



Dai Porti:

Venezia:

"...Navi da Crociera a Venezia..."

(The MediTelegraph, Informazioni Marittime, Informare, Il Messaggero Marittimo, Il Gazzettino VeneziaMestre, Ferpress)

Genova:

"...<<Investiamo sulle rinfuse liquide>>..." (Il Secolo XIX)

"...Saar, presentato u7n libro fotografico..." (Il Secolo XIX, The MediTelegraph, L'Informatore Navale, Informazioni Marittime)

"...Nuova gru per Spinelli..." (The MediTelegraph)

Ravenna:

"...Progetti ambiziosi a Ravenna..." (Il Sole 24 Ore, Il Messaggero Marittimo, Ferpress)

Livorno:

"...Regione Toscana: Al via la campagna sicurezza..." (Corriere Marittimo)

"...Bacini, il ministero incalza l'Authority..." (Il Tirreno)

Bari:

"...Il Porto al 13° posto..." (Quotidiano di Puglia)

"...<<Avremo un concessionario unico per la gestione>>..."
(Quotidiano Puglia)

"...L'unione fa la forza dei Porti..." (Quotidiano di Puglia)

Brindisi:

"...Infrastrutture, Cittadella, bonifiche e zona Zes..." (Brindisi Report)

"...Il Ministro De Vincenti: "ZES grossa opportunità per Brindisi..."
(NewSpam)

Cagliari:

"...Maxi-polo portuale in Sardegna..." (Il Sole 24 ore)

Messina:

"...Messina reclama una Zes..." (Gazzetta del Sud, Ilcittadinodimessina.it)

"...<<La nuova Authority assicuri lo sviluppo>>..." (Gazzetta del Sud)

"...Porto, proposta un'area di sosta..." (Gazzetta del Sud)

"...Traffico selvaggio nel weekend..." (TempoStretto)

Augusta:

"...Augusta, si sblocca la realizzazione del porto..." (Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Cociera: Palermo ottava in Italia per turisti..." (Ansa, Gazzetta del Sud)

Focus:

• **"...Crociera: numeri in picchiata..."** (Il Telegrafo LI)

Navi da crociera a Venezia, un dossier per evitare il passaggio davanti San Marco

Venezia - L'autorità portuale dell'Adriatico Settentrionale ha depositato presso il ministero dei Trasporti un dossier che contiene tutti gli studi e le simulazioni realizzate nel corso degli ultimi mesi per risolvere il problema delle grandi navi da crociera nella laguna di Venezia.

Venezia - **L'autorità portuale dell'Adriatico Settentrionale, che comprende quella di Venezia, ha depositato presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un dossier che contiene tutti gli studi e le simulazioni realizzate nel corso degli ultimi mesi per risolvere il problema delle grandi navi da crociera nella laguna di Venezia.** «Le analisi condotte mostrano che le soluzioni per risolvere l'annosa questione della crocieristica a Venezia ci sono e sono percorribili in breve tempo», spiegano dal Porto. Fra le ipotesi prese in considerazione quelle che riguardano il Canale Vittorio Emanuele e il posizionamento di un nuovo terminal crocieristico a Porto Marghera. «Abbiamo voluto fornire al Governo ogni strumento utile per prendere una decisione in tempi rapidi», ha detto il presidente dell'Autorità portuale **Pino Musolino**, secondo cui la contrapposizione fra diverse ipotesi fatta negli ultimi anni rischia di «distruggere l'enorme lavoro e gli investimenti che hanno fatto di Venezia il miglior home port del Mediterraneo». «Abbiamo voluto proporre una serie di analisi che aiuteranno il Governo a decidere su un tema così delicato avvalendosi del contributo di chi conosce a fondo la portualità veneziana e la delicatezza del suo ambiente lagunare. Queste proposte e analisi consentirebbero, finalmente, di ottemperare al Decreto Clini-Passera che attende di essere applicato da 5 anni e che chiede - lo voglio sottolineare - di trovare una via d'acqua per raggiungere la Marittima eliminando il passaggio davanti S.Marco», ha concluso.

Le analisi condotte, anche grazie all'uso del simulatore navale, dimostrano che il «Vittorio Emanuele» è percorribile e può consentire alle navi da crociera di ovviare il passaggio davanti San Marco raggiungendo il terminal di Marittima tramite l'ingresso per la bocca di porto di Malamocco; questa scelta non prevede in alcun modo l'adeguamento del canale dei petroli ma solo del tratto tra l'area Nord di Porto Marghera e la Marittima.

-segue

I tecnici hanno anche approfondito l'ipotesi di posizionare un nuovo terminal crocieristico a Marghera, di cui ha parlato spesso anche il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. La scelta in questo caso sarebbe dettata dalla volontà di affiancare alla Marittima un secondo terminal, raggiungibile sempre dal canale Vittorio Emanuele, così da spostare parte del traffico crocieristico dal centro storico. «Si tratta di un'area in parte dismessa, che non presenta particolari commistioni con gli altri traffici presenti a Porto Marghera, vicina alle principali arterie di connessione con aeroporto e autostrade e che è sufficientemente vicina e lontana dal centro storico di Venezia», spiegano dal porto. **L'area da attrezzare con un nuovo terminal crociere, sarebbe così valorizzata e resa più compatibile rispetto ai precedenti insediamenti industriali, contribuendo così a creare una zona intermedia di raccordo tra la città e il porto.** Il dossier, che dovrà essere integrato anche dalle valutazioni di safety&security che spettano alla Capitaneria di Porto, mira a fornire al Governo gli strumenti scientifici per poter prendere una decisione definitiva, compatibile con la città e con il suo sviluppo economico, anche portuale.

Venezia, grandi navi tra Vittorio Emanuele e Marghera

Canale Vittorio Emanuele o nuovo terminal a Porto Marghera. Sono queste le due soluzioni alternative per le grandi navi a Venezia che l'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico settentrionale ha proposto al governo. L'authority ha reso noto di aver depositato presso il ministero dei Trasporti un dossier contenente tutti gli studi e le simulazioni realizzate nel corso degli ultimi mesi dall'Adsp. Le analisi condotte mostrano che le soluzioni per risolvere l'annosa questione della crocieristica a Venezia «ci sono e sono percorribili in breve tempo».

Il dossier, che dovrà essere integrato anche dalle valutazioni di sicurezza della Capitaneria, mira, spiega l'authority, «a fornire al governo gli strumenti scientifici per poter prendere una decisione definitiva, compatibile con la città e con il suo sviluppo economico, anche portuale». I test hanno preso in considerazione due ipotesi che riguardano il Canale Vittorio Emanuele e il posizionamento di un nuovo terminal crocieristico a Porto Marghera.

L'accesso alternativo al porto di Venezia da parte delle navi da crociera è nato all'indomani dell'incidente della Costa Concordia (13 gennaio 2012), che ha portato in poche settimane alla scrittura e alla firma del cosiddetto decreto "anti-inchini" o Clini-Passera che di fatto deve ancora essere attuato completamente.

