare ai progetti devo dire che noi avevamo già dato la nostra disponibilità a studiare anche a Genova un progetto simile a quello di Ravenna, insieme agli operatori locali».

A Genova avete fatto istanza sul carbonile dell'Enel per spostare i depositi chimici controllati da Pir oggi a Multedo. Come stanno andando le cose?

«L'Authority sta portando avanti un'accurata disamina sul nostro progetto... che per noi ha molti aspetti positivi ma non posso essere io a dirlo. Dal punto di vista politico ci sono interessi divergenti, siamo pronti a esaminare anche le altre collocazioni dei depositi, come quelle lette sui giornali. L'importante è centrare il bersaglio: purtroppo nelle aree di Multedo siamo sempre più in sofferenza, già a settembre avevamo detto di essere con le spalle al muro. La situazione non è cambiata».

quarati@ilsecoloxix.it



LA RICOLLOCAZIONE

A Multedo siamo in grande difficoltà: è necessario trovare presto la soluzione

GUIDO OTTOLENGHI
amministratore delegato di Pir

Gas: al via deposito Pir-Edison per Gnl al porto di Ravenna

(ANSA) - RAVENNA, 13 FEB - Via libera definitivo, in sede di conferenza di 'Via' al Ministero dello Sviluppo economico, al progetto di un deposito costiero per Gas Naturale Liquefatto (Gnl) al porto di Ravenna, messo a punto dalla partnership tra Gruppo Pir ed Edison, con un investimento di circa 80 milioni.

Lo rende noto Pir Group, precisando che si tratta del primo deposito in Italia in vista della direttiva europea che dal 2021 obbliga l'uso di carburanti a basso contenuto di zolfo. I passaggi amministrativi e tecnici, durati un anno e definiti celeri, hanno interessato Comune di Ravenna, Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico centro-settentrionale, Regione Emilia-Romagna, organismi tecnici regionali, ministeri dell'Ambiente e dello Sviluppo economico. La costruzione del deposito inizierà nella tarda primavera e richiederà quasi tre anni di lavori.

"Sono molto soddisfatto per il risultato ottenuto - commenta il dg e ad del Gruppo Pir, Guido Ottolenghi - e della grande collaborazione con le Istituzioni che ha portato all'esito positivo", concludendo "un percorso all'insegna della trasparenza e dell'efficienza".

"Il nostro - sottolinea Daniele Rossi, presidente dell'Autorità centro-settentrionale, che ha sede a Ravenna - sarà il primo porto italiano a essere dotato di un'infrastruttura per rifornire le navi in linea con il dettato dell'Unione Europea". (ANSA).

ATTIVITÀ MARITTIMA

Porto di Ravenna, ok al deposito gas

In sede di conferenza finale della Via nazionale, al ministero dello Sviluppo economico è stato dato il via libera definitivo oggi al progetto per la realizzazione di un deposito costiero per il Gas naturale liquefatto (Gnl) nel porto di Ravenna. Il deposito dello scalo adriatico sarà il primo in Italia a entrare in attività in vista della direttiva europea che dal 2021 obbliga l'uso di carburanti a basso contenuto di zolfo. Il progetto, messo a punto dalla partnership tra Gruppo Pir ed Edison, prevede un investimento di circa 80 milioni.

Progetto deposito Gnl nel porto di Ravenna

Primo in Italia secondo direttiva Ue su bassa quota zolfo

RAVENNA – Via libera definitivo, in sede di conferenza di "Via" al ministero dello Sviluppo economico, al progetto di un deposito costiero per gas naturale liquefatto (Gnl) al porto di Ravenna, messo a punto dalla partnership tra Gruppo Pir ed Edison, con un investimento di circa 80 milioni.

Nell'annunciare la notizia, Pir Group, precisa che si tratta del primo deposito in Italia in vista della direttiva europea che dal 2021 obbliga l'uso di carburanti a basso contenuto di zolfo. I passaggi amministrativi e tecnici, durati un anno e definiti celeri, hanno interessato Comune di Ravenna, Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Regione Emilia-Romagna, organismi tecnici regionali, ministeri dell'Ambiente e dello Sviluppo economico.

La costruzione del deposito inizierà nella tarda primavera e richiederà quasi tre anni di lavori. «Sono molto soddisfatto per il risultato ottenuto – ha commentato il direttore generale e ad del Gruppo Pir, Guido Ottolenghi – e della grande collaborazione con le istituzioni che ha portato all'esito positivo», concludendo «un percorso all'insegna della trasparenza e dell'efficienza».

L'intervento si svilupperà su una superficie di 23.000 metri quadrati e ospiterà due grandi serbatoi da 10.000 metri cubi. Il progetto prevede l'incremento del trasporto di Gnl con navi metaniere sino al deposito di ricezione per lo stoccaggio, e la successiva distribuzione mediante l'utilizzo di autocisterne e di navi gasiere.

Per consentire tali attività saranno realizzate nuove infrastrutture per consentire l'attracco di navi con capacità compresa fra 7.500 e 27.500 metri cubi e l'attracco di bettoline per il carico di Gnl dal deposito capaci di trasportare tra 1.000 e 4.000 metri cubi. Oltre al trasferimento del Gnl dalle navi ai serbatoi di stoccaggio e da questi ultimi alle bettoline ("terminal to ship") e lo stoccaggio in due serbatoi.

Soddisfazione è stata espressa anche dal presidente dell'AdSp, Daniele Rossi: «il nostro sarà il primo porto italiano a essere dotato di un'infrastruttura per rifornire le navi in linea con il dettato dell'Unione europea».

Attualmente, la Petrolifera Italo Rumena (Pir) gestisce in regime di magazzino doganale, a Porto Corsini, attività di stoccaggio e movimentazione di prodotti chimici, petrolchimici, petroliferi, alimentari, biocombustibili, liquidi e secchi, alla rinfusa e confezionati.

Ravenna, via libera al primo deposito di Lng

Ravenna - Il progetto, messo a punto dalla partnership tra Gruppo Pir ed Edison, prevede un investimento di circa 80 milioni di euro.

Ravenna - In sede di conferenza finale della Via nazionale, al ministero dello Sviluppo Economico è stato dato il via libera definitivo, in mattinata, al progetto per la realizzazione di un deposito costiero per il gas naturale liquefatto nell'ambito del porto di Ravenna. Lo annuncia Pir.

«Il deposito dello scalo adriatico sarà il primo in Italia a entrare in attività in vista della direttiva europea che dal 2021 obbliga l'uso di carburanti a basso contenuto di zolfo».

Il progetto, messo a punto dalla partnership tra Gruppo Pir ed Edison, prevede un investimento di circa 80 milioni di euro. «La procedura autorizzativa è stata molto rapida e ha richiesto un anno di passaggi amministrativi e tecnici che hanno interessato Comune di Ravenna, Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico centro settentrionale, Regione ER, organismi tecnici regionali, ministeri dell'Ambiente e dello Sviluppo Economico» scrive il gruppo in una nota.

«Sono molto soddisfatto per il risultato ottenuto - ha commentato il Direttore Generale e Amministratore Delegato del Gruppo Pir, Guido Ottolenghi - e della grande collaborazione con le Istituzioni che ha portato all'esito positivo. Abbiamo sempre interloquito con gli enti pubblici, le autorità tecniche e la popolazione dell'area interessata al deposito di GNL, concludendo un percorso all'insegna della trasparenza e dell'efficienza».

«Oggi ha vinto il Sistema Italia» è il commento di **Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico centro settentrionale con sede a Ravenna.** «Il nostro sarà il primo porto italiano a essere dotato di un'infrastruttura per rifornire le navi in linea con il dettato dell'Unione Europea. Un valore aggiunto che certamente contribuirà alla crescita dei traffici, oltre a essere un moderno servizio che Ravenna metterà a disposizione della navigazione internazionale». I lavori di costruzione del deposito inizieranno nella tarda primavera e richiederanno quasi tre anni di lavori.

Informazioni Marittime

A Ravenna il primo deposito costiero di LNG

Il primo deposito costiero di gas naturale liquefatto (LNG) in Italia sarà realizzato nel porto di Ravenna. Il ministero dello Sviluppo Economico ha dato il via libera al progetto per la realizzazione di una struttura dentro lo scalo romagnolo. Costerà circa 80 milioni di euro, il cantiere partirà in primavera e richiederà quasi tre anni di lavori. Lo annuncia il gruppo Pir che, in partnership con Edison, lo realizzerà. «Il deposito dello scalo adriatico sarà il primo in Italia a entrare in attività in vista della direttiva europea che dal 2020 obbliga l'uso di carburanti a basso contenuto di zolfo», afferma Pir in una nota. Il primo porto a lanciare una manifestazione d'interesse per un deposito di gas costiero di LNG è stato il porto di Napoli, un paio di settimane fa.

La struttura

La gestione richiederà tra i 30 e i 40 impiegati. Avrà una superficie di 23 mila metri quadri e si insedierà vicino lo stabilimento di Bunge e la centrale Enel. I serbatoi saranno due e avranno una capienza ciascuna di 10 mila metri quadri. Le navi dovranno essere comprese su una taglia di 1 mila/4 mila metri cubi. Per il funzionamento del centro di stoccaggio c'è bisogno di una filiera composta da deposito, autocisterne, navi gasiere, bettoline e bracci di carico.

I commenti «La procedura autorizzativa – continua la nota - è stata molto rapida e ha richiesto un anno di passaggi amministrativi e tecnici che hanno interessato Comune di Ravenna, Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico centro settentrionale, Regione ER, organismi tecnici regionali, ministeri dell'Ambiente e dello Sviluppo Economico». «Abbiamo sempre interloquito con gli enti pubblici, le autorità tecniche e la popolazione dell'area interessata al deposito di GNL, concludendo un percorso all'insegna della trasparenza e dell'efficienza», ha aggiunto il direttore generale e amministratore delegato di Pir, Guido Ottolenghi. «Il nostro sarà il primo porto italiano a essere dotato di un'infrastruttura per rifornire le navi in linea con il dettato dell'Unione Europea. Un valore aggiunto che certamente contribuirà alla crescita dei traffici, oltre a essere un moderno servizio che Ravenna metterà a disposizione della navigazione internazionale», conclude Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico centro settentrionale.

BREVIDAL TERRITORIO

AGROALIMENTARE Il parco Fico vicino al milione di ingressi A tre mesi dall' apertura Fico Eatly World, il più grande parco del cibo al mondo, si prepara al traguardo del primo milione di visitatori. I 100mila metri quadrati dedicati alla biodiversità alimentare italiana, inaugurati lo scorso 15 novembre nella prima periferia di Bologna, hanno infatti registrato 750mila visitatori (circa il 60% proviene da fuori città, secondo la ricerca Nomisma presentata ieri) con un giro d' affari di 13 milioni di euro. Inserita dal New York Times tra i luoghi da visitare nel 2018, Fabbrica italiana contadina dà oggi lavoro a 900 persone (un numero maggiore del previsto e che non considera l' indotto). Per il 2018, anno italiano del cibo, saranno potenziate le attività formative e di convegnistica nonché i collegamenti treni e bus.

credito Più garanzie da Confidi Systema! Il flusso di garanzie prestate nel 2017 è salito a 286 milioni di euro contro i 256 erogati l' anno precedente (+ 11,71%).

Confidi Systema! ha approvato i risultati preliminari dell' esercizio 2017, che si chiude con un utile di poco superiore ai 3 milioni. Nel mix di strumenti messi a disposizione delle imprese è cresciuta la quota destinata al sostegno dei programmi di investimento (+23,7%) ed è praticamente raddoppiata la quota a supporto delle start up (+80,64%).

attività marittima Porto di Ravenna, ok al deposito gas In sede di conferenza finale della Via nazionale, al ministero dello Sviluppo economico è stato dato il via libera definitivo oggi al progetto per la realizzazione di un deposito costiero per il Gas naturale liquefatto (Gnl) nel porto di Ravenna. Il deposito dello scalo adriatico sarà il primo in Italia a entrare in attività in vista della direttiva europea che dal 2021 obbliga l' uso di carburanti a basso contenuto di zolfo. Il progetto, messo a punto dalla partnership tra Gruppo Pir ed Edison, prevede un investimento di circa 80 milioni.

turismo La Bit di Milano fa il pieno di buyer Si è conclusa ieri a Fieramilanocity la Borsa internazionale del turismo, con 46 mila visitatori e 1.500 buyer da 79 Paesi. «Con quasi 15 mila incontri conclusi il business matching si conferma uno dei nostri grandi punti di forza - afferma l' ad di Fiera Milano Spa, Fabrizio Curci -; e sottolinea la nostra capacità di creare un incontro sempre più mirato fra domanda e offerta. Bit è una piattaforma di business di riferimento per tutta l' area euromediterranea».

AEROPORTI Enac chiede 6 mln per salvare Forlì C' è tempo fino al prossimo 16 aprile per salvare lo scalo di Forlì e servono 6,15 milioni di euro (con deposito di una garanzia provvisoria di 123mila euro). Enac ha pubblicato ieri il bando di gara per l' affidamento diretto in concessione trentennale del Ridolfi. Cento i punti in palio per aggiudicarsi l' aeroporto: 30 per le strategie di sviluppo, altrettanti per il piano

di investimenti, 20 per la struttura organizzativa e 20 per il piano economico finanziario. Il Ridolfi è chiuso dal 2013 ed Enac lo scorso anno ha ritirato la concessione alla società Air Romagna dell' imprenditore americano Robert Halcombe che nel 2015 si era aggiudicata l' infrastruttura.



LIVORNO - È stato detto più volte, da quella scagurata giornata dell'agosto di due anni fa quando il bacino galleggiante Mediterraneo affondò per il cedimento delle taccate della navicella Urania: i bacini di (A.F.)
(segue in ultima pagina)

Livorno, finalmente

careaggio - il Mediterraneo e l'innominato grande e abbandonato bacino in muratura - vanno finalmente a gara. Poi non se n'è mai fatto di niente, e bisognerebbe capire bene perché: perché il relitto dell'Urania è rimasto abbandonato sul relitto del Mediterraneo, perché la magistratura inquirente - ci fu una vittima - ci ha messo un anno per dissequestrarlo, perché dal dissequestro è passato quasi un altro anno e il relitto è ancora lì. Diamo pure per scontato quello che scontato non sembra: che l'intreccio di responsabilità, il rimpallo sulle spese tra le assicurazioni e l'armatore dell'Urania, le pressioni - via via crescenti, ma all'inizio piuttosto soft - dell'Autorità portuale, le beghe tra gruppi di riparatori navali locali e non, hanno creato una situazione di stallo che non ha uguali. Difficile credere che tutto finirà tarallucci e vino una volta che le cose potranno tornare alla normalità: ma questo è un altro discorso.

La novità è che Stefano Corsini e l'Autorità di sistema alla fine hanno deciso di tagliare il nodo gordiano con un colpo di sciabola, rivolgendosi alla magistratura perché obblighi - in tempi rapidi - armatore e assicurazione

dell'Urania a liberare il bacino. In contemporanea l'Autorità ha rispolverato la gara per la gestione (e la rimessa in funzione) dei due bacini. Per il Mediterraneo, le riparazioni che l'hanno riportato a galla le ha fatte Benetti, che ne ha la gestione provvisoria; e la stessa Benetti ha un piano tecnico per trasferire il relitto sul suo piazzale, o in alternativa per demolirlo sul bacino. In contemporanea ha pronti gli interventi per rimettere il Mediterraneo in piena funzione.

Più complessa la situazione del "bacinone". La gara, così come era stata impostata, prevedeva la rimessa in funzione, per riparazioni e manutenzione di naviglio mercantile o da diporto di medie dimensioni. Una specie di foglia di fico, anche perché un bacino di 300 metri, il cui ripristino costerà dai 30 ai 50 milioni di euro (stima Rina). Può darsi che la nuova gara - ammesso che sia nuova - comporti nuove clausole. C'è un imperativo: adesso bisogna correre perché in tempi di rilancio del porto e della logistica di sistema, lo scandalo bacini venga dimenticato o almeno passi alla (brutta) storia.

IL DIBATTITO IL SEGRETARIO PROVINCIALE DELLA CISL PARDINI: «SERVE ANCHE LA CERTEZZA DEGLI ACCOSTI»

«Privatizzare la Porto 2000, i ritardi penalizzano l'economia»

«L'ECONOMIA del mare può essere il volano dello sviluppo di Livorno, e serve una veloce soluzione a tutte le problematiche legate alla privatizzazione di Livorno 2000». A dirlo è il segretario provinciale della Cisl Giovanni Pardini. «A Livorno non è più il momento di indagare, dobbiamo parlare di cose importanti dal punto di vista occupazionale, che siano in grado di creare posti di lavoro. Bisogna guardare con grande attenzione al percorso di privatizzazione di Livorno 2000». Per il sindacalista, questa rappresenta «una grande opportunità per l'intera città, che deve essere assolutamente sfruttata. Il progetto di evoluzione di Livorno 2000 porterebbe sicuramente gran-

di benefici – ha detto Pardini – in termini di economia e turismo, ma dobbiamo registrare dei rallentamenti che ci preoccupano». E' dall'aprile dello scorso anno che l'Autorità Portuale ha assegnato, sia pure provvisoriamente, il 66% della proprietà complessiva di Livorno 2000, a Moby e Nsc. A distanza di 8 mesi, non è ancora stato formalizzato l'iter di assegnazione definitiva.

IL BANDO DI GARA, ricorda Pardini, «prevede che assegnatari investissero una cifra considerevole – 90 milioni di euro – nella ristrutturazione delle banchine. Purtroppo viene meno un aspetto fondamentale del bando, quello della certezza degli ormeggi: il piano re-

golatore ne assegna tre, di cui due all'Alto Fondale, l'altro al terminal Calata Orlando, dedicato alle merci varie. Adesso Porto 2000 può usufruire soltanto di due ormeggi, uno alla banchina 75 e un altro all'Alto Fondale, in concessione Gilp». Difficile fare programmazione in mancanza di ormeggi certi, come reclamano dagli armatori. «Bisogna tener presente che Livorno è la porta d'accesso alle bellezze della Toscana. L'obiettivo deve essere quello di avere nella nostra città una crocieristica di testa e non, come accade adesso, di transito». E chiude: «Secondo la Cisl, Livorno può ripartire soltanto dall'economia del mare, la vera ricchezza della nostra città, come spesso sottolineato anche dal presidente dell'autorità portuale Stefano Corsini e dal neo presidente della Porto 2000, Luciano Guerrieri».

LA SFIDA

«Il turismo deve diventare un volano di sviluppo per la nostra città»



IL SINDACATO Giovanni Pardini

Pardini (Cisl): Porto 2000, basta con i ritardi

«Grandi benefici» potrebbero arrivare dallo sviluppo di Porto 2000, ma nel processo di privatizzazione ci sono «rallentamenti che ci preoccupano». A dirlo è Giovanni Pardini, numero uno della Cisl livornese, ricordando che «è dall'aprile dello scorso anno che l'**Autorità Portuale** ha assegnato, sta pure provvisoriamente, il 66% della proprietà complessiva di Porto 2000, a Moby e Nsc» ma «a distanza di 8 mesi, non è ancora stato formalizzato l'iter di assegnazione definitiva».

L'esponente cislino sottolinea che è in ballo un investimento da 90 milioni di euro. Ma al presente «viene meno un aspetto fondamentale del bando, quello della certezza degli ormeggi». Il Prg ne assegna tre - due all'Alto Fondale (ormeggi 46 e 47), l'altro al terminal Calata Orlando, adesso dedicato alle merci varie - invece adesso Porto 2000 «può usufruire soltanto di due ormeggi, uno alla banchina 75, che, tra l'altro, può ospitare soltanto navi la cui lunghezza non sia superiore ai 227 metri e un altro all'Alto Fondale, in concessione Cdp».

Pardini dice che «in un contesto simile è impossibile fare seria programmazione: occorrono ormeggi certi, come giustamente reclamato dagli armatori». Tradotto: servono, come dice il Prg, i due all'Alto Fondale («dove possono approdare navi da crociera di oltre 300 metri»), il terzo al Tco. «Ciò - aggiunge - permetterebbe ai crocieristi di evitare tutti quei vincoli legati alla sicurezza esistenti attualmente; addirittura nel caso di navi approdate alla Calata Orlando i crocieristi potrebbero raggiungere la città a piedi, con tutte le positive ricadute economiche sulla città».

Secondo la Cisl Livorno deve essere «la località in cui ci si imbarca e sbarca, un po' come accade adesso a Genova e Venezia: ciò comporterebbe un indotto notevole, ad esempio dal punto di vista delle forniture». Se il Prg venisse rispettato - dice - ci sarebbero «potenzialità enormi», per Pardini Livorno «può ripartire soltanto dall'economia del mare, la vera ricchezza della città».

La 'nuova frontiera' Abbattuti i limiti per le giganti del mare

Corsini: «Siamo in linea con i moderni scali»

di ANTONIO FULVI

A VOLTE basta una frase per dare il senso dell'importanza delle cose. E l'ammiraglio Giuseppe Tàrzia, che non è certo uomo fa sbrigiate fantasie nella sua funzione di comandante del porto, la frase significativa l'ha detta: «Con queste nuove regole d'ingresso delle navi, siamo alla nostra via della seta». E subito dopo lui, il presidente dell'Autorità portuale di sistema Stefano Corsini: «Sono finalmente molto più tranquillo nell'attendere la realizzazione della Darsena Europa». Fianco a fianco, i titolari dell'Autorità marittima e dell'Autorità portuale hanno annunciato la nuova primavera dello scalo - l'hanno chiamata 'la nuova frontiera' - di fronte al Gotha degli imprenditori. In intesi estrema, cambiano tutte le limitazioni che fino

55 mila teu. «Ogni centimetro di fondale guadagnato con i dragaggi - hanno detto Tàrzia e Corsini - significa navi più grandi e con più carico». Ridotte anche le limitazioni meteo: ora si può entrare e uscire in Darsena anche con venti fino a 20 nodi (fino a ieri solo 10 nodi), di notte con navi fino a 200 metri di lunghezza (ieri non oltre 150 metri) e con un ridotto numero di rimorchiatori, che vuol dire un bel risparmio.

LE DIMENSIONI massime delle navi ammesse crescono: fino a 325 metri se larghe fino a 43 metri, fino a 300 metri se larghe fino a 48 metri. Dunque tutta la zona a nord del porto storico cessa di essere di serie B e si apre alle navi che oggi rappresentano in dimensioni e portata la classe prevalente dei traffici marittimi internazionali. Fullcontainers, car-carries e crociere sono servite.

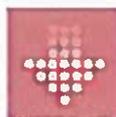
GLI INTERVENTI

Inizieranno stamani i lavori di realizzazione dei tre pozzi all'interno del tunnel al Magnale

ad oggi hanno condizionato in negativo l'accesso delle grandi navi nel porto commerciale e industriale: grazie ai fondali dragati dalla bocca sud alla Darsena Toscana (oggi a -13 metri) grazie all'allargamento a 90 metri della 'strettoia' del Marzocco (pagato in parte anche dai terminalisti Tdt e Lorenzini - grazie alla collaborazione del gruppo Neri dei rimorchiatori, dei piloti, della stessa Regione), i limiti strutturali di un porto nato sulle esigenze di cent'anni fa vengono con una nuova ordinanza molto ridotti. In quell'area di scalo oltre il Marzocco, dove si svolge oltre il 75% del traffico merci (l'anno scorso 1879 in Darsena Toscana, 935 navi in Darsena I, più 156 navi nel canale industriale) potranno transitare con le nuove regole circa 1 milione di tonnellate di merci in più o almeno



IL RUOLO
L'ammiraglio Giuseppe Tàrzia comandante della Capitaneria di Porto di Livorno orgoglioso per i nuovi lavori



Focus

Traffici ro/ro

Proprio i ro/ro sono già oggi il principale traffico del nostro porto e con lo sviluppo delle Autostrade del mare diventeranno sempre più importanti

Nuove possibilità

Vanni Bonadio ha ricordato che l'accordo con l'Algeria offre nuove possibilità a Livorno, con il rilancio di linee di navigazione tra l'Italia e il Maghreb

Micro-tunnel

La strettoia del Marzocco si è allargata a 90 metri dai precedenti 55 ma l'Authority lavora perché il varco grazie al micro-tunnel sotterraneo, si allarghi a 120 metri

Il porto apre a navi più grandi a minori costi e anche la notte

La svolta dopo la sperimentazione con le portacontainer Msc da quasi 9mila teu
«Limando 10-50 centimetri sui pescaggi si ha una potenzialità di 110mila teu in più»

di Mauro Zucchelli

■ LIVORNO

Nel porto di Livorno i traffici merci in container sono in arretramento dopo una lunga sfilza di trimestri tutti con il segno "più". Ma stavolta lo scalo labronico sembra aver trovato la grinta per non rassegnarsi al declino: e dall'esperienza-pilota dell'ingresso delle navi della flotta Msc da quasi 9mila teu (la prima delle quali alla presenza di **Gianluigi Aponte**, uno dei più importanti tre armatori al mondo) ha preso la mossa per farne il nuovo standard regolamentare così da ampliare tanto i tempi quanto i modi di ingresso e di uscita delle navi di grandi dimensioni dal nostro porto. Già adesso si sperimentano questa nuova organizzazione e nel giro di pochi giorni il comandante del porto, l'ammiraglio **Giuseppe Tarzia**, firmerà l'ordinanza che trasformano i nuovi standard da sperimentali in ordinari.