Canale Vittorio EmanueleLe analisi condotte, anche grazie all'uso del simulatore navale, dimostrano che il Canale Vittorio Emanuele è percorribile e può consentire alle navi da crociera di ovviare il passaggio davanti San Marco raggiungendo il terminal di Marittima tramite l'ingresso per la bocca di porto di Malamocco. Il canale è già un canale di grande navigazione inserito nel piano regolatore portuale e realizzato nel 1922 per consentire alle merci di raggiungere Porto Marghera, allora appena costruita. L'uso del Canale Vittorio Emanuele, precisa l'Adsp, «non prevede in alcun modo l'adeguamento del canale dei Petroli ma solo del tratto tra l'area Nord di Porto Marghera e la Marittima». **Nuovo terminal a Marghera**L'area interessata è quella del canale industriale Nord. In parte dismessa, non presenta particolari commistioni con gli altri traffici presenti a Porto Marghera, vicina alle principali arterie di connessione con aeroporto e autostrade e sufficientemente vicina e lontana dal centro storico di Venezia. L'area da attrezzare con un nuovo terminal crociera contribuirebbe, spiega l'Adsp, «a creare una zona intermedia di raccordo tra la città e il porto».

«Ritengo che in passato si sia sprecato troppo tempo in proposte che hanno avuto il solo risultato di contrapporre diverse opinioni, fazioni e interessi sul tema senza portare ad alcun risultato, anzi esacerbando gli animi e rischiando di distruggere l'enorme lavoro e gli investimenti che hanno fatto di Venezia il miglior home port del Mediterraneo», commenta il presidente dell'Adsp, Pino Musolino.

L'AdSP dell'Adriatico Settentrionale conferma il Canale Vittorio Emanuele quale rotta percorribile dalle grandi navi da crociera

L'ente ipotizza la realizzazione di un nuovo e aggiuntivo terminal passeggeri a Porto Marghera

Gli studi confermano che il Canale Vittorio Emanuele è percorribile e che è possibile posizionare un nuovo e aggiuntivo terminal passeggeri a Porto Marghera. Lo ha sottolineato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, rendendo noto che l'ente ha depositato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un dossier contenente tutti gli studi e le simulazioni realizzate nel corso degli ultimi mesi per risolvere l'annosa questione della crocieristica, sorta da quando in attuazione del decreto Clini-Passera era stato deciso di vietare il transito delle grandi navi da crociera nel Canale della Giudecca per raggiungere il terminal passeggeri di Marittima a partire dalla fine del 2014 ([COMPTON](#) del [5 novembre](#) 2013).

L'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale ha evidenziato che le analisi condotte mostrano che le soluzioni per risolvere la questione «ci sono e sono percorribili in breve tempo». «Il dossier, che dovrà essere integrato anche dalle valutazioni di safety & security che spettano alla Capitaneria di Porto - ha spiegato l'ente - mira a fornire al governo gli strumenti scientifici per poter prendere una decisione definitiva, compatibile con la città e con il suo sviluppo economico, anche portuale. I test - ha precisato l'authority - hanno preso in considerazione anche due ipotesi che riguardano il Canale Vittorio Emanuele e il posizionamento di un nuovo terminal crocieristico a Porto Marghera».

«Le analisi condotte, anche grazie all'uso del simulatore navale - ha sottolineato l'AdSP - dimostrano che il Canale Vittorio Emanuele è percorribile e può consentire alle navi da crociera di ovviare il passaggio davanti San Marco raggiungendo il terminal di Marittima tramite l'ingresso per la bocca di porto di Malamocco. Il canale Vittorio Emanuele, va ricordato, è già un canale di grande navigazione inserito nel piano regolatore portuale e realizzato nel 1922 per consentire alle merci di raggiungere Porto Marghera, allora appena costruita. L'uso del Canale Vittorio Emanuele, è necessario sottolinearlo - ha chiarito inoltre l'ente - non prevede in alcun modo l'adeguamento del canale dei Petroli, ma solo del tratto tra l'area Nord di Porto Marghera e la Marittima».

L'Autorità di Sistema Portuale ha spiegato che «è stata, inoltre, approfondita l'ipotesi, non esclusiva rispetto alle precedenti, di posizionare un nuovo terminal crocieristico a Marghera, nell'area del canale industriale Nord. Si tratta di un'area in parte dismessa, che non presenta particolari commistioni con gli altri traffici presenti a Porto Marghera, vicina alle principali arterie di connessione con aeroporto e autostrade e che è sufficientemente vicina e lontana dal centro storico di Venezia. L'area da attrezzare con un nuovo terminal crociere - ha rilevato l'ente - sarebbe così valorizzata e resa più compatibile rispetto ai precedenti insediamenti industriali, contribuendo così a creare una zona intermedia di raccordo tra la città e il porto».

«Abbiamo voluto fornire al governo - ha affermato Musolino - ogni strumento utile per prendere una decisione in tempi rapidi. Sei mesi fa quando mi sono insediato alla guida dell'Autorità di Sistema Portuale avevo annunciato che avremmo dato il nostro contributo fattivo alla soluzione della crocieristica veneziana. Ritengo che in passato si sia sprecato troppo tempo in proposte che hanno avuto il solo risultato di contrapporre diverse opinioni, fazioni e interessi sul tema senza

-segue

portare ad alcun risultato, anzi esacerbando gli animi e rischiando di distruggere l'enorme lavoro e gli investimenti che hanno fatto di Venezia il miglior home port del Mediterraneo».

«Per questo motivo - ha proseguito Musolino - abbiamo voluto proporre una serie di analisi che aiuteranno il governo decidere su un tema così delicato avvalendosi del contributo di chi conosce a fondo la portualità veneziana e la delicatezza del suo ambiente lagunare. Queste proposte e analisi consentirebbero, finalmente, di ottemperare al decreto Clini-Passera che attende di essere applicato da cinque anni e che chiede, lo voglio sottolineare, di trovare una via d'acqua per raggiungere la Marittima eliminando il passaggio davanti San Marco».

«Mi auguro - ha concluso Musolino - che, quanto depositato, possa davvero contribuire a chiudere la partita consentendo di dare futuro compatibile e sostenibile della crocieristica in città e, a tutti, di concentrarci sulle altre sfide della portualità veneziana. Siamo pronti a discutere e siamo disponibili al dialogo; lo siamo noi e spero lo siano anche gli altri attori seduti attorno al tavolo certi che l'obiettivo comune di salvaguardare Venezia senza rinunciare alla crocieristica possa essere raggiunto assieme».

A Venezia percorribile il canale V. Emanuele

VENEZIA - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale ha depositato al ministero delle Infrastrutture un dossier contenente tutti gli studi e le simulazioni realizzate nel corso degli ultimi mesi. Le analisi condotte mostrano che le soluzioni per risolvere l'annosa questione della crocieristica a Venezia ci sono e sono percorribili in breve tempo.

Il dossier, che dovrà essere integrato anche dalle valutazioni di safety&security che spettano alla Capitaneria di porto, mira a fornire al Governo gli strumenti scientifici per poter prendere una decisione definitiva, compatibile con la città e con il suo sviluppo economico, anche portuale. (continua in ultima pagina)

A Venezia percorribile

si hanno preso in considerazione anche due ipotesi che riguardano il Canale Vittorio Emanuele e il posizionamento di un nuovo terminal crocieristico a Porto Marghera.

Le analisi condotte, anche grazie all'uso del simulatore navale, dimostrano che il canale Vittorio Emanuele è percorribile e può consentire alle navi da crociera di ovviare il passaggio davanti S. Marco raggiungendo il terminal di Marittima tramite l'ingresso per la bocca di porto di Malamocco.

Il canale Vittorio Emanuele - ricorda un comunicato dell'AdSp - è già un canale di grande navigazione inserito nel Piano regolatore portuale e realizzato nel 1922 per consentire alle merci di raggiungere Porto Marghera, allora appena costruita. L'uso del Canale Vittorio Emanuele non prevede in alcun modo l'adeguamento del canale dei Petroli, ma solo del tratto tra l'area Nord di Porto Marghera e la Marittima.