La svolta è stata preparata da una lunga "rincorsa" di lavori preliminari. È stato fatto

il possibile per sfruttare al massimo ogni possibilità all'interno dei limiti fisici che caratterizzano un porto come quello di Livorno che nell'espansione lungo tutto il Novecento è stato scavato a terra anziché espandersi a mare (come invece prevede il progetto della maxi-Darsena ora in gestazione): 1) l'imboccatura sud è stata dragata portandola alla profondità di 15 metri; 2) il canale fino alla strettoia del Marzocco dragato a meno 13 metri; 3) l'accesso al cuore del porto allargato a 90 metri.

L'annuncio è arrivato dal quartier generale della Capitaneria davanti alla comunità portuale con esponenti come il presidente **del "Aurora"** **Stefano Corsini** insieme a **Vanni Bonadio** (nominato in comitato di gestione su designazione della Regione), come gli imprenditori **Piero e Corrado Neri**, come gli uomini alla guida di grandi terminal come **Marco Mignogna** e **Enio Lorenzini**, e poi **Gloria Dari** e **Enzo Raugel**, **Angelo Roma** e **Paolo Caluri**, e l'elenco potrebbe continuare a lungo...

Il comandante della Capitaneria ricorda che lo scorso anno il 70% delle navi (4.360 sulle 7mila in arrivo a Livorno) è passata dal canale d'accesso, dunque è stata ormeggiata in accosti che fanno parte della zona più direttamente interessata dal provvedimento.

L'identikit delle singole misure potrebbe apparire nient'altro che una limatura dei tradizionali limiti fisici del porto: qualche spanna di pescaggio in più, talvolta 15 centimetri o anche mezzo metro. Ma **Tarzia** segnala che i tecnici della Capitaneria hanno messo nero su bianco l'effetto quantitativo che i nuovi parametri avrebbero sul traffico già esistente: un flusso extra di 110mila teu potenziali (e 998mila tonnellate di merce) in più.

Ad esempio, secondo quanto riferisce il capitano di corvetta **Cynthia De Luca**, capo della sezione tecnica della Capitaneria, per le 250 navi da 275 a 300 metri di lunghezza e 35 di larghezza bastano 15 centimetri di pescaggio in più ed ecco un potenziale incremento di 270mila tonnellate (e

15mila teu). Quasi altrettanto (286mila tonnellate e poco meno di 16mila teu) per l'incremento di mezzo metro del pescaggio delle 52 navi lunghe 300 e larghe 48. Non è tutto: nelle 172 navi della classe lunga 307 metri e larga 40, sono sufficienti appena 10 centimetri di fondale in più per generare una potenzialità di traffico che vale 148mila tonnellate e quasi 8.300 teu.

Ma l'intervento sulle strozzature fisiche è solo una metà della svolta. L'altra metà riguarda le prescrizioni nell'utilizzo dei rimorchiatori: il provvedimento fa tutta una casistica dettagliata riassumibile in un alleggerimento dell'impegno del servizio di rimorchio (soprattutto limitandolo al di qua delle dighe anziché al di là), dunque con un abbassamento dei costi.

C'è anche un altro aspetto: riguarda il progetto di illuminazione del porto. Per tutta una serie di maxi-navi, per le quali oggi la manovra notturna è del tutto vietata, si pensa a uno studio di fattibilità per verificare se è possibile arrivare a qualche spiraglio di utilizzo, secondo certe condizioni di sicurezza.

-segue

I nuovi standard per utilizzare le banchine sono **uno scossone storico**: sono stati presentati in Capitaneria alla comunità portuale



NAVI IN ARRIVO: ECCO DOVE

Questa la mappa degli arrivi delle navi nel corso del 2017 nella zona del porto più direttamente interessata dalla nuova ordinanza della Capitaneria

	NAVI
Darsena Petroli	170
Lato nord Molo Italia	101
Darsena Toscana	1.878
Darsena I	935
Calata Bengasi	156
Ugione	78
Canale Industriale	1.042
TOTALE	4.360



Da sinistra: Lorenzini, Vaccaro, Corsini, Tarzia e Mignogna

Livorno: L'intervento del presidente dell'Adsp durante una conferenza stampa organizzata dalla Capitaneria di Porto

Da-sx-Enio-Lorenzini-Lucio-Vaccaro-Stefano-Corsini-Giuseppe-Tarzia-Marco-Mignogna

Avanti con i lavori: il Microtunnel sarà pronto entro l'estate. Corsini: grazie a lavoro di squadra raggiunti risultati straordinari

Livorno, 13 febbraio 2018 – Microtunnel: avanti tutta. Inizieranno domattina i lavori di realizzazione dei tre pozzi di emungimento all'interno del pozzo di recupero presso la calata del Magnale. A dichiararlo il presidente Stefano Corsini, durante una conferenza stampa organizzata dalla Capitaneria di Porto per presentare le novità che saranno oggetto di un'ordinanza che detta le nuove condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi portacontainer e car carrier in Darsena Toscana e nel Canale Industriale.

Non si tratta di uno step secondario: i pozzi di emungimento servono a tenere basso il livello della falda acquifera e ad impedire, quindi, che il pozzo di recupero, quello realizzato, per l'appunto, lungo la Calata del Magnale, subisca allagamenti imprevisti. Se dovesse essere rispettato il tabellino di marcia, il Microtunnel potrebbe essere realizzato entro l'estate. A partire da quel momento spetterà all'Eni occuparsi dello spostamento di quelle tubazioni che oggi costeggiano le due sponde del canale di accesso in porto limitandone la sezione navigabile. Una volta spostato il fascio tubiero, i tecnici dell'Adsp resecheranno la seconda parte della sponda della strettoia lato Torre del Marzocco, banchinandola e arretrandola di 30 metri.

Perintanto Capitaneria di Porto e Adsp stanno cominciando a raccogliere i frutti di un lavoro di squadra che sta già consentendo allo scalo labronico di essere ancora più competitivo. Stando infatti ai dati presentati stamani dal comandante della Capitaneria di Porto, Giuseppe Tarzia, il dragaggio dell'imboccatura Sud, già ultimato, e il prossimo completamento dei lavori di allargamento provvisorio del canale di accesso alla Darsena Toscana (che a breve avrà una larghezza di 90 metri alla profondità di 13), consentiranno al porto di movimentare potenzialmente sino a 110mila Teus in più rispetto al 2017.

E ciò verrà reso possibile grazie alle disposizioni che la Capitaneria di Porto si appresta ad emanare, con le quali verranno ritoccati al rialzo gli attuali limiti di pescaggio per tutte le classi di navi, anche per quelle con oltre 300 metri di lunghezza e 48 di larghezza.

Slide di cui si è servito l'ammiraglio Tarzia per il proprio intervento:

<https://www.portialtotirreno.it/wp-content/uploads/2018/02/PORTO-DE-LIVORNO-NUOVE-FRONTIERE-2018-.pdf>

-segue

La nuova regolamentazione aumenterà anche la tolleranza massima dell'incidenza del vento sull'ingresso e l'uscita delle navi (fino a venti nodi), e aumenterà le possibilità di uscita notturna per molte classi di navi, e anche per le car carriers fino a 200 metri di lunghezza, che potranno uscire dal porto di notte senza problemi.

Tutto questo, per Corsini, è il risultato di una collaborazione strategica tra le Istituzioni, Operatori e servizi tecnico nautici. "Grazie a questo lavoro di squadra – ha detto – sono stati raggiunti risultati straordinari che permettono a questo porto di traguardare con maggiore serenità gli anni che ci separano dalla realizzazione della Piattaforma Europa".

Il porto, insomma, è vivo, ed è già sulla mappa dei grandi player, come dimostra la presenza stamani alla conferenza stampa del comandante Lucio Vaccaro, responsabile per MSC della linea per il Nord e Sud America.

LA CAPITANERIA DELL'AMMIRAGLIO TÀRZIA SPALANCA GLI INGRESSI

Livorno, adesso navi più grandi

Con l'ordinanza presentata ieri, disinnescata anche la strettoia del Marzocco - La nuova viabilità e finalmente via al "ponte Bonistalli" al Calambrone



Giuseppe Tàrzia

LIVORNO - C'è qualcosa di nuovo oggi nel sole, anzi d'antico: scusate l'incipit di Giovanni Pascoli (l'aquilone) ma quando ci vuole, ci Antonio Fulvi (segue a pagina 10)

Livorno, adesso navi

vuole. Il nostro aquilone è l'insieme di provvedimenti che in questi giorni tra **Autorità portuale**, Autorità marittima, Regione Toscana, Ferrovie e via cantando, finalmente stanno prendendo il volo. Sui quotidiani livornesi è stato tutto un Puzza: con l'assegnazione da parte di Roma di 3,2 milioni di euro per le opere prioritarie sulla logistica locale, il dirigente della pianificazione portuale Claudio Vanni, con gli ingegneri Enrico Pribaz e Paolo Scarpellini hanno tracciato le linee della rivoluzione della viabilità del porto e per il porto. Lavorano con Regione, Comune e Provincia e già questo è un bel passo avanti. Gli annunci sono piani di belle promesse. Vediamoli.

Viabilità interna al porto, si cambia. Quella che oggi sfiora la cinta doganale, in sostanza via Orlando e via Da Vinci, diventeranno strade portuali, a esclusivo servizio del porto. Per il comparto passeggeri e crociere ci sarà una viabilità nuova, con grande parcheggio di scambio dov'è oggi l'area ferroviaria di sosta dei vagoni (Porto Vecchio), eliminando interferenze con il traffico urbano. Tutta la circolazione stradale in area Cinta Esterna sarà modificata, il flusso di ingresso della città sarà deviato da dogana d'acqua. E' anche previsto un unico varco doganale del porto, direttamente collegato con le direttrici stradali che vanno verso il

nodo autostrade: e per farlo, saranno utilizzate le nuove direttrici stradali interne al porto (con la speranza che si studi un sistema di scorrimento veloce, altrimenti sarà un grosso casino).

L'intero insieme degli enti "decisori" hanno finalmente concordato come risolvere il brutto nodo del Calambrone, dove attualmente la necessità di mantenere l'accesso al mare del canale dei Navicelli condiziona sia la Darsena Toscana, sia in particolare i collegamenti stradali e ferroviari con la ormai prossima (speriamo!) Darsena Europa. Sintetizziamo: le "porte vinciane" finalmente spariranno, quel braccio di canale che sfocia in Darsena Toscana sarà tombato e sul suo sedime ci saranno finalmente i tanti binari che occorrono, sarà buttato alle ortiche il ponte levatoio e tutta la viabilità in area sarà dedicata al porto. Vanni & C. hanno finalmente avuto la via libera a eliminare il ponte stradale del Calambrone verso Tirrenia, che sarà sostituito da un nuovo ponte, con luce sull'acqua pari a quello dell'autostrada, da realizzare più ad est, praticamente dove c'è la grande circonvallazione che separa la strada verso il Calambrone da quella verso le autostrade. È quello che ormai si chiama "progetto Bonistalli", perché fu presentato per primo proprio dal presidente dell'Asamar Enrico Bonistalli, e che all'inizio fu accolto con scetticismo, come tutte le idee intelligenti ma che rompono vecchi equilibri.

Adesso le decisioni sono state prese, gli uffici sono al lavoro. Facciamo

scattare il cronometro, o almeno la clessidra. Dum lego, hora fugit.

Merita una postilla anche la riunione di ieri in Capitaneria di porto, convocata dal contrammiraglio (Cp) Giuseppe Tàrzia con grande schiarimento di imprenditori e categorie. L'abbiamo messo come ultimo argomento, ma per attualità e risultati immediati è il primo: l'ammiraglio Tàrzia, prendendo atto dei dragaggi della bocca sud del porto a 15 metri, dell'analogia ripulitura di tutto il canale di accesso fino al porto industriale e dell'allargamento a 90 metri della strettoia del Marzocco con fondale portato a 13 metri, ha annunciato un'ordinanza con la quale saranno ammesse nel porto containers navi più grandi, più lunghe, più larghe e di maggior pescaggio, con limitazioni meno rigorose anche per quanto riguarda ingressi e uscite nottempore in base al meteo. Non sono promesse, sono già fatti: che si rifletteranno - ha detto Tàrzia - su un sostanzioso aumento del traffico containers, verso un record assoluto del porto. C'è già chi ipotizza - e ieri è stato detto - di andare a sfiorare la sognata, mitica ma oggi non più fantasmica soglia del milione di teu. Alleluia.

GIUSEPPE TARZIA (CAPITANERIA)

«Ma se i fondali si insabbiano non resta che tornare indietro»

LIVORNO

L'ammiraglio **Giuseppe Tarzia** firmerà a giorni l'ordinanza che trasforma in standard normale la fase sperimentale. Ma accompagnandola a un monitoraggio che tenga gli occhi aperti sui fondali con un report ogni 4 mesi.

Insomma, i nuovi standard reggono se restano a profondità meno 15 i fondali all'imboccatura e a meno 13 effettivi quelli per arrivare in Darsena Toscana.

«È indispensabile, insomma, mantenere i fondali at-

tuali e, in realtà, in questo che è il cuore del porto – afferma Tarzia – sono vulnerabili per l'apporto di sabbia che continuano ad arrivare dallo Scolmatore passando dalle "porte vinciane". Un aspetto riguardo al quale il presidente dell'Authority **Stefano Corsini** annuncerà l'idea di un nuovo ponte sullo Scolmatore a est di quello attuale del Calambrone così da poterlo eliminare e, dando questo sbocco alla nautica pisana, poter chiudere per sempre le "porte vinciane".

CRIPRODUZIONE RISERVATA

Porti: Livorno; capitaneria, nuove regole per l'accesso allo scalo

(ANSA) - LIVORNO, 13 FEB - Mantenere e consolidare le linee di traffico mercantile delle grandi navi, coniugando sicurezza, crescita, competitività, sviluppo e capacità di attrazione del porto: sono questi gli obiettivi della nuova regolamentazione portuale di Livorno illustrata oggi da Giuseppe Tarzia, ammiraglio direttore marittimo della Toscana e comandante della capitaneria di porto livornese. Le nuove regole saranno contenute in un'ordinanza che detta appunto le nuove condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi portacontainer e car carrier in Darsena Toscana e nel Canale Industriale. La disposizione della Capitaneria che sarà emanata a breve, dopo il definitivo completamento degli interventi infrastrutturali disposti dall'Autorità di Sistema Portuale è destinata quindi ad avere importanti e positive ricadute sul traffico marittimo del porto di Livorno e conseguentemente sull'economia locale e sull'occupazione. Dopo un periodo di sperimentazione, cominciata lo scorso anno con l'ingresso in porto delle grosse navi portacontainer, ed un lavoro di squadra che si è espresso anche attraverso riunioni ad un tavolo permanente coordinato dalla Capitaneria di porto livornese, partecipato da tutti gli attori, in primis i servizi tecnico nautici del porto (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori), sono stati determinati i parametri che definiscono limiti e prescrizioni di movimentazione delle unità navali. Condizioni che è stato possibile "alleggerire" grazie ai lavori di dragaggio dell'imboccatura sud, che hanno portato il fondale a -15 metri, e del canale di accesso alla Darsena toscana, a -13 metri e per un'ampiezza fino a 90 metri. Tali fattori consentono una maggiore tolleranza sull'incidenza del vento e un diverso e più contenuto uso dei rimorchiatori.(ANSA).

Porto di Livorno, per le navi nuove regole di accesso allo scalo

Livorno - Le norme saranno contenute in un'ordinanza che detta le nuove condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi portacontainer e car carrier in Darsena Toscana e nel Canale Industriale.

Livorno - **Mantenere e consolidare le linee di traffico mercantile delle grandi navi, coniugando sicurezza, crescita, competitività, sviluppo e capacità di attrazione del porto:** sono questi gli obiettivi della nuova regolamentazione portuale di Livorno illustrata oggi da Giuseppe Tarzia, ammiraglio direttore marittimo della Toscana e comandante della capitaneria di porto livornese. Le nuove regole saranno contenute in un'ordinanza che detta appunto le nuove condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi portacontainer e car carrier in Darsena Toscana e nel Canale Industriale. La disposizione della Capitaneria che sarà emanata a breve, dopo il definitivo completamento degli interventi infrastrutturali disposti dall'Autorità di Sistema Portuale è destinata quindi ad avere importanti e positive ricadute sul traffico marittimo del porto di Livorno e conseguentemente sull'economia locale e sull'occupazione.

Dopo un periodo di sperimentazione, cominciata lo scorso anno con l'ingresso in porto delle grosse navi portacontainer, ed un lavoro di squadra che si è espresso anche attraverso riunioni ad un tavolo permanente coordinato dalla Capitaneria di porto livornese, partecipato da tutti gli attori, in primis i servizi tecnico nautici del porto (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori), sono stati determinati i parametri che definiscono limiti e prescrizioni di movimentazione delle unità navali. Condizioni che è stato possibile «alleggerire» grazie ai lavori di dragaggio dell'imboccatura sud, che hanno portato il fondale a -15 metri, e del canale di accesso alla Darsena toscana, a -13 metri e per un'ampiezza fino a 90 metri. **Tali fattori consentono una maggiore tolleranza sull'incidenza del vento e un diverso e più contenuto uso dei rimorchiatori.**

Informazioni Marittime

Livorno, Capitaneria detta le regole per l'accesso al porto

Coniugare sicurezza, crescita, competitività, sviluppo e capacità di attrazione dello scalo. Con questi ambiziosi obiettivi, l'ammiraglio direttore marittimo della Toscana e comandante della Capitaneria di Porto di Livorno, Giuseppe Tarzia, ha illustrato oggi le nuove regole che saranno contenute in un'ordinanza per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi portacontainer e car carrier in Darsena Toscana e nel Canale Industriale.

La disposizione della Capitaneria che sarà emanata a breve, dopo il definitivo completamento degli interventi infrastrutturali disposti dall'Autorità di Sistema Portuale è destinata quindi ad avere importanti e positive ricadute sul traffico marittimo del porto di Livorno e conseguentemente sull'economia locale e sull'occupazione.

Dopo un periodo di sperimentazione, cominciata lo scorso anno con l'ingresso in porto delle grosse navi portacontainer, ed un lavoro di squadra che si è espresso anche attraverso riunioni ad un tavolo permanente coordinato dalla Capitaneria di porto livornese, partecipato da tutti gli attori, in primis i servizi tecnico nautici del porto (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori), sono stati determinati i parametri che definiscono limiti e prescrizioni di movimentazione delle unità navali.

Nuova disciplina del traffico nel porto di Livorno

I principali obiettivi della nuova regolamentazione illustrati dall'amm. Tarzia

LIVORNO – Mantenere e consolidare le linee di traffico mercantile delle grandi navi, coniugando sicurezza, crescita, competitività, sviluppo e capacità di attrazione del porto.

Questi i principali obiettivi della nuova regolamentazione portuale illustrata durante una conferenza stampa dall'ammiraglio Giuseppe Tarzia, Direttore marittimo della Toscana e Comandante della Capitaneria di porto di Livorno. Davanti ai giornalisti delle più importanti testate locali e regionali e alle numerose autorità invitate per l'occasione, insieme ai maggiori rappresentanti del cluster marittimo e delle categorie produttive, l'ammiraglio ha presentato le novità che saranno oggetto di un'ordinanza che detta le nuove condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi portacontainer e car carrier in darsena Toscana e nel canale Industriale.

In particolare, dopo un periodo di attenta sperimentazione, cominciata lo scorso anno con l'ingresso in porto delle grosse navi portacontainer, ed un lavoro di squadra che si è espresso anche attraverso riunioni ad un tavolo permanente coordinato dalla Capitaneria di porto livornese, partecipato da tutti gli attori interessati, in primis i servizi tecnico nautici del porto (pilotti, rimorchiatori, ormeggiatori), sono stati determinati i parametri che definiscono limiti e prescrizioni di movimentazione delle unità navali.

Condizioni che è stato possibile "alleggerire" grazie ai lavori di dragaggio dell'imboccatura sud che hanno portato il fondale a -15 metri e del canale di accesso alla darsena Toscana a -13 metri e per un'ampiezza fino a 90 metri. Tali fattori consentono una maggiore tolleranza sull'incidenza del vento e un diverso, più contenuto uso dei rimorchiatori. La disposizione della Capitaneria che sarà emanata a breve, dopo il definitivo completamento degli interventi infrastrutturali disposti dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale è destinata quindi ad avere importanti e positive ricadute sul traffico marittimo del porto di Livorno e conseguentemente sull'economia locale e sull'occupazione.

Il Tirreno

Ma c'è la prospettiva di andare più avanti

Il provvedimento della Capitaneria di porto viene illustrato in dettaglio, a seconda delle varie classi dimensionali delle navi, dal capitano di corvetta Cinthia De Luca. A cominciare dal fatto che per le grandi portacontainer raddoppia il limite di vento (in certe condizioni) e le manovre notturne nel Canale Industriale sono possibili se la nave è sotto i 200 metri e non più sotto i 190 com'era finora. Non solo: ad esempio, in Darsena Toscana per una portacontainer lunga da 250 a 275 metri (e larga fino a 35) l'ingresso notturno era ok se il pescaggio non superava i 10,50, d'ora in poi si avrà mezzo metro di margine in più. È una cosa che nel 2017 avrebbe riguardato 205 delle navi che hanno fatto tappa a

Livorno. Da sottolineare anche l'aspetto delle prospettive future: già, perché Capitaneria e Authority – ma anche un po' tutta la comunità portuale – hanno dato l'idea ieri di voler anche guardare oltre. Come? La Capitaneria indica alcuni potenziali sviluppi: sul fronte del pescaggio, soprattutto guardando all'esperienza tratta dalle manovre, al mantenimento dei fondali ripuliti e all'allargamento del canale d'accesso a 120 metri. Quanto all'accessibilità notturna della Darsena Toscana, il cuore di tutto sarà l'esito degli studi di fattibilità dopo la nuova illuminazione. Infine, per i servizi di rimorchio si parla di revisione degli scaglioni di tonnellaggio e delle voci accessorie.

STEFANO CORSINI (AUTHORITY)

«Nella futura Darsena Toscana le “autostrade del mare”»

» LIVORNO

«È il risultato straordinario di una straordinaria unità di intenti: il porto può traguardare la transizione che ci porterà fino alla Darsena Europa». Parole e musica di Stefano Corsini, da 11 mesi al timone dell'Authority.

Corsini vede in questa nuova opportunità «la possibilità di recuperare quel “meno qualcosa per cento” creato dal riposizionamento di alcune flotte». A dare il destro per poter fare i lavori alla base di questa svolta - afferma - è stato il nuovo codice degli appalti, che «ha consentito di ve-

locizzare alcuni aspetti procedurali tali da migliorare le geometrie del nostro porto».

I limiti restano, ma sono oggi un po' meno soffocanti di prima: e se Corsini dedica un “grazie” al «nostro team di ingegneri», aggiunge che la commissione tecnica regionale ha dato l'ok all'acquaticità della Torre del Marzocco, il passo successivo insieme al microtunnel. Quanto al futuro prossimo venturo, ribadisce che non c'è solo la Darsena Europa: l'attuale Darsena Toscana servirà per dare risposta alla fame di spazi delle “autostrade del mare”.

Per i sindaci no all'esclusione con l'ok del Tar

ROMA - L'avevano preannunciato e lo confermano: l'associazione nazionale dei sindaci delle città portuali nell'ambito di Anci sta facendo partire un ricorso per anticonstituzionalità contro il testo dei "correttivi" alla riforma (segue a pagina 10)

Per i sindaci l'esclusione

portuale che li esclude dai comitati di gestione. Il presidente dell'associazione, il livornese Filippo Nogarini, ha confermato che il ricorso porta l'unanimità delle firme dei sindaci delle città portuali.

A complicare ancora di più il percorso del provvedimento contro i sindaci è arrivata, pressoché in contemporanea con il decreto dei "correttivi", la sentenza del Tar della Toscana del 31 gennaio scorso: che pur respingendo alcune delle argomentazioni del Comune di Livorno sulla base della prima "esclusione" del sindaco Nogarini dal comitato di gestione dell'AdSP, accoglie invece l'addendum che ne legalizza l'autodesignazione nel comitato stesso, sottolineando come la legge di riforma non impedisce la nomina dei sindaci ma chiede solo che i loro designati abbiano le caratteristiche di competenza, cosa che a Nogarini viene riconosciuta.

I "correttivi" del nuovo decreto supererebbero, secondo il ministro Delrio, questa sentenza. Ma non l'accusa di anti-costituzionalità, che tra l'altro il Tar stesso richiama: per cui si va avanti. Allo sfinito?