E' stata, inoltre, approfondita l'ipotesi, non esclusiva rispetto alle precedenti, di posizionare un nuovo terminal crocieristico a Marghera, nell'area del canale industriale Nord. Si tratta di un'area in parte dismessa, che non presenta particolari commistioni con gli altri traffici presenti a Porto Marghera, vicina alle principali arterie di connessione con aeroporto e autostrade e che è sufficientemente vicina e lontana dal centro storico di

Venezia.

L'area da attrezzare con un nuovo terminal crociera, sarebbe così valorizzata e resa più compatibile rispetto ai precedenti insediamenti industriali, contribuendo così a creare una zona intermedia di raccordo tra la città e il porto.

Il presidente Pino Musolino ha così commentato la consegna degli studi al Mit: «Abbiamo voluto fornire al Governo ogni strumento utile per prendere una decisione in tempi rapidi. Sei mesi fa quando mi sono insediato alla guida dell'Autorità di Sistema portuale avevo annunciato che avremmo dato il nostro contributo fattivo alla soluzione della crocieristica veneziana. Ritengo che in passato si sia sprecato troppo tempo in proposte che hanno avuto il solo risultato di contrapporre diverse opinioni, fazioni e interessi sul tema senza portare ad alcun risultato, anzi esacerbando gli animi e rischiando di distruggere l'enorme lavoro e gli investimenti che hanno fatto di Venezia il miglior home port del Mediterraneo».

«Per questo motivo - prosegue Musolino - abbiamo voluto proporre una serie di analisi che aiuteranno il Governo decidere su un tema così delicato avvalendosi del contributo di chi conosce a fondo la portualità veneziana e la delicatezza del suo ambiente lagunare. Queste proposte e analisi consentirebbero, finalmente, di ottemperare al Decreto Cini-Passera che attende di essere applicato da 5 anni e che chiede - lo voglio sottolineare - di trovare una via d'acqua per raggiungere la Marittima eliminando il passaggio davanti S. Marco».

«Mi auguro che, quanto depositato, possa davvero contribuire a chiudere la partita consentendo di dare futuro compatibile e sostenibile della crocieristica in città e, a tutti, di concentrarci sulle altre sfide della portualità veneziana. Siamo pronti a discutere e siamo disponibili al dialogo; lo siamo noi e spero lo siano anche gli altri attori seduti attorno al tavolo certi che l'obiettivo comune di salvaguardare Venezia senza rinunciare alla crocieristica possa essere raggiunto assieme», ha concluso Pino Musolino.

Grandi navi, il dossier della svolta

L'Autorità Portuale «Studi e simulazioni dimostrano che il canale Vittorio Emanuele è percorribile»

CARTE A ROMA

«Studi e simulazioni mostrano che l'adeguamento del canale Vittorio Emanuele è percorribile per risolvere la questione grandi navi. E anche la realizzazione di un nuovo terminal a Marghera». Il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino ha annunciato di avere depositato al ministero delle Infrastrutture la documentazione che lo certifica.

LA SICUREZZA

Le soluzioni caldegiate dal sindaco Luigi Brugnaro sono dunque arrivate a Roma. Ora la documentazione prodotta e le simulazioni sul traffico passeggeri via canale dei petroli dovranno comprendere anche la valutazione sulla sicurezza da parte della Capitaneria di porto.

Fullin a pagina 111

Crociere, dossier del Porto indica la via

«Studi e simulazioni dimostrano che il canale Vittorio Emanuele è percorribile». Si anche a un terminal a Marghera

Michele Fullin

VENEZIA

Qualcosa si è mosso, dopo mesi di silenzio sull'argomento o di discorsi inconcludenti da parte di rappresentanti del Governo che sembravano fatti apposta per prendere tempo. Ieri il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino ha rotto gli indugi e ha annunciato di aver depositato al Ministero delle Infrastrutture la documentazione che certifica come l'adeguamento del canale Vittorio Emanuele e anche la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri a Marghera sono entrambi fattibili. Insomma, le soluzioni caldegiate dal sindaco Luigi Brugnaro sono arrivate a Roma anche con una cospicua dotazione di carattere tecnico. La quale, tuttavia, non basta, poiché sarà necessaria anche la valutazione sulla sicurezza (sia del trasporto che da possibili minacce) da parte della Capitaneria di porto.

Quindi, avanti tutta verso l'adeguamento del canale realizzato nel 1922 e progressivamente interrato per il disuso per far arrivare le grandi navi fino alla Marittima senza passare per piazza San Marco. Di quanto sarà adeguato, al momento non è dato sapere. E questo darà forza alla protesta dei No Grandi Navi che domenica per l'ennesima volta urleranno il loro disappunto nei confronti di una soluzione che hanno sempre osteggiato in quanto le navi continuerebbero a passare per la laguna, sollevando sedimenti e inquinando l'aria con i loro scarichi da fumaio.

«Il canale sarà adeguato rispetto al Piano regolatore portuale - ha specificato Musolino senza dare un numero - Nulla di più di quanto fosse già

previsto».

«Ritengo - continua Musolino - che in passato si sia sprecato troppo tempo in proposte che hanno avuto il solo risultato di contrapporre diverse opinioni, fazioni e interessi



sul tema senza portare ad alcun risultato, anzi esacerbando gli animi e rischiando di distruggere l'enorme lavoro e gli investimenti che hanno fatto di Venezia il miglior home port del Mediterraneo».

In effetti, dal 2012 i dati relativi al traffico passeggeri in Marittima sono in discesa, dagli oltre due milioni del 2012 al milione 700mila scarsi del 2016, mentre gli approdi sono passati nello stesso periodo da 661 a 529.

«Per questo motivo - precisa Musolino - abbiamo voluto proporre una serie di analisi che aiuteranno il Governo a decide-

MUSOLINO

«Troppo tempo
sprecato
e il Clini-Passera
è inapplicato»

re avvalendosi del contributo di chi conosce a fondo la portualità veneziana e la delicatezza del suo ambiente lagunare. Queste proposte e analisi consentirebbero, finalmente, di ottemperare al Decreto Clini-Passera che attende di essere applicato da 5 anni. Mi auguro che, quanto depositato, possa davvero contribuire a chiudere la partita consentendo di dare futuro compatibile e sostenibile della crociera in città, a tutti, di

concentrarsi sulle altre sfide della portualità veneziana. Siamo pronti a discutere e siamo disponibili al dialogo».

Queste dichiarazioni hanno lasciato molto soddisfatto il sindaco Luigi Brugnaro.

«Avevamo ragione. I cittadini avevano visto giusto, hanno votato questa cosa in campagna elettorale per cui è un orgoglio per la città intera. Senza polemiche. Questa - commenta - è una proposta che salva posti di lavoro e dà continuità al porto. Ci godiamo questa soddisfazione e aspettiamo che il Governo ci dia un appoggio formale. Alla fine - conclude - tutto ciò testimonia soltanto la bontà di quello che dicevamo e i cittadini di Venezia lo hanno capito prima dei tecnici. Andiamo avanti, l'importante è salvare la città, la laguna e anche i posti di lavoro dei nostri ragazzi».