Porto di Livorno: micro-tunnel pronto entro l'estate

Corsini: grazie al lavoro di squadra raggiunti risultati straordinari

LIVORNO – Microtunnel: avanti tutta. Inizieranno domattina i lavori di realizzazione dei tre pozzi di emungimento all'interno del pozzo di recupero alla calata del Magnale. A dichiararlo il presidente Stefano Corsini, durante una conferenza stampa organizzata dalla Capitaneria di porto per presentare le novità che saranno oggetto di un'ordinanza che detta le nuove condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi portacontainer e car carrier in darsena Toscana e nel canale Industriale.

Non si tratta di uno step secondario: i pozzi di emungimento servono a tenere basso il livello della falda acquifera e ad impedire, quindi, che il pozzo di recupero, quello realizzato, per l'appunto, lungo la calata del Magnale, subisca allagamenti imprevisti. Se dovesse essere rispettato il tabellino di marcia, il microtunnel potrebbe essere realizzato entro l'estate. A partire da quel momento spetterà all'Eni occuparsi dello spostamento di quelle tubazioni che oggi costeggiano le due sponde del canale di accesso in porto limitandone la sezione navigabile. Una volta spostato il fascio tubiero, i tecnici dell'AdSp re-secheranno la seconda parte della sponda della strettoia lato Torre del Marzocco, banchinandola e arretrandola di 30 metri.

Intanto Capitaneria di porto e AdSp stanno cominciando a raccogliere i frutti di un lavoro di squadra che sta già consentendo allo scalo labronico di essere ancora più competitivo. Stando infatti ai dati presentati dal contrammiraglio Giuseppe Tarzia, il dragaggio dell'imboccatura Sud, già ultimato, e il prossimo completamento dei lavori di allargamento provvisorio del canale di accesso alla darsena Toscana (che a breve avrà una larghezza di 90 metri alla profondità di 13), consentiranno al porto di movimentare potenzialmente sino a 110mila teu in più rispetto allo scorso anno.

E ciò verrà reso possibile grazie alle disposizioni che la Capitaneria si appresta ad emanare, con le quali verranno ritoccati al rialzo gli attuali limiti di pescaggio per tutte le classi di navi, anche per quelle con oltre 300 metri di lunghezza e 48 di larghezza. La nuova regolamentazione aumenterà anche la tolleranza massima dell'incidenza del vento sull'ingresso e l'uscita delle navi (fino a venti nodi), e aumenterà le possibilità di uscita notturna per molte classi di navi, e anche per le car carriers fino a 200 metri di lunghezza, che potranno uscire dal porto di notte senza problemi. Tutto questo, per Corsini, è il risultato di una collaborazione strategica tra Istituzioni, operatori e servizi tecnico nautici. «Grazie a questo lavoro di squadra – ha detto – sono stati raggiunti risultati straordinari che permettono a questo porto di traguardare con maggiore serenità gli anni che ci separano dalla realizzazione della piattaforma Europa». Il porto, insomma, è vivo, ed è già sulla mappa dei grandi player, come dimostra la presenza stamani alla conferenza stampa del comandante Lucio Vaccaro, responsabile per Msc della linea per il Nord e Sud America.

Porto Ancona: progetto Newbrain per il trasporto intermodale

Giampieri, strategia che rafforza traffici internazionali

(ANSA) - ANCONA, 14 FEB - Potenziare il trasporto intermodale integrato e migliorare le connessioni tra i principali nodi logistici della Macroregione Adriatico Ionica. Nasce con questi obiettivi il progetto Newbrain dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, cofinanziato dal programma europeo Adrion. L'iniziativa viene realizzata con un partenariato composto da Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Interporto Padova, ItI-Istituto trasporti e logistica, Autorità portuale di Igoumenitsa (Grecia), Porto di Bar (Montenegro), Camera di Commercio del Pireo delle piccole e medie imprese (Grecia) e Intermodal Transport Cluster (Croazia).

Oggi il primo incontro fra i partner per fare il punto sulle attività del progetto che può contare su risorse per 1,5 milioni di euro di cui 280 mila euro dell'Autorità di sistema e che avrà una durata di due anni. Domani, sempre ad Ancona un incontro pubblico sulle "autostrade del mare", connessioni intermodali fra porti, autostrade mediterranee, ferrovie, infrastrutture stradali. Interverranno il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri, Andreas Ntais, presidente dell'Autorità portuale di Igoumenitsa, Roberto Laghezza, direttore della linea adriatica di Rfi, Guido Perosino, amministratore unico Quadrilatero, Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona, il contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del porto di Ancona, l'ambasciatore Fabio Pigliapoco, Iniziativa Adriatico Ionica, i rappresentanti di Adrion e di Ram-Rete autostrade mediterranee. "La naturale apertura del porto di Ancona e di tutto il sistema portuale verso i collegamenti e i traffici internazionali viene rafforzata dalle possibilità che nascono dal cooperare con i Paesi del mare Adriatico e dello Ionio all'interno della Macroregione - dice il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, quelli che potrebbero apparire come mari chiusi sono in realtà la porta d'Oriente dell'Unione europea, bacini verso cui Bruxelles sta cominciando a spostare la sua attenzione con la strategia macroregionale Adriatico Ionica". A fine mattina, sarà consegnato il premio di laurea "Giuseppe Cingolani", intitolato ad uno degli ispiratori della cooperazione tra i Paesi dell'Adriatico, per una tesi sul tema dell'impatto economico del porto di Ancona sul territorio.

Parte da Ancona lo sviluppo dell'intermodalità

ANCONA – Potenziare il trasporto intermodale integrato e migliorare le connessioni tra i principali nodi logistici della Macroregione Adriatico Ionica. Nasce con questi obiettivi il progetto Newbrain dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale, cofinanziato dal programma europeo Adrion, che ha anche lo scopo di rafforzare il coordinamento transnazionale tra gli operatori della logistica, aumentando le loro capacità di investimento nel settore.

L'iniziativa viene realizzata con un partenariato composto da AdSp del Mare Adriatico settentrionale, AdSp del Mare Adriatico meridionale, Interporto Padova, Ili-Istituto trasporti e logistica, Autorità portuale di Igoumenitsa, Porto di Bar, Camera di Commercio del Pireo delle piccole e medie imprese e Intermodal Transport Cluster (Croazia). Domani si tiene il primo incontro fra i partner per fare il punto sulle attività del progetto che può contare su risorse per 1,5 milioni di euro di cui 280 mila euro dell'Autorità di Sistema e che avrà una durata di due anni.

Giovedì, nella Sala Marconi dell'Adsp ad Ancona alle ore 10, ci sarà l'incontro pubblico dedicato a "Le Autostrade del mare nell'implementazione della strategia macroregionale Eusair", un confronto sullo sviluppo delle connessioni intermodali fra porti, autostrade mediterranee, ferrovie, infrastrutture stradali. Interverranno il presidente dell'Autorità di Sistema, Rodolfo Giampieri, Andreas Ntais, presidente dell'Autorità portuale di Igoumenitsa, Roberto Laghezza, direttore della linea adriatica di Rfi, Guido Perosino, amministratore unico Quadrilatero, Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona, il contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del porto di Ancona, l'ambasciatore Fabio Pigliapoco, Iniziativa Adriatico Ionica, i rappresentanti di Adrion e di Ram-Rete autostrade mediterranee.

«La naturale apertura del porto di Ancona e di tutto il sistema portuale verso i collegamenti e i traffici internazionali viene rafforzata dalle possibilità che nascono dal cooperare con i Paesi del mare Adriatico e dello Ionio all'interno della Macroregione – afferma il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, quelli che potrebbero apparire come mari chiusi sono in realtà la porta d'Oriente dell'Unione europea, bacini verso cui Bruxelles sta cominciando a spostare la sua attenzione con la strategia macroregionale Adriatico Ionica. Si tratta di un'opportunità dalle quale tutti noi, protagonisti insieme di questi territori, possiamo creare e promuovere grandi occasioni di sviluppo, di crescita del lavoro per le imprese e di occupazione».

A fine mattina poi, è in programma la consegna del premio di laurea "Giuseppe Cingolani" per una tesi sul tema dell'impatto economico del porto di Ancona sul territorio, promosso dal Circolo Riccardo Lombardi di Ancona, in collaborazione con l'Autorità di Sistema e con il patrocinio dell'Università Politecnica delle Marche. Il riconoscimento è dedicato ad una grande figura del mondo della pesca e della crescita dello scalo dorico. Cingolani, scomparso nel 2014, è stato presidente della Cooperativa Pescatori di Ancona e di PromAdria, associazione della Camera di Commercio di Ancona per lo sviluppo economico dell'Adriatico, e può essere considerato uno degli ispiratori della cooperazione fra i Paesi del mare Adriatico.

Royal Bus, si apre uno spiraglio per gli stipendi arretrati

Girelli (Usb): "Passalacqua ci ha confermato che i quattro bus sono stati venduti ad una società di Roma"

CIVITAVECCHIA - Notizie positive dall'incontro tra i rappresentanti sindacali e il presidente della Royal Bus Massimiliano Passalacqua.

Ancora niente stipendi ma Daniele Girelli (Usb) ha spiegato che si sono recati negli uffici dell'azienda di trasporti civitavecchiese dove Passalacqua «ci ha assicurato e ci ha confermato – ha detto Girelli - che i quattro bus sono stati venduti ad una società di Roma e dovrebbero venire a prenderli mercoledì o giovedì e quindi automaticamente ci dovrebbe essere il bonifico di questa società. Noi – ha concluso - abbiamo chiesto la corresponsione di tutti gli stipendi arretrati».

Intanto i lavoratori continuano la protesta davanti la sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale di Molo Vespucci. «Ad oggi - spiega uno degli autisti licenziati - non abbiamo nessuna certezza sul nostro futuro né per quanto riguarda il lavoro né per quanto riguarda gli stipendi dei mesi mancanti. Nei giorni scorsi abbiamo avuto un incontro con la dottoressa Roberta Macii (segretario generale dell'Authority, ndr) che ci ha rassicurato per quanto riguarda la parte lavorativa».

Si sta accelerando sulla gara per affidare i servizi di navettamento e tpl all'interno del porto, con il via libera della stessa Adsp. Con i lavoratori che dovrebbero essere assorbiti «però le paure ci sono - conclude l'autista - perché abbiamo solo queste promesse e niente di concreto». Non resta che attendere l'evolversi della vicenda nei prossimi giorni.

Informazioni Marittime

Intermodalità, convegno al porto di Napoli

Lunedì 19 febbraio, alle 16.30, presso la stazione marittima di Napoli, il Propeller Club partenopeo ha organizzato un convegno dedicato all'intermodalità, col titolo "Presente e futuro dell'intermodalità nel porto di Napoli".

Dopo i saluti del presidente nazionale dell'associazione, **Umberto Masucci**, segue l'introduzione del dirigente di Srm-Banco di Napoli, **Alessandro Panaro** ("Intermodalità, sistemi portuali e zone economiche speciali"). Poi gli interventi di **Enrico Puja**, direttore per le ferrovie del ministero dei Trasporti; **Maurizio Gentile**, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana; **Pietro Spirito**, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale.

Il dibattito terrà conto degli ultimi aggiornamenti sul "Grande progetto" europeo, il pacchetto di finanziamenti Ue per il porto di Napoli. Giovedì 15, infatti, il presidente della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Ue, Karim Deli, incontrerà i giornalisti insieme a Spirito, nei locali dell'authority, per fare il punto sia sullo stato di avanzamento delle opere che sulla visita della delegazione della Commissione.

Ad Arpa l'ex stazione marittima ferroviaria di Bari

La cerimonia di consegna in Capitaneria di porto

BARI – Negli uffici della Guardia Costiera di Bari, si svolgerà domani alle ore 11, una cerimonia per la consegna ad Arpa Puglia da parte della Capitaneria di Porto della “ex stazione marittima ferroviaria”, un edificio demaniale insistente nella circoscrizione portuale dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale.

Grazie alla rinuncia alla disponibilità del bene da parte della stessa AdSp, la Capitaneria di porto di Bari sede di Direzione Marittima della Puglia e della Basilicata jonica ha inteso accogliere la richiesta avanzata dall’Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell’ambiente, cedendole una struttura, inutilizzata da circa dieci anni, presso la quale verrà istituito il Centro Regionale Mare (Crm), un’unità operativa complessa dell’Agenzia che svolgerà attività di alto livello tecnico, con riferimento all’intero territorio regionale e alle peculiarità dell’ambiente marino che lo contraddistinguono, come di seguito sinteticamente descritto.

La Puglia, con i suoi mille km di costa, sia sul versante jonico che adriatico, è al terzo posto in ambito nazionale, dopo le isole maggiori, per estensione lineare. La presenza, inoltre, di molteplici e diversificati ambiti a elevata valenza ambientale e di pressioni antropiche di differente livello quali-quantitativo, rendono necessari sia un adeguato monitoraggio ma soprattutto un approccio olistico per la gestione del sistema “mare” nel suo complesso.