(ha collaborato
Filomena Spolaor)
© riproduzione riservata

IL SOTTOSEGRETARIO BARETTA

«La soluzione migliore è quella di Porto Marghera»

Non ha mai nascosto il fatto di preferire una eventuale scelta di Porto Marghera come nuova sede per l'arrivo delle grandi navi a Venezia. Ma il sottosegretario all'Economia e Finanze Pierpaolo Baretta è più che mai convinto che adesso che manca poco alla soluzione anche una soluzione intermedia possa trovare successo sul tavolo in cui si sta decidendo il futuro di un'economia fondamentale per Venezia. «Stiamo avanti nella analisi delle verifiche tecniche necessarie legate alla navigabilità del canale Vittorio Emanuele», ha spiegato Baretta - «lo resto del parere che la soluzione migliore sia quella di Porto Marghera. Certo, bisogna decidere presto. La possibilità di portare i transatlantici a Marghera è reale e tra quelli in ballo il progetto di Roberto Agostino è quello che risponde meglio a queste esigenze. Come soluzione intermedia il Vittorio Emanuele resta in piedi per favorire un quadro finale che porti le navi più grandi a Porto Marghera e le altre fino alla Marittima dove arrivano attualmente evitando e chiudendo di fatto il passaggio in Bacino San Marco e Canale della Giudecca». (r.r.s.)



A PORTO MARGHERA
A sinistra, il
tracciato delle
navi che,
attraversando il
canale Vittorio
Emanuele, arriva
a Porto
Marghera e poi
in Marittima
Sotto, Piero
Agostino,
presidente

Crocieristica Veneziana: depositati gli studi al ministero delle infrastrutture

(FERPRESS) – Venezia, 18 SET – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha depositato presso il Ministero delle Infrastrutture un dossier contenente tutti gli studi e le simulazioni realizzate nel corso degli ultimi mesi. Le analisi condotte mostrano che le soluzioni per risolvere l'annosa questione della crocieristica a Venezia ci sono e sono percorribili in breve tempo. Così in una nota stampa l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale.

Il dossier, che dovrà essere integrato anche dalle valutazioni di safety&security che spettano alla Capitaneria di Porto, mira a fornire al Governo gli strumenti scientifici per poter prendere una decisione definitiva, compatibile con la città e con il suo sviluppo economico, anche portuale.

I test hanno preso in considerazione anche due ipotesi che riguardano il Canale Vittorio Emanuele e il posizionamento di un nuovo terminal crocieristico a Porto Marghera.

Le analisi condotte, anche grazie all'uso del simulatore navale, dimostrano che il Canale Vittorio Emanuele è percorribile e può consentire alle navi da crociera di ovviare il passaggio davanti S.Marco raggiungendo il terminal di Marittima tramite l'ingresso per la bocca di porto di Malamocco. Il canale Vittorio Emanuele, va ricordato, è già un canale di grande navigazione inserito nel piano regolatore portuale e realizzato nel 1922 per consentire alle merci di raggiungere Porto Marghera, allora appena costruita.

L'uso del Canale Vittorio Emanuele, è necessario sottolinearlo, non prevede in alcun modo l'adeguamento del canale dei Petroli ma solo del tratto tra l'area Nord di Porto Marghera e la Marittima.

E' stata, inoltre, approfondita l'ipotesi, non esclusiva rispetto alle precedenti, di posizionare un nuovo terminal crocieristico a Marghera, nell'area del canale industriale Nord. Si tratta di un'area in parte dismessa, che non presenta particolari commistioni con gli altri traffici presenti a Porto Marghera, vicina alle principali arterie di connessione con aeroporto e autostrade e che è sufficientemente vicina e lontana dal centro storico di Venezia.

L'area da attrezzare con un nuovo terminal crociere, sarebbe così valorizzata e resa più compatibile rispetto ai precedenti insediamenti industriali, contribuendo così a creare una zona intermedia di raccordo tra la città e il porto.

“Abbiamo voluto fornire al Governo ogni strumento utile per prendere una decisione in tempi rapidi. Sei mesi fa quando mi sono insediato alla guida dell'Autorità di Sistema portuale avevo annunciato che avremmo dato il nostro contributo fattivo alla soluzione della crocieristica veneziana. Ritengo che in passato si sia sprecato troppo tempo in proposte che hanno avuto il solo risultato di contrapporre diverse opinioni, fazioni e interessi sul tema senza portare ad alcun risultato, anzi esacerbando gli animi e rischiando di distruggere l'enorme lavoro e gli investimenti che hanno fatto di Venezia il miglior home port del Mediterraneo.

Per questo motivo abbiamo voluto proporre una serie di analisi che aiuteranno il Governo decidere su un tema così delicato avvalendosi del contributo di chi conosce a fondo la portualità veneziana e la delicatezza del suo ambiente lagunare. Queste proposte e analisi consentirebbero, finalmente, di ottemperare al Decreto Clini-Passera che attende di essere applicato da 5 anni e che chiede – lo voglio sottolineare – di trovare una via d'acqua per raggiungere la Marittima eliminando il passaggio davanti S.Marco.

Mi auguro che, quanto depositato, possa davvero contribuire a chiudere la partita consentendo di dare futuro compatibile e sostenibile della crocieristica in città e, a tutti, di concentrarci sulle altre sfide della portualità veneziana. Siamo pronti a discutere e siamo disponibili al dialogo; lo siamo noi e spero lo siano anche gli altri attori seduti attorno al tavolo certi che l'obiettivo comune di salvaguardare Venezia senza rinunciare alla crocieristica possa essere raggiunto assieme”, ha dichiarato il Presidente Pino Musolino.

Il Secolo XIX

PORTO DI GENOVA. LA RIPRESA DELL' INDUSTRIA ALIMENTARE TRAINA I TRAFFICI DI OLII VEGETALI

«Investiamo sulle rinfuse liquide»

Costa (Saar): «Aumenteremo del 25-30% la capacità di stoccaggio del terminal»

GENOVA. L' imprenditore Giuseppe Costa dice che quello delle rinfuse liquide di olii vegetali è un business che «non fa scena». Sarà forse per questo che lo stato di salute del porto di Genova viene spesso misurato seguendo solo l' andamento di contenitori e passeggeri. Eppure, Saar Depositi Portuali, storico operatore dello scalo ligure, con i suoi 100 mila metri cubi di serbatoi rappresenta il terminal più grande nel Mediterraneo (insieme a al polo di Ravenna) per questa tipologia di traffici: soprattutto olio di girasole, cocco, arachidi e palma.

Il terminal sta attraversando una fase di crescita, trainato dalla ripresa dell' industria alimentare, comparto che a livello nazionale vale oltre 130 miliardi di euro. I dati Istat dello scorso luglio hanno registrato un incremento prossimo al 7% rispetto a luglio 2016. Va in direzione giusta anche il dato sulla spesa alimentare degli italiani, che nel primo semestre del 2017 ha fatto registrare l' aumento più elevato degli ultimi dieci anni con un balzo record del 2,5% .

«Il nostro fatturato - spiega Costa, ad di Saar Depositi Portuali - è quadruplicato dai quattro milioni di euro del 1996 agli attuali dodici milioni del 2017. Anche la forza lavoro è raddoppiata: da 26 dipendenti ai 46 di oggi».

Quali sono i piani di sviluppo che riguardano il terminal per i prossimi anni?

«Ci stiamo muovendo per incrementare il volume dei traffici. Gli spazi ci sono, per lavorazione e la filtrazione.

Serviamo la maggior parte delle aziende alimentari del Nord -Ovest ma anche industrie del Centro - Sud».

Il traffico di rinfuse liquide è destinato a crescere ancora nel porto di Genova?

«Negli ultimi mesi il mercato ha dato segnali molto positivi. I consumi, anche quelli alimentari, sono in crescita e il nostro Paese sta attraversando una fase, seppur timida, di ripresa economica dopo anni di crisi. Crediamo che oltre ai contenitori, nel porto di Genova possa ancora esserci spazio per una realtà come la nostra che movimenta esclusivamente rinfuse. Siamo l' unico terminalista proprietario dei

propri spazi in porto, anche questo è un nostro punto di forza».

Il Secolo XIX

Saar, presentato un libro fotografico su 85 anni di storia

GENOVA. Saar Depositi Portuali ha celebrato ieri, a Genova (Palazzo San Giorgio) gli 85 anni di storia. La ricorrenza è stata festeggiata con la presentazione di un libro che ha ripercorso l'attività della società, dagli anni '30 ad oggi. All'incontro, moderato dal Secolo XIX/The MediTelegraph, Beppe Costa sono intervenuti il segretario dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Marco Sanguineri, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, il presidente di Saar Alfredo Campanini Bonomi, l'ad dell'azienda Giuseppe Costa e Franco Tarabotto, direttore di Saar.

Saar, 85 anni di storia festeggiati a Palazzo San Giorgio

Genova - La ricorrenza è stata celebrata con la presentazione di un libro che ha ripercorso l'attività della società genovese.

Genova - **Saar Depositi Portuali ha celebrato questo pomeriggio, a Genova, 85 anni di storia a Palazzo San Giorgio.** La ricorrenza è stata festeggiata con la presentazione di un libro che ha ripercorso l'attività della società: tutto ha inizio nel 1931 quando la famiglia Piaggio fonda la Società Anonime Africane Riunite (oggi Saar). Negli anni '70 il passaggio al gruppo Bonomi che poi ha aperto all'ingresso degli imprenditori Giuseppe Costa e Paolo Marsano. All'incontro, moderato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, sono intervenuti il segretario dei porti di Genova e Savona, Marco Sanguineri, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, il presidente di Saar Alfredo Campanini Bonomi, l'ad dell'azienda Giuseppe Costa e Franco Tarabotto, direttore di Saar.

Genova: SAAR Depositi Portuali compie 85 anni

Il più grande polo logistico di olii alimentari nel Mediterraneo festeggia la sua storia e guarda al futuro con nuovi progetti

Genova, 18 settembre 2017 - Saar Depositi Portuali Spa, operatore storico del Porto di Genova, specializzato nel traffico di rinfuse liquide di olii vegetali (olio di girasole, cocco, arachidi e palma), celebra i suoi 85 anni di storia e guarda al futuro con nuovi progetti.

La ricorrenza verrà festeggiata a Palazzo San Giorgio, il 18 settembre, dalle 18.00 con la presentazione di un libro fotografico che ripercorre l'attività di SAAR, ma anche un pezzo importante del Porto di Genova a cui la società è legata da solidi rapporti di tradizione e collaborazione.

[cliccare per ingrandire](#)



CENNI STORICI

La storia di SAAR affonda infatti le sue radici in quella del Porto di Genova, creando una sorta di compartecipazione alle sue vicende storiche. Tutto ha inizio nel 1931 quando la famiglia Piaggio fondò una struttura per l'importazione, lo stoccaggio e gli scambi commerciali dal nome Società Anonime Africane Riunite (oggi acronimo SAAR). Allora si trovava in Ponte Paleocapa, dietro al lazzeretto che ospitava le navi in quarantena, e che prese in seguito il nome di Calata Sanità.

Nel 1972, Andrea Maria Piaggio, allora AD della Mira Lanza, cedette la società al Gruppo Bonomi che da quel momento, tramite la controllata Saffa, assunse il controllo di SAAR. Il punto di svolta per SAAR fu la decisione, nel 1990, di costruire una propria banchina, operazione unica nell'ambito portuale. Ancora

-segue

oggi SAAR è **unico terminalista proprietario** dei propri spazi in porto.

“La decisione di acquisire SAAR è stata l’esito felice di una comunanza di interessi e circostanze che hanno riunito alcuni amici. Oltre a me, naturalmente Beppe Costa e Paolo Marsano - spiega **Alfredo Companini Bonomi**, Presidente della società. - Dal mio punto di vista, nella scelta sono confluite anche motivazioni affettive: c’era il desiderio di veder tornare Beppe Costa e la sua famiglia dalla Spagna, dove erano presenti in quel periodo. Poter creare in Italia i presupposti per un nuovo futuro per i miei nipoti mi stava a cuore”. E la scelta di intraprendere l’avventura è stata lungimirante.

“La scelta di acquisire SAAR è stato formalizzato nel dicembre di quell’anno - racconta **Giuseppe Costa** amministratore delegato della società - il giorno in cui compii 39 anni. Ricordo quel giorno con emozione: eravamo in una saletta dell’aeroporto, il volo per la Spagna che mi attendeva -. La scelta di investire su SAAR era anche dovuta al fatto che aveva una dimensione ideale per spingere immediatamente sull’acceleratore degli investimenti e promuoverne lo sviluppo. E mi piaceva l’idea di tornare a Genova, luogo in cui è cominciata l’avventura imprenditoriale della mia famiglia”. Anche **Paolo Marsano** si è unito agli amici di Saar condividendone il progetto industriale, avendo già una grande esperienza nel settore. Oggi dice “penso con orgoglio che la Saar abbia saputo innovare agli stessi livelli di aziende medio-grandi già note per la loro eccellenza. Si è dotata di impiantistica, sistemi organizzativi, procedure, sopportandone gli oneri per scelta aziendale, che ne hanno fatto una grande azienda, un esempio di innovazione nel proprio settore. **Franco Tarabotto**, ricorda i suoi trascorsi da giovane impiegato “sono diventato direttore di Saar in concomitanza con la crescita della società e di questo vado molto fiero. ho potuto vedere da vicino tutte le fasi che hanno formato il cambiamento da una piccola realtà all’impresa moderna di oggi.

[cliccare per ingrandire](#)

LA SAAR OGGI



Con i suoi 100.000 metri cubi di serbatoi, Insieme al polo di Ravenna, rappresenta il terminal più grande nel Mediterraneo per gli olii vegetali .

Il fatturato è quadruplicato dai 3.800.000 di Euro nel 1996 agli attuali 12 milioni di Euro del 2017. Anche la forza lavoro è raddoppiata da 26 dipendenti ai 46 di oggi.

Oggi la Saar non è più solo logistica, sbarco e distribuzione ma è orientata alla lavorazione e filtrazione degli stessi in una logica di servizio completo al cliente.

-segue

I programmi di investimento prevedono, in accordo anche con i piani di sviluppo dell'Autorità Portuale di Sistema, un incremento della capacità di stoccaggio di circa il 20% (20.000 mc) con la costruzione di nuovi serbatoi oltre all'ammodernamento impiantistico continuo.

SAAR Depositi Portuali compie 85 anni

Celebra i suoi 85 anni di storia la Saar Depositi Portuali Spa, operatore storico del porto di Genova, specializzato nel traffico di rinfuse liquide di olii vegetali (olio di girasole, cocco, arachidi e palma. La ricorrenza verrà festeggiata a Palazzo San Giorgio oggi 18 settembre dalle 18 con la presentazione di un libro fotografico che ripercorre l'attività di SAAR, ma anche un pezzo importante del Porto di Genova a cui la società è legata da solidi rapporti di tradizione e collaborazione.