Nel rispetto della disciplina specialistica demaniale, la Capitaneria di porto di Bari, a seguito della rinuncia dell’AdSp, mette a disposizione di Arpa il bene demaniale di propria pertinenza, avente una superficie scoperta di 500 mq e una superficie coperta (strutturata su due livelli) di 350 mq, situato nel porto di Bari, con accesso dal Lungomare Vittorio Veneto n.11.

Il procedimento amministrativo di concessione, ai sensi degli artt.34 del Codice della Navigazione e 36 del relativo Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione è stato gestito dalla Capitaneria di porto di Bari.

Alla cerimonia è prevista la partecipazione, tra gli altri, del contrammiraglio (CP) Giuseppe Meli, comandante Direzione Marittima Puglia e Capitaneria di porto di Bari; Ugo Patroni Griffi, presidente dell’AdSp MAM; Michele Emiliano, presidente Regione Puglia; Antonio Decaro, sindaco di Bari; Vito Bruno, direttore generale Arpa Puglia e Nicola Ungaro, direttore scientifico Arpa Puglia.

L'ex presidente

«Io ho voluto Bianco all'Asi Senza di lui questo risultato sarebbe stato impossibile»



Muccio

«Campanilismo degno dei peggiori consiglieri circoscrizionali»



Niccoli

«Ci hanno tolto la guida dell'area industriale per interessi di bottega»



ZONE ECONOMICHE SPECIALI

Entro domani pronte le bozze del piano strategico di sviluppo

● Saranno pronte domani le bozze del Piano strategico di sviluppo per le Zes Pugliesi, che saranno consegnate all'assessore regionale allo Sviluppo economico Michele Mazzara. Tra queste, naturalmente, anche quella Adriatica, che comprende Brindisi, Bari, Manfredonia, Barletta e Mottola. La task force di tecnici nominati dalla Regione per delimitare le aree portuali, retroportuali e produttive è infatti quasi terminata. C'è molta attesa rispetto ai possibili benefici che le Zes porteranno sul territorio.



● Scatta la polemica tra ex alleati del cosiddetto "laboratorio". Dopo le dichiarazioni dell'ex presidente della Provincia ed ex sindaco di Francavilla Fontana Maurizio Bruno, che ha rivendicato l'iscrizione nella Zes Adriatica del centro intermodale della Città degli Imperiali come risultato della sua volontà di affidare all'imprenditore francavillense Mimmo Bianco alla presidenza dell'Asi di Brindisi, Noi Centro e Brindisi Prima di Tutto lo hanno accusato di conflitto d'interessi e di avere tutelato solo la "sua" Francavilla invece del resto del territorio.

«Finalmente - ha annunciato Bruno - la costosa e vergognosa cattedrale nel deserto che nessuno per anni è stato capace di lanciare diventerà un'oasi di sviluppo e lavoro, un racconto nell'economia del territorio, grazie all'impegno della migliore politica».

Poi, l'ex presidente della Provincia riconosce le tappe che hanno portato a questo risultato e, parallelamente, alla sua caduta, che avrebbe avuto proprio queste scelte tra le cau-

Blitz di Bruno sulla Zes: è scontro sull'intermodale

«Vittoria per Francavilla». Infuriati i Centristi di Brindisi

se. «Quando - dice - un anno e mezzo fa, da presidente della Provincia e sindaco di Francavilla, ho promosso la nomina dell'imprenditore francavillense Mimmo Bianco alla presidenza dell'Asi di Brindisi, per i due consiglieri di maggioranza che al suo posto volevano un presidente brindisino. Lo spinsi invece per Francavilla a costo di essere esiliato a casa da quella gente, e questo è stato il risultato: io ho perso la maggioranza di allora e ho conservato la

mia dignità. Ma Francavilla ha vinto una battaglia epocale che tutti credevano persa. Perché senza Bianco presidente dell'Asi questo storico risultato non sarebbe mai stato raggiunto».

Parole che Noi Centro e Brindisi Prima di Tutto hanno visto come un'ammissione palese di conflitto d'interesse e di difesa del proprio "campanile" a scapito del resto del territorio. «Egli - incalzano Toni Muccio e Claudio Niccoli - in



maniera superficiale, senza nessuna logica dell'intero territorio provinciale, ma con un campanilismo degno solo dei peggiori consiglieri circoscrizionali, annette casualmente che la nomina del presidente dell'Asi Mimmo Bianco, persona rispettabilissima, sia stata voluta da lui intesa a ripentaglio la sua maggioranza al Comune con la perdita di due consiglieri comunali, per far vincere la sua città Francavilla Fontana».

Accanto, il presidente dell'Asi Mimmo Bianco. In alto, da sinistra, Maurizio Bruno, Toni Muccio e Claudio Niccoli

L'INTERVISTA

L'ex sindaco della Città degli Imperiali contrattacca e rivendica il risultato ottenuto per i propri cittadini

«Campanile? Tutti difendono il proprio territorio»

di Francesco RIBEZZO PICCININ

Non si tira indietro l'ex sindaco di Francavilla Fontana ed ex presidente della Provincia Maurizio Bruno, che difende la scelta di nominare alla presidenza Asi il concittadino Mimmo Bianco e rivendica il risultato ottenuto per il centro intermodale.

Nel Centro e Brindisi Prima di Tutto se la prendono con lei, perché?

«Non ho capito quali siano i loro problemi. Ma sono convinto di avere fatto la scelta giusta. Non perché Bianco sia di Francavilla. Perché volevo puntare su un presidente che non fosse un politico di professione ma un imprenditore che ha dimostrato nella sua vita capacità e professionalità. D'altronde, l'Asi non è mica solo di Brindisi. Poi, se a Brindisi in quel periodo c'erano problemi non è colpa mia».

Però lei sostiene che solo Bianco avrebbe potuto ottenere l'insediamento dell'intermodale nella Zes di Brindisi.

«Francavilla paga la sua quota senza avere, di fatto, una zona Asi, mai partita a causa delle

scelte scellerate dei nostri parlamentari, i quali diviserò la zona industriale dalla zona Asi. Pochi che quest'ultima sia a rischio idrogeologico lo stesso, da sindaco, volevo uscire dall'Asi perché paghiamo senza alcun ritorno ma alla fine mi sono battuto perché anche noi potessimo avere un riconoscimento. E grazie all'impegno del presidente Bianco e del cda, ed al lavoro di Salvatore Tomaselli con il ministro De Vignani, ci siamo riusciti. E per la prima volta, Francavilla ha avuto un riconoscimento».

Nim sarebbe stato più logico l'insediamento nella Zes di Taranto? In fondo, Brindisi ha un centro intermodale ce l'ha già.

«È stata fatta una scelta specifica dopo uno studio effettuato dai tecnici che hanno indivi-



LA STORIA



Interporto: sperperi e somme già restituite

● L'interporto di Francavilla Fontana è stato realizzato con i fondi ex Agensud ed è costato, in particolare, poco meno di 6,2 milioni di euro. A seguito della mancata entrata in esercizio dell'impianto, nonostante la spesa notevole, la Regione ha richiesto nel 2011 al Comune di Francavilla Fontana la restituzione delle somme liquidate, per l'appunto 6 milioni di euro. Nel 2014, alla fine, il Comune, allora guidato dal commissario straordinario Maria Rita Iaculli, contrattò con la Regione la cifra e riuscì a strappare uno sconto di circa 5 milioni di euro, riuscendone a pagare così soltanto uno.

giusto le zone della Zes. È stato scelto l'intermodale di Francavilla, collegato al porto di Brindisi. Certo, data la sua posizione poteva essere usato anche per la retroportualità di Taranto. Ma il punto era l'insediamento nella Zes di una struttura abbandonata, senza realizzarne una nuova».

La accusano di conflitto d'interessi. Un presidente della Provincia non dovrebbe essere imparziale?

«Ferraresi e Consales scelsero Ruffilo, io, da presidente della Provincia, insieme agli altri soci, ho individuato Mimmo Bianco. La scelta del centro intermodale non l'ho fatta io ma i tecnici dell'Autorità portuale e degli altri enti. Il presidente della Provincia e sindaco di Francavilla, naturalmente, ha lavorato in questo senso ma anche la Marzano, per esempio, voleva inserire San Pietro e Mesagne. Ognuno cerca di difendere il suo territorio ma non è una questione di campanile: c'è una struttura abbandonata, per la quale sono state spese decine di milioni per l'incapacità di una classe politica. E ora che si riesce a risolvere il problema ci si lamenta perché? Aveva senso lasciarla lì abbandonata?».

PENALIZZAZIONE

«Anche se paghiamo non abbiamo una zona Asi»

BRANCO

«Brindisi inserita con ben 843 ettari. Questo è il risultato che va apprezzato»

● «Da cattedrale nel deserto a volano della ripresa economica del nostro territorio, addirittura una "cattedrale" tentata dalla Zes Adriatica che della Zes Ionica. Vi chiedo cortesemente di non celebrare vincitori e vinti, buoni e cattivi, (ci sarà tempo e luogo). Oggi ha vinto la città, ha vinto la nostra Francavilla». Così il presidente dell'Asi Mimmo Bianco ha annunciato l'insediamento del centro intermodale di Francavilla tra le aree della Zes Adriatica. Ma Bianco, proprio come Bruno, ha anche dovuto difendersi dalle polemiche di chi lo ha accusato, ancora una volta insieme all'ex sindaco ed ex presidente della Provincia, di fare solo gli interessi della propria città. «Lo stesso presidente dell'Asi - risponde a chi critica Bruno - in verità insieme al Comune di Brindisi ed alle associazioni dei territori del territorio, ha fatto sì che la città di Brindisi abbia potuto vedere inserita nella Zes ben 843 ettari. E vi assicuro che le premesse non erano davvero delle migliori. Apprezziamo magari questo risultato, piuttosto. Un'autodifesa, in una discussione sulle scelte di Maurizio Bruno, che fa sbucare anche il presidente della Camera di commercio Alfredo Malcarne, che lo provoca con una citazione latina: «Excusatio non petitur».

Brindisi Report

Barretta sulle Zes, polemica di +Europa sui rimborsi del M5S

” Ecco una carrellata di dichiarazioni e appuntamenti elettorali di alcuni candidati alla Camera e al Senato, trasmessi alle redazioni dai rispettivi uffici stampa.

Rosy Barretta sulle Zone Economiche Speciali

«Il nostro territorio deve sfruttare al meglio l'occasione delle ZES (Zone economiche speciali). Mettiamo da parte i localismi e raggiungiamo subito un risultato storico, che potrà attrarre sui porti e sulle aree retro-portuali di Brindisi e Taranto cospicui investimenti». La candidata brindisina del PD al Senato nel collegio proporzionale Puglia 2 lancia un appello affinché l'iter per la istituzione della Zes proceda spedito e senza rinvii.

«Sul piatto della bilancia, a favore delle Regioni interessate, ci sono 206 milioni di euro utilizzabili sotto forma di credito di imposta, nonché l'introduzione di procedure semplificate e regimi procedurali speciali rispetto a quelli ordinariamente previsti. Ecco perché è importante che la task-force tecnico-operativa istituita presso la Regione Puglia espleti nel più breve tempo possibile tutto il percorso preliminare che conduce all'istituzione della Zes».

Ma non è questa l'unica carta che il porto e l'area industriale di Brindisi devono giocare nei prossimi mesi: secondo Rosy Barretta, infatti, anche il Corridoio 8 e la cosiddetta “Via della Seta” potrebbero rappresentare l'occasione per una grande svolta. «Il Corridoio 8 parte da Varna, sul Mar Nero in Bulgaria, e arriva fino ai porti di Bari e Brindisi, snodandosi attraverso 1300 chilometri di ferrovia e 960 chilometri di rete stradale. E si allaccia indissolubilmente al progetto della Nuova Via della Seta, che punta a connettere Europa ed Estremo Oriente. È una chance incredibile per entrare a giocare un ruolo da protagonisti nei traffici merci da e per la Cina».

Per cogliere questa opportunità, però, sono necessari alcuni miglioramenti infrastrutturali: «Intanto bisognerà ripensare completamente i collegamenti con l'Albania, aumentando la frequenza delle rotte, e poi si dovrà lavorare per il miglioramento dei nostri moli ed il potenziamento dell'area retro-portuale. La priorità sarà il collegamento di Costa Morena alla rete ferroviaria, progetto che passa attraverso l'allungamento della rete ad alta velocità (finanziabile con una parte dei 49 miliardi di euro di investimenti per il Meridione recentemente sbloccati dal ministro Graziano Delrio). Ma bisognerà lavorare anche per far tornare il porto di Brindisi uno snodo primario, come quello di Bari, perché altrimenti rischiamo di restare fuori dal Corridoio 8.

In conclusione, la Barretta porta ad esempio il caso di Burgas, città bulgara da cui parte il Corridoio, che Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico Meridionale (Bari-Brindisi) ha citato nei giorni scorsi: «Burgas è letteralmente rinata da quando è stata inserita nel progetto ZES. Secondo l'ambasciatore di Bulgaria Marin Raykov, proprio grazie alla ZES Burgas è divenuta una realtà importante, una porta dell'Europa verso l'Oriente, con significative ricadute nell'indotto dell'industria, del commercio e dell'economia dell'intero territorio

Asse viario e fronte del mare

Infrastrutture e sviluppo Quei progetti sulla carta

milazzo La riapertura del dibattito sull'accorpamento a Gioia Tauro e la diversa presa di posizione del governo regionale devono indurre il consiglio comunale ad affrontare la questione della portualità. È quanto sostiene in una nota Forza Italia che invoca chiarezza anche sulla realizzazione dell'arteria viaria di collegamento porto-autostrada.

«Si tratta di un'opera fondamentale che l'Autorità portuale si è detta essere pronta a finanziare per liberare le vie cittadine del traffico diretto al porto - si legge nella nota - e per consentire un ulteriore sviluppo delle autorità portuali». Forza Italia evidenzia che il commissario De Simone ha lanciato nel corso di una delle ultime riunioni del Comitato portuale l'ennesimo appello all'Amministrazione Formica ritenendo che la fase di stasi della nuova banchina XX Luglio sarà presto superata e quindi a quel punto con un aumento dei traffici ma anche delle opportunità per lo scalo mamertino, la realizzazione di una viabilità dedicata rappresenta più di una necessità».

«Il collegamento porto-asse viario - proseguono gli "azzurri" - eviterebbe il danneggiamento a cui vanno soggette le vie cittadine attraversate da centinaia di automezzi pesanti durante le operazioni di carico e scarico nel porto per conto delle acciaierie Duferdofin che rimangono la sola attività che ancora fornisce occupazione ai nostri lavoratori portuali». Da Palazzo dell'Aquila però nessuna risposta ad un progetto che era stato lanciato dalla precedente Amministrazione guidata da Carmelo Pino e che aveva portato alla redazione di quattro proposte che dovevano essere sottoposte alla valutazione delle istituzioni.

La Sicilia

Giardini. L'assessore regionale Falcone ha parlato con il sindaco di porto e via di fuga

«Sbloccare le infrastrutture significa fare cambiare il volto del territorio» X X

Giardini. Porto, asse ferroviario, dissesto idrogeologico e via di fuga per la città. Sono stati questi i temi principali affrontati dai rappresentanti dell'Amministrazione comunale insieme al nuovo assessore regionale alle Infrastrutture, Marco Falcone, in visita ufficiale nella cittadina naxiota.

Falcone ha dapprima incontrato il sindaco Nello Lo Turco in Municipio, dove erano presenti anche gli assessori e alcuni consiglieri comunali e dove sono state discusse in via generale le problematiche più importanti e attuali che riguardano Giardini. Tra queste, la necessità di realizzare un percorso alternativo che dia ossigeno al principale corso Umberto I, spesso intasato e bloccato dal traffico veicolare e, ancora, la possibilità di inserire, anche in funzione della realizzanda stazione ferroviaria, una progettazione che possa contemplare una viabilità alternativa. Sul primo dei punti, l'assessore Falcone ha annunciato che intavolerà una trattativa con l'Anas e poi anche con Rete ferroviaria italiana. Sull'agenda ha anche segnato un impegno personale per rispolverare il progetto, già esistente, per una via di fuga che colleghi in maniera rapida il quartiere S. Giovanni di Giardini alla frazione taorminese di Trappitello.

Dopo il primo confronto a Palazzo dei Naxioti, la delegazione di politici si è spostata al porto di Schisò, dove il sindaco ha esposto non solo gli sviluppi riguardanti l'iter per l'approvazione del nuovo progetto relativo alla ristrutturazione dell'area portuale, per il quale manca ormai l'ultima conferenza dei servizi, ma non ha mancato di evidenziare i problemi attuali che attanagliano il bacino portuale. Come evidenziato nei mesi scorsi dalla Capitaneria di porto, infatti, l'area portuale in alcuni punti risulta nuovamente insabbiata e i livelli sono tali da non consentire di ospitare le navi da crociera e di compromettere la prossima stagione crocieristica, con la cancellazione del calendario degli approdi in programma, oltre agli oggettivi e attuali problemi che devono fronteggiare quotidianamente gli operatori marittimi. Sarebbe necessario finanziare un intervento di somma urgenza da parte della Regione, di cui il sindaco Lo Turco si è fatto portavoce, auspicando che ciò possa essere fatto nel più breve tempo possibile.

«Sbloccare le infrastrutture - ha dichiarato l'assessore Falcone - significherà cambiare il volto del territorio».

Ed è proprio questo che auspicano gli amministratori locali. «Ho apprezzato molto la visita dell'assessore Falcone - ha dichiarato il primo cittadino, Nello Lo Turco - soprattutto nei contenuti e mi auguro che quanto è stato concordato venga effettivamente portato avanti e si trovino soluzioni adeguate ai problemi che gli abbiamo prospettato».

Francesca Gullotta.

FRANCESCA GULLOTTA

Porti: Olbia, ad Authority uffici Guardia di Finanza

(ANSA) - OLBIA, 13 FEB - L'Autorità di Sistema Portuale rientra in possesso degli uffici della Guardia di Finanza nel Porto Industriale di Olbia.

Questa mattina è stata ufficializzata la consegna delle chiavi al presidente dell'Autorità Massimo Deiana che, in qualità di custode giudiziario, ha riacquisito i locali occupati, fino al mese di novembre 2017 - data di inaugurazione della nuova caserma in zona Bandinu - dai militari delle Fiamme Gialle.

Spazi, quelli concessi all'interno dell'edificio del porto Cocciani che oggi ritornano sotto la custodia giudiziaria dell'AdSP, in attesa che si definisca il contenzioso con il Consorzio Industriale, la cui firma dell'atto di transazione verrà fissata a giorni.

La sigla del documento porrà fine a un lungo tira e molla che si trascinava da anni. In ballo c'è una nuova delimitazione e assegnazione di aree e fabbricato. E soprattutto lo sviluppo del porto industriale. "La restituzione dei locali al custode giudiziario - spiega Massimo Deiana - sono un atto dovuto che fa seguito al trasferimento dei militari nella nuova caserma e quindi al venir meno della funzione originaria oggetto del contratto di comodato d'uso. Si tratta di spazi per la cui nuova destinazione attendiamo la chiusura del contenzioso e la successiva ridelimitazione dei confini di competenza dei due enti".
(ANSA).

Porti: Basile a Olbia, focus su dragaggi e sicurezza in mare

(ANSA) - OLBIA, 13 FEB - Dal dragaggio del porto di Olbia alla sicurezza della navigazione sulle Bocche di Bonifacio.

Passando per la possibile introduzione della documentazione elettronica anche nel traffico degli yacht per eliminare il cartaceo e snellire il servizio. Sono alcuni dei temi trattati questo pomeriggio nella sede della Capitaneria di porto di Olbia durante l'incontro tra il vice comandante generale, ammiraglio Antonio Basile, e i principali operatori marittimi del nord Sardegna - società di navigazione, servizi tecnico-nautici, agenzie marittime, imprese portuali e società che operano nello scalo.

Non si riparte da zero, ma l'incontro di oggi era ritenuto indispensabile per fare il punto della situazione anche alla luce delle recente istituzione dell'Autorità di sistema portuale del mar di Sardegna. Durante la riunione, Basile ha ascoltato con attenzione gli interventi dei principali protagonisti del porto gallurese. In mattinata aveva incontrato il presidente della nuova Authority unica, Massimo Deiana, per farsi raccontare problemi e prospettive degli scali marittimi sardi. Una sorta di riassunto anche dei prossimi interventi: previsti dragaggi non solo a Olbia, ma anche a Porto Torres e Golfo Aranci. E, sempre nel nord Sardegna, in programma c'è l'allungamento della banchina di Santa Teresa di Gallura. Una pianificazione che ha due obiettivi: sicurezza e sviluppo. Anche in vista del rafforzamento e della crescita del traffico delle navi da crociera. (ANSA).

Dragaggi nel porto di Olbia

Incontro tra vertici Capitaneria, AdSp e operatori marittimi

OLBIA – Dal dragaggio del porto di Olbia alla sicurezza della navigazione sulle Bocche di Bonifacio. Passando per la possibile introduzione della documentazione elettronica anche nel traffico degli yacht per eliminare il cartaceo e snellire il servizio. Sono alcuni dei temi trattati ieri pomeriggio nella sede della Capitaneria di porto di Olbia durante l'incontro tra il vice comandante generale, ammiraglio Antonio Basile, e i principali operatori marittimi del nord Sardegna – società di navigazione, servizi tecnico-nautici, agenzie marittime, imprese portuali e società che operano nello scalo.

Non si riparte da zero, ma questo incontro era ritenuto indispensabile per fare il punto della situazione anche alla luce delle recente istituzione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar di Sardegna.

Durante la riunione, Basile ha ascoltato con attenzione gli interventi dei principali protagonisti del porto gallurese. In mattinata aveva incontrato il presidente della nuova Authority unica, Massimo Deiana, per farsi raccontare problemi e prospettive degli scali marittimi sardi.

In sintesi, sono stati elencati i prossimi interventi: previsti dragaggi non solo a Olbia, ma anche a Porto Torres e Golfo Aranci. E, sempre nel nord Sardegna, in programma c'è l'allungamento della banchina di Santa Teresa di Gallura. Una pianificazione che ha due obiettivi: sicurezza e sviluppo. Anche in vista del rafforzamento e della crescita del traffico delle navi da crociera.

Per quanto riguarda il porto Olbia, inoltre, l'Autorità di Sistema portuale ha annunciato di essere rientrata in possesso degli uffici della Guardia di Finanza ubicati nel porto industriale di Olbia. Ieri mattina è stata ufficializzata la consegna delle chiavi al presidente dell'Autorità, Massimo Deiana che, in qualità di custode giudiziario, ha riacquisito i locali occupati, fino al mese di Novembre 2017 – data di inaugurazione della nuova caserma in zona Bandinu – dai militari delle Fiamme Gialle. Spazi, quelli concessi all'interno dell'edificio del porto Cocciani che ora tornano sotto la custodia giudiziaria dell'AdSp, in attesa che si definisca il contenzioso con il Consorzio Industriale, la cui firma dell'atto di transazione verrà fissata a giorni.

La sigla del documento porrà fine a un lungo tira e molla che si trascinava da anni. In ballo c'è una nuova delimitazione e assegnazione di aree e fabbricato. E soprattutto lo sviluppo del porto industriale.

«La restituzione dei locali al custode giudiziario – spiega Massimo Deiana – sono un atto dovuto che fa seguito al trasferimento dei militari nella nuova caserma e quindi al venir meno della funzione originaria oggetto del contratto di comodato d'uso. Si tratta di spazi per la cui nuova destinazione attendiamo la chiusura del contenzioso e la successiva ridefinizione dei confini di competenza dei due enti».

Il commissario spiega cosa l' **Autorità portuale** ha già fatto e cosa bisogna fare al più presto per realizzare il Patto interistituzionale

De Simone: sulla Falce tutti ci giochiamo tutto

Un appello alla collaborazione e anche un monito. Il nodo essenziale da sciogliere resta il Prg del porto

Lucio D' Amico E poi qualcuno dice che l' **Autorità portuale** fa poco per la città. E qualcuno sostiene che non conta avere la sede o la "governance" a **Messina**, che si può fare tutto anche da Gioia Tauro o, come vorrebbe il "partito filo-etneo", a Catania. Il commissario **Antonino De Simone** dimostra, invece, che l' **Authority** ha un ruolo essenziale per il presente e il futuro della nostra città e che, talvolta, sembra essere l' unico punto di riferimento tra i preoccupanti silenzi degli altri enti e istituzioni.

«Con riferimento al Diario **messinese** apparso sul giornale del 12 febbraio - esordisce così **De Simone** -, non possiamo che ringraziare la **Gazzetta del Sud** per l' attenzione appassionata che da anni dedica alla riqualificazione della Zona falcata. Il ringraziamento sincero è dovuto non soltanto per continuare a mantenere alta l' attenzione dell' opinione pubblica su quella che potrebbe (e dovrebbe) diventare l' occasione di rilancio per la città di **Messina**, ma soprattutto perché i suoi interventi ci consentono di confermare quanto l' **Autorità Portuale** stia lavorando, a volte con enormi difficoltà, per dare compiuto rispetto agli impegni sottoscritti con il Patto della Falce».