CENNI STORICI

La storia di SAAR affonda infatti le sue radici in quella del Porto di Genova, creando una sorta di compartecipazione alle sue vicende storiche. Tutto ha inizio nel 1931 quando la famiglia Piaggio fondò una struttura per l'importazione, lo stoccaggio e gli scambi commerciali dal nome Società Anonime Africane Riunite (oggi acronimo SAAR). Allora si trovava in Ponte Paleocapa, dietro al lazzeretto che ospitava le navi in quarantena, e che prese in seguito il nome di Calata Sanità.

Nel 1972, Andrea Maria Piaggio, allora AD della Mira Lanza, cedette la società al Gruppo Bonomi che da quel momento, tramite la controllata Saffa, assunse il controllo di SAAR. Il punto di svolta per SAAR fu la decisione, nel 1990, di costruire una propria banchina, operazione unica nell'ambito portuale. Ancora oggi SAAR è unico terminalista proprietario dei propri spazi in porto.

"La decisione di acquisire SAAR è stata l'esito felice di una comunanza di interessi e circostanze che hanno riunito alcuni amici. Oltre a me, naturalmente Beppe Costa e Paolo Marsano – spiega Alfredo Compagnini Bonomi, Presidente della società. – Dal mio punto di vista, nella scelta sono confluite anche motivazioni affettive: c'era il desiderio di veder tornare Beppe Costa e la sua famiglia dalla Spagna, dove erano presenti in quel periodo. Poter creare in Italia i presupposti per un nuovo futuro per i miei nipoti mi stava a cuore". E la scelta di intraprendere l'avventura è stata lungimirante.

"La scelta di acquisire SAAR è stato formalizzato nel dicembre di quell'anno - racconta Giuseppe Costa amministratore delegato della società - il giorno in cui compii 39 anni. Ricordo quel giorno con emozione: eravamo in una saletta dell'aeroporto, il volo per la Spagna che mi attendeva -. La scelta di investire su SAAR era anche dovuta al fatto che aveva una dimensione ideale per spingere immediatamente sull'acceleratore degli investimenti e promuoverne lo sviluppo. E mi piaceva l'idea di tornare a Genova, luogo in cui è cominciata l'avventura imprenditoriale della mia famiglia".

Anche Paolo Marsano si è unito agli amici di Saar condividendone il progetto industriale, avendo già una grande esperienza nel settore. Oggi dice "penso con orgoglio che la Saar abbia saputo innovare agli stessi livelli di aziende medio-grandi già note per la loro eccellenza. Si è dotata di impiantistica, sistemi organizzativi, procedure, sopportandone gli oneri per scelta aziendale, che ne hanno fatto una grande azienda, un esempio di innovazione nel proprio settore. Franco Tarabotto, ricorda i suoi trascorsi da giovane impiegato "sono diventato direttore di Saar in concomitanza con la crescita della società e di questo vado molto fiero. ho potuto vedere da vicino tutte le fasi che hanno formato il cambiamento da una piccola realtà all'impresa moderna di oggi.

LA SAAR OGGI

Con i suoi 100.000 metri cubi di serbatoi, Insieme al polo di Ravenna, rappresenta il terminal più grande nel Mediterraneo per gli olii vegetali. Il fatturato è quadruplicato dai 3.800.000 di Euro nel 1996 agli attuali 12 milioni di Euro del 2017. Anche la forza lavoro è raddoppiata da 26 dipendenti ai 46 di oggi.

Oggi la Saar non è più solo logistica, sbarco e distribuzione ma è orientata alla lavorazione e filtrazione degli stessi in una logica di servizio completo al cliente. I programmi di investimento prevedono, in accordo anche con i piani di sviluppo dell'Autorità Portuale di Sistema, un incremento della capacità di stoccaggio di circa il 20% (20.000 mc) con la costruzione di nuovi serbatoi oltre all'ammodernamento impiantistico continuo.

Nuova gru per Spinelli

Genova - Il terminalista genovese ordina nuovo equipment da Konecranes.

Genova - Nuova gru per Spinelli: il terminalista genovese ha ordinato un'altra Konecranes Gottwald Mobile Harbor Crane per le banchine del porto di Genova. L'ordine è stato completato ad agosto e l'equipment sarà consegnato a ottobre. Dal 2013 è la quinta gru ordinata dal gruppo genovese. **Le caratteristiche: la gru è una Model 7 con una capacità di 150 tonnellate e un outreach da 54 metri.**

Progetti ambiziosi a Ravenna per un porto a misura d'industria

Oltre ai dragaggi per l'approfondimento dei fondali e al progetto, in corso, per il riassetto dello scalo, il porto di Ravenna punta a realizzare, entro il 2019, un polo per il ricevimento, lo stoccaggio e lo smistamento delle argille. A spiegarlo è Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico centro-settentrionale.

Una misura chiesta a gran voce da anni dagli imprenditori del comparto ceramico. Il settore industriale che ha il suo distretto a Sassuolo (Modena), ad appena 200 km di distanza, ritiene infatti che lo scalo ravennate abbia le potenzialità per essere il porto di riferimento sia per l'import dell'argilla, che proviene principalmente da Ucraina e Turchia con navi portarinfuse, sia per l'export delle piastrelle finite, una parte delle quali torna nei due Paesi d'origine della materia prima, attualmente attraverso il Brennero. Mentre, se i fondali di Ravenna lo permettessero, potrebbero ripartire in grandi navi portacontainer che permetterebbero soddisfacenti economie di scala. Gli imprenditori di Confindustria Ceramica, inoltre, vorrebbero spazi nel retroporto ove stoccare le argille in arrivo e si chiedono se il progetto di riassetto dello scalo preveda anche questo.

Per quanto riguarda le banchine ravennati, il piano regolatore portuale (Prp) ha fissato, quali priorità per lo sviluppo del porto, l'approfondimento dei fondali, per consentire l'ingresso di navi di dimensioni maggiori rispetto alle attuali (sia portarinfuse sia portacontainer); la realizzazione di un nuovo terminal container; la creazione di nuove aree destinate alla logistica. Queste opere, dice Rossi, «si inseriscono in un più ampio programma denominato Hub portuale Ravenna 2017», che prevede vari altri interventi, tra i quali l'ampliamento del terminal ro-ro, con un'area di parcheggio molto ampia dotata di servizi per i trasportatori e la possibilità di avere due traghetti che scaricano e caricano in contemporanea.

Per quanto riguarda le opere del Prp, nella prima fase di lavori sono previsti, tra l'altro, l'approfondimento dei fondali della zona marina di accesso al porto sino a -13,5 metri e di tutto l'ambito portuale sino a -12,5 metri; la realizzazione della banchina container; e quella di piattaforme logistiche attrezzate in area portuale, per circa 200 ettari, utilizzando parte del materiale di risulta dai dragaggi, opportunamente trattato. In una seconda fase di lavori si completerà l'escavo dei fondali sino alla profondità di 14,5 metri. Il quadro economico, chiarisce Rossi, «prevede una spesa di circa 230 milioni

-segue

per il completamento della prima fase di lavori», provenienti da Cipe (60 milioni), Banca europea degli investimenti (120) e Adsp (50). Il progetto definitivo dell' intervento è stato appena depositato al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e l' inizio dei lavori di prima fase, che dovrebbero durare circa quattro anni, è previsto nel secondo semestre 2018.

Mentre la seconda fase di ulteriore approfondimento dei fondali dovrebbe durare altri due anni.

«Non stiamo facendo solo dragaggi - afferma Rossi - ma cogliamo l' occasione dei fondali per costruire nuove aree logistiche tutte collegate con una rete ferroviaria interna». Per quanto riguarda la ceramica, l' idea è di realizzare una grande area dedicata alle argille: una zona del porto dovrà diventare un importante polo di ricevimento, stoccaggio e smistamento. «Prevedo che questo polo si possa fare in tempi più brevi rispetto a quello logistico perché, tra l' altro, non è legato ai fondali - conclude Rossi -. È nostra intenzione cominciare a lavorarci già dal 2018 e averlo disponibile entro la fine del 2019. Le aree le abbiamo già individuate e sono in una zona dotata di banchine. Lo spazio di 50 metri di banchina è dell' Adsp ma le aree dietro sono di privati». E con questi privati l' Authority sta trattando, per portare a compimento il progetto del polo delle argille.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Raoul de Forcade

Approfondimento fondali, banchine e nuova linea ferroviaria Presentato progetto "Hub portuale Ravenna 2017" «fondamentale per logistica dell'Emilia Romagna»

RAVENNA - Nella sala Nullo Baldini della Provincia, si è tenuta la conferenza stampa di presentazione del progetto definitivo denominato "Hub portuale Ravenna 2017" alla quale hanno partecipato Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, affiancato dal sindaco Michele de Pascale, dal presidente della Regione Stefano Bonaccini e dall'assessore regionale Raffaele Donini.

Il progetto articolato, del valore di 235 milioni di euro - ha detto Rossi - comprende l'approfondimento dei fondali della zona di accesso al porto sino a -13,50 metri. (continua a pagina 2)

Presentato progetto

L'approfondimento del canale, Candiano a -12,50 metri sino a San Vitale, in modo uniforme con il dragaggio di 4.700.000 metri cubi di sabbia, la realizzazione di una nuova banchina di oltre 1.000 metri nell'area denominata "Penisola Trattardi" destinata prevalentemente a terminal container, che sarà raggiunta dalla linea ferroviaria, l'adeguamento strutturale - non un semplice restyling - di oltre 6.500 metri di banchine portuali - banchine costruite 50 anni fa quando la normativa antisismica non esisteva - la realizzazione di nuove piattaforme logistiche urbanizzate ed attrezzate in area portuale per circa 200 ettari utilizzando parte del materiale di risulta dai dragaggi opportunamente trattato.

La prima fase dei lavori partirà probabilmente nei primi mesi del 2019. In seguito si procederà alla seconda fase con il completamento dello scavo dei fondali fino alla profondità di 14,5 metri. Gli interventi della prima fase avranno una durata di circa quattro anni per la realizzazione delle infrastrutture, mentre contemporaneamente sarà creato l'impianto di trattamento dei materiali di dragaggio. La fase di approfondimento dei fondali durerà altri due anni circa.

«Questo progetto - ha spiegato il presidente dell'AdSp - si integra con altre azioni di valorizzazione del porto. Pensiamo, tra le altre, al potenziamento della rete di collegamento ferroviario con investimenti per circa 30 milioni, per i quali sono in corso accordi con Rfi, che consentiranno di realizzare un importante sottopasso ferroviario e due stazioni merci in area portuale per evitare il transito dei tre-

ni provenienti dal porto nella stazione centrale cittadina e rendere più veloci le manovre ed i collegamenti: al completamento della digitalizzazione dei processi documentali per migliorare ulteriormente le procedure doganali di pre-clearing e sdoganamento in mare; all'innalzamento del livello di sicurezza in ambito portuale con l'installazione di un sofisticato sistema di videosorveglianza che coprirà gran parte dell'area e delle vie di accesso al porto per il quale si stanno definendo gli accordi operativi con Prefettura, Comune di Ravenna e Forze dell'ordine, ed ancora, all'ampliamento del terminal n-ro destinato allo stoccaggio e trasporto di rimorchi. Un progetto, dunque, la cui linearità è il frutto di una sintesi difficile e complessa».

Rossi ha inoltre aggiunto che «saranno implementate tutte le azioni di monitoraggio ambientale che garantiscano il rispetto non solo della normativa vigente in materia, ma anche dei luoghi che sono interessati dal progetto, delle loro vocazioni e delle persone che in questo territorio abitano e lavorano. Andremo avanti, certamente, con l'impianto di trattamento dei materiali di dragaggio ed il loro riutilizzo, impianto per la realizzazione del quale è in preparazione il relativo bando di gara».

Proseguiamo anche con tutti gli operatori del porto il ragionamento sulla cantierizzazione del progetto per individuare le azioni atte a limitare in ogni modo possibile l'impatto dei lavori sulla piena operatività dello scalo. Il progetto è in sé funzionale ma ci sono azioni di miglioramento che lo possono affiancare e che ne possono accelerare gli effetti benefici, anche, eventualmente, accorciando i tempi oggi previsti. Confidiamo nel fatto che la consapevolezza del valore di questo progetto per il territorio possa indurre a superare le visioni "particolari" a beneficio di un interesse generale, di una opportunità unica di sviluppo economico che il "sistema Porto" è oggi in grado di offrire alla nostra città».

Inoltre, sarà alzato il livello del terreno di tre aree che si estendono per 150 ettari in totale su cui realizzare piattaforme logistiche al servizio degli operatori del porto, quelli già presenti e quelli che vorranno investire sullo scalo. Le tre aree sono quelle i cui nomi riecheggiano da tempo nelle stanze in cui si è parlato di escavi negli ultimi anni: Logistica 1, Logistica 2 e S3. Le prime due sono tra il Candiano e Porto Fuori, l'ultima è nelle Ras-

sette. L1 è di proprietà di Sapir e tale resterà: un accordo con il terminalista pubblico consentirà il deposito di 500 mila mc a titolo gratuito con l'impegno da parte di Sapir a presentare un progetto di urbanizzazione per farne una piattaforma.

Il presidente Regione Bonaccini, ha sottolineato che «il potenziamento di una piattaforma fondamentale per l'economia e la logistica dell'Emilia-Romagna come il porto di Ravenna rappresenta per noi un obiettivo strategico e questo è un passo avanti importante per centrarlo».

Per l'assessore Donini, invece, «si tratta di un progetto che nasce grazie all'impegno delle istituzioni, dell'Autorità portuale e anche dei privati. Il nuovo porto, più grande e capace, sarà una importante occasione di ulteriore sviluppo e occupazione per la città di Ravenna e non solo».

Secondo il sindaco Michele de Pascale, «questa giornata rappresenta uno snodo cruciale nella storia del porto di Ravenna. Il lavoro portato avanti fianco a fianco a supporto dell'Autorità portuale in questi pochi mesi dall'insediamento del presidente Rossi, è stato l'assillo di questa amministrazione. Non è trascorso un solo giorno nel quale, anche personalmente, non abbia fatto una riunione, una telefonata, un incontro al fine di cercare di dare il massimo dell'aiuto e del sostegno».

Il progetto è molto lineare e meravigliosamente semplice: si sono operate tutte le scelte che avessero la percentuale più alta di possibilità di successo. Il progetto iniziale è stato rimodulato, pur non diminuendone l'ambizione, per offrire la certezza al sistema delle imprese ravennati e ai tanti investitori che guardano con interesse al porto di Ravenna, che già nei prossimi anni si inizierà a scavare. Devo sinceramente ringraziare tutte le forze politiche di maggioranza e di opposizione e tutte le realtà economiche e sociali della nostra città per il clima di questi sette mesi».

«Insieme al presidente Rossi, lavoreremo per far sì, non solo che il progetto venga approvato e si proceda con l'escavo, ma che parallelamente si cerchino tutte le soluzioni idonee ad accelerare i tempi. La fase due - ha concluso il sindaco - vedrà la realizzazione delle banchine già predisposte per i 14,5 metri e l'ulteriore approfondimento del canale, fondamentale per garantire alcuni investimenti importanti come ad esempio quello del nuovo terminal container. La rea-

lizzazione di un grande impianto, come ce ne sono in Europa, è necessaria per consentirci di poter raggiungere profondità adeguate ad un porto competitivo e all'avanguardia».

«Il potenziamento di una piattaforma fondamentale per l'economia e la logistica dell'Emilia-Romagna - ha commentato Stefano Bonaccini, presidente della Regione, durante la presentazione - come il porto di Ravenna rappresenta per noi un obiettivo strategico e quello di oggi è un passo avanti importante per centrarlo». Per l'assessore regionale ai Trasporti, Raffaele Donini, «il nuovo porto, più grande e capace, sarà un'importante occasione di ulteriore sviluppo e occupazione per la città di Ravenna e non solo». Soddisfatto anche il sindaco di Ravenna, Michele de Pascale, perché «questa giornata rappresenta uno snodo cruciale nella storia del porto».

-segue

nuovo terminal container. La realizzazione di un grande impianto, come ce ne sono in Europa, è necessaria per consentirci di poter raggiungere profondità adeguate ad un porto competitivo e all'avanguardia».

«Il potenziamento di una piattaforma fondamentale per l'economia e la logistica dell'Emilia-Romagna - ha commentato Stefano Bonaccini, presidente della Regione, durante la presentazione - come il porto di Ravenna rappresenta per noi un obiettivo strategico e quello di oggi è un passo avanti importante per centrarlo». Per l'assessore regionale ai Trasporti, Raffaele Domini, «il nuovo porto, più grande e capace, sarà un'importante occasione di ulteriore sviluppo e occupazione per la città di Ravenna e non solo». Soddisfatto anche il sindaco di Ravenna, Michele de Pascale, perché «questa giornata rappresenta uno snodo cruciale nella storia del porto».

Hub portuale Ravenna 2017: presentato il progetto definitivo. Bonaccini, potenziamento è strategico

(FERPRESS) – Ravenna, 18 SET – Si è svolta nella sala Nullo Baldini della Provincia di Ravenna, la conferenza stampa di presentazione del progetto definitivo denominato “Hub Portuale Ravenna 2017”.

A seguire le dichiarazioni del presidente della Regione, Stefano Bonaccini, dell'assessore regionale ai trasporti, Raffaele Donini, del sindaco di Ravenna, Michele de Pascale, del presidente della Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale, Daniele Rossi.

Dichiarazione di Stefano Bonaccini, presidente Regione Emilia-Romagna

“Il potenziamento di una piattaforma fondamentale per l'economia e la logistica dell'Emilia-Romagna come il Porto di Ravenna rappresenta per noi un obiettivo strategico e quello di oggi è un passo avanti importante per centrarlo. Lo avevamo detto fin dal giorno del nostro insediamento: questa è una legislatura nella quale intendiamo impegnare ogni energia per contribuire a sbloccare o avviare gli interventi e le opere necessarie a dotare i nostri territori di quella rete infrastrutturale che consenta alla nostra regione di aumentare ancora di più la propria attrattività e competitività sul mercato nazionale, europeo e su quelli internazionali”.

Dichiarazione di Raffaele Donini, assessore regionale ai Trasporti

“Si tratta di un progetto che nasce grazie all'impegno delle istituzioni, dell'autorità portuale e anche dei privati. Il nuovo porto, più grande e capace, sarà una importante occasione di ulteriore sviluppo e occupazione per la città di Ravenna e non solo. L'intervento si inserisce nel più ampio progetto che riguarda le reti infrastrutturali regionali. Sono infatti collegati a questo progetto i lavori ferroviari, previsti dall'accordo da 21 milioni di euro con Rfi, Autorità portuale e Comune di Ravenna, per migliorare l'accessibilità al porto”.

Dichiarazione di Michele de Pascale, sindaco di Ravenna

“Questa giornata rappresenta uno snodo cruciale nella storia del porto di Ravenna.

Il lavoro portato avanti fianco a fianco a supporto dell'Autorità portuale in questi pochi mesi dall'insediamento del presidente Rossi, è stato l'assillo di questa amministrazione. Non è trascorso un solo giorno nel quale, anche personalmente, non abbia fatto una riunione, una telefonata, un incontro al fine di cercare di dare il massimo dell'aiuto e del sostegno.

Il progetto presentato oggi è molto lineare e meravigliosamente semplice; si sono operate tutte le scelte che avessero la percentuale più alta di possibilità di successo. Il progetto iniziale è stato rimodulato, pur non diminuendone l'ambizione, per offrire la certezza al sistema delle imprese ravennati e ai tanti investitori che guardano con interesse al porto di Ravenna, che già nei prossimi anni si inizierà a scavare.

Devo sinceramente ringraziare tutte le forze politiche di maggioranza e di opposizione e tutte le realtà economiche e sociali della nostra città per il clima di questi sette mesi. Su questo tema tutta la città si è unita, ha accantonato polemiche, particolarismi, interessi legittimi, fisiologici scontri politici, per raggiungere l'obiettivo. Questo è un progetto che appartiene all'intera città.

Ora lo scadenziario proposto è prudentiale e contempla tutte le possibili condizioni. Da oggi, insieme al presidente Rossi, lavoreremo per far sì, non solo che il progetto venga approvato e si proceda con l'escavo, ma che parallelamente si cerchino tutte le soluzioni idonee ad accelerare i tempi.

La fase due vedrà la realizzazione delle banchine già predisposte per i 14,5 metri e l'ulteriore approfondimento del canale, fondamentale per garantire alcuni investimenti importanti come ad esempio quello del nuovo terminal container. Per quanto riguarda il tema del collocamento dei sedimenti generati da questa seconda fase, abbiamo sollecitato l'Autorità portuale perché, nel tempo minore possibile, si lavori per rendere funzionante un impianto di trattamento più volte annunciato e che nel medio/lungo periodo rappresenta la soluzione strutturale al problema degli escavi. La realizzazione di un grande impianto, come ce ne sono in Europa, è necessaria per consentirci di poter raggiungere profondità adeguate ad un porto competitivo e all'avanguardia”.

-segue

Dichiarazione di Daniele Rossi, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale “Quello che lunedì andremo a depositare a Roma è un progetto articolato, del valore di 235 milioni di Euro, che comprende l’approfondimento dei fondali della zona di accesso al porto sino a -13,50 metri, l’approfondimento del canale, Candiano a -12,50 m sino a San Vitale, in modo uniforme con il dragaggio di 4.700.000 metri cubi di sabbia, la realizzazione di una nuova banchina di oltre 1.000 metri nell’area denominata “Penisola Trattaroli” destinata prevalentemente a terminal container, che sarà raggiunta dalla linea ferroviaria, l’adeguamento strutturale – non un semplice restyling- di oltre 6.500 metri di banchine portuali – banchine costruite 50 anni fa quando la normativa antisismica non esisteva – la realizzazione di nuove piattaforme logistiche urbanizzate ed attrezzate in area portuale per circa 200 ettari utilizzando parte del materiale di risulta dai dragaggi opportunamente trattato.

Questo progetto si integra con altre azioni di valorizzazione del Porto. Pensiamo, tra le altre, al potenziamento della rete di collegamento ferroviario con investimenti per circa 30 milioni, per i quali sono in corso accordi con RFI, che consentiranno di realizzare un importante sottopasso ferroviario e due stazioni merci in area portuale