E allora vediamo cosa l' **Authority** ha cercato di fare, pur nelle difficoltà che sono sotto gli occhi di tutti, l' enorme fatica di coordinare sforzi e impegni dei vari soggetti competenti, dalla Regione al Comune di **Messina**.

«Innanzitutto - spiega il commissario - l' **Autorità portuale** ha impegnato la somma di 151mila euro per avviare l' attività di caratterizzazione ambientale propedeutica alla bonifica delle aree demaniali nella Zona falcata. Indagini e analisi verranno svolte in parte dal Dipartimento "Mift" dell' Università di **Messina**, grazie ad un' apposita convenzione promossa dall' **Autorità portuale**, e in parte da società specializzate, individuate sul mercato libero secondo le procedure di legge e nel rispetto delle recenti indicazioni ministeriali.

Nel frattempo - prosegue **De Simone** -, in maniera del tutto autonoma, l' **Authority** ha portato a termine alcuni interventi di demolizione di manufatti insistenti all' interno delle aree demaniali marittime della

-segue

Falce, che hanno consentito di bonificare rilevanti porzioni di questo territorio. Nel corso degli anni, inoltre, questo Ente ha più volte evidenziato agli organi di competenza l'opportunità di programmare, all'interno dei propri percorsi istituzionali di controllo del territorio e compatibilmente con le rispettive esigenze operative, puntuali verifiche sia diurne che notturne della Zona falcata, garantendo la massima collaborazione e disponibilità ad implementare eventuali misure di sicurezza passiva necessarie per rendere più efficace e funzionale l'intera attività.

Non si può dimenticare, infine, - ed è questo il primo vero nodo che va sciolto al più presto - che nell'attuazione degli obiettivi del Patto per la Falce, riveste un'importanza strategica l'approvazione definitiva del nuovo Piano regolatore portuale che interviene dopo ben 65 anni dal precedente e rappresenta il principale strumento per l'avvio definitivo delle azioni di riqualificazione e di rilancio economico, ambientale e culturale della Zona falcata».

Troppe notizie contraddittorie, troppi annunci di date mai rispettate. De Simone ribadisce che «l'Autorità portuale si è attivata per accelerarne l'iter approvativo e proprio in queste ultime settimane si sta alacremente lavorando per ultimare gli ultimi passaggi con un'intensa attività di concertazione con enti e Istituzioni del territorio che, siamo certi, contribuiranno positivamente a risolvere, ognuno per la propria parte, alcune osservazioni pervenute di recente». È una (quasi) certezza ma anche un invito, se non un monito, alla Regione e al Comune affinché, su questo fronte, non si tiri troppo la corda, adducendo pretestuosi diritti di primogenitura o mischiando le carte in tavola perché, alla fine, gattopardescamente, tutto cambi per non cambiare nulla...

Il tema riveste un' importanza strategica per l' approvazione definitiva del nuovo Piano Regolatore Portuale

Zona Falcata e Patto per la Falce, nota dell' Autorità Portuale

A seguire la nota dell' Autorità Portuale sulla Zona Falcata e Patto per la Falce: Con riferimento al Diario Messinese apparso sulla Gazzetta del Sud del 12 febbraio, non possiamo che ringraziare il Dott. D' Amico per l' attenzione appassionata che da anni dedica alla riqualificazione della Zona falcata. Il ringraziamento sincero è dovuto non soltanto per continuare a mantenere alta l' attenzione dell' opinione pubblica su quella che potrebbe (e dovrebbe) diventare l' occasione di rilancio per la città di Messina, ma soprattutto perché i suoi interventi ci consentono di confermare quanto l' Autorità Portuale stia lavorando, a volte con enormi difficoltà, per dare compiuto rispetto agli impegni sottoscritti con il Patto della Falce. Innanzitutto l' Autorità ha impegnato la somma di 151.000,00 per avviare l' attività di caratterizzazione ambientale propedeutica alla bonifica delle aree demaniali nella Zona Falcata. Indagini e analisi verranno svolte in parte dal Dipartimento MIFT dell' Università di Messina, grazie ad un' apposita convenzione promossa dall' AP, e in parte da società specializzate, individuate sul mercato libero secondo le procedure di legge e nel rispetto delle recenti indicazioni Ministeriali. Nel frattempo, in maniera del tutto autonoma, l' Authority ha portato a termine alcuni interventi di demolizione di manufatti insistenti all' interno delle aree demaniali marittime della Falce, che hanno consentito di bonificare rilevanti porzioni di questo territorio. Nel corso degli anni, inoltre, questo Ente ha più volte evidenziato agli Organi di competenza l' opportunità di programmare, all' interno dei propri percorsi istituzionali di controllo del territorio e compatibilmente con le rispettive esigenze operative, puntuali verifiche sia diurne che notturne della Zona Falcata, garantendo la massima collaborazione e disponibilità ad implementare eventuali misure di sicurezza passiva necessarie per rendere più efficace e funzionale l' intera attività. Non si può dimenticare, infine, che nell' attuazione degli obiettivi del Patto per la Falce, riveste un' importanza strategica l' approvazione definitiva del nuovo Piano Regolatore Portuale che interviene dopo ben 65 anni dal precedente e rappresenta il principale strumento per l' avvio definitivo delle azioni di riqualificazione e di rilancio economico, ambientale e culturale della Zona Falcata. A tal fine l' Autorità Portuale si è attivata per accelerarne l' iter approvativo e proprio in queste ultime settimane si sta alacremente lavorando per ultimare gli ultimi passaggi con un' intensa attività di concertazione con Enti e Istituzioni del territorio che, siamo certi, contribuiranno positivamente a risolvere, ognuno per la propria parte, alcune osservazioni pervenute di recente.

Galati Marina: ecco la soluzione del Presidente di Circoscrizione per l'erosione costiera

Distribuire la sabbia raccolta dal porto di Tremestieri sul litorale di Galati Marina : è questa l'idea del presidente della Prima Circoscrizione, Vincenzo Messina , per risolvere, almeno temporaneamente, l'emergenza mareggiate che in questi giorni sta colpendo l'abitato . La richiesta è stata formalizzata proprio oggi e inoltrata al commissario straordinario dell' Autorità Portuale di Messina, Antonio De Simone , al sindaco, Renato Accorinti e all' assessore regionale al Territorio e Ambiente della Regione Sicilia, Salvatore Cordaro . Vincenzo Messina parte da una considerazione: il Porto di Tremestieri è costretto a chiudere il traffico di navi per almeno 20/30 giorni all' anno , per poter effettuare le operazioni di ripristino delle rampe , insabbiate a causa dello Scirocco. La sabbia raccolta viene poi buttata in mare, operazione che, secondo il Presidente, è molto più costosa. Anni fa fu realizzato l' esperimento di trasferire ben 5mila metri cubi di sabbia sul litorale compreso tra Santa Margherita e Galati Marina . E' per questo che il Presidente ripropone la soluzione, per tamponare le difficoltà derivanti dalle forti mareggiate che stanno colpendo, proprio in queste ore, la zona. «Gli eventi di erosione costiera che interessano Galati Marina - scrive Messina nell' interrogazione - sono diventati un grave pericolo per abitanti, case e negozi. Non possiamo aspettare l' attuazione del progetto inserito nei fondi Masterplan 2014/20 , in quanto i lavori non partiranno prima di 2 anni». (2)

Niente Ponte e le merci Corridoio Scandinavia-Malta Sicilia a rischio eliminazione

Sullo Stretto si viaggia: i numeri diffusi dall'Autorità portuale di Messina hanno registrato poco più di 7 milioni nel corso del 2016 (+2,24% rispetto all'anno precedente, quando erano stati 6,8 milioni). L'ultima rilevazione è la più elevata dal 2013, ma è ancora distante dai numeri record del 2004 (11 milioni di passeggeri transitati). Tra Sicilia e Calabria, inoltre, sono passate quasi 6 milioni di tonnellate di merci, in crescita del 6,15% rispetto al 2015, ed è un dato molto vicino al 2012. Risultati positivi anche se, rispetto al periodo pre- quindi intorno a metà dei primi anni duemila, la situazione non è ancora paragonabile: in quel periodo le merci transitate erano circa 10,6 milioni di tonnellate.

Senza Ponte, dicono gli addetti ai lavori, la Sicilia perde anche la possibilità di intercettare i voluminosi traffici del Mediterraneo, area che vede passare il 20% delle merci su mare dell'intero globo. Dal Canale di Suez passano 16.800 navi e quasi 820 milioni di tonnellate di merci portate. Per l'anno ce si tratta di "un enorme problema di mobilità". Ne ha parlato all'Adnkronos Santo Cutrone, presidente dell'associazione dei costruttori isolani, specificando che il Ponte non può risolvere da solo ogni cosa, e che urgono interventi necessari anche sul fronte dell'alta velocità e della rete secondaria, senza tralasciare il sistema portuale e logistico. "La politica deve dare risposte a questo enorme problema di mobilità - ha spiegato -, che riguarda non solo l'attraversamento rapido dello Stretto, ma anche la possibilità di viaggiare ad alta velocità da Trapani, da Agrigento e da Ragusa fino alla Scandinavia, la necessità di avere ricostruita la viabilità secondaria che al 90 per cento è inagibile per frane".

Misure che servono per i cittadini e per le imprese.

"Quelle del resto del Paese sono avvantaggiate rispetto alle nostre perché le loro merci hanno a portata di mano gli snodi intermodali che per noi, invece, distano anche oltre un'intera Europa. Malta, escludendola "dagli immensi traffici di merci che iaggeranno lungo la 'Belt and Road Initiative', la 'Via della Seta' che il governo cinese ha lanciato via terra e via mare con il nuovo sistema di project cargo che rapidamente li fa di viaggio". Il rischio è che l'isolamento condanni la Sicilia a vedersi superare dal corridoio dei container dove più facilmente e i possano essere lavorati e trasportati fino ai grandi mercati europei".

L'Amministrazione e lo staff di tecnici e progettisti al lavoro per risolvere i problemi

Via Don Blasco, è il momento della collaborazione istituzionale

Oggi la consegna al Genio civile delle controdeduzioni ai rilievi

Domenico Bertè Mosse e contromosse politiche e tecniche per salvare la via don Blasco. Il profondo restyling della strada che attraversa la città da Gazzi al Cavalcavia della stazione è il nuovo terreno di scontro dentro e fuori Palazzo Zanca. L'Amministrazione e lo staff del progetto (che comprende direzione lavori e responsabile unico del procedimento, professionisti seri e apprezzati quali gli ingegneri Antonio Rizzo e Silvana Mondello) stanno facendo di tutto per rimettere in corsa il cantiere. E nella stessa giornata i consiglieri comunali provano a farsi intermediari per sanare la questione legata alle aree "contese" fra Regione e Comune.

Ma andiamo con ordine.

Oggi all'Ufficio del Genio civile di Messina saranno presentate le controdeduzioni al documento con cui il 25 gennaio scorso è stata respinta l'autorizzazione ai fini sismici del progetto esecutivo della nuova via Don Blasco. Furono una trentina le criticità presentate dall'ingegnere capo del Genio civile Leonardo Santoro a supporto di quella bocciatura. Alcune sicuramente di lieve incidenza, altre sicuramente più significative. Fra queste la numero 28 con cui si invitava il Comune di Messina (richiesta poi formalizzata l'8

febbraio scorso dal dirigente regionale Aldo Guadagnino dell'assessorato al Territorio e Ambiente) a presentare il nulla osta per l'utilizzo di quella parte di terreno che insiste sul demanio marittimo nel tratto iniziale dell'opera, quello che va dalla discesa del Cavalcavia alla via Santa Cecilia.

In pratica il Comune deve chiedere la concessione all'assessorato Territorio e Ambiente della Regione per ricostruire una strada che già occupa quella stessa area. I rapporti diretti con la Regione da parte del gruppo di lavoro del progetto sono avviatissimi anche su questo punto e presto potrebbero arrivare nuovi elementi utili a sciogliere il nodo. L'obiettivo di Palazzo Zanca, nello spirito più ampio di collaborazione con gli altri enti protagonisti delle fasi autorizzative, resta quello di aprire il cantiere prima possibile, partendo da quelle aree su cui non è stata mossa alcuna criticità e perciò, via Acireale e via Maregreggio, attendendo il nulla osta anche per via don Blasco.

Ieri il progettista Antonio Rizzo, come invitato a fare sempre dalla nota del 25 gennaio, è andato a

riprendersi il progetto esecutivo restituito dal Genio civile per poterlo integrare con gli approfondimenti richiesti dall'ufficio regionale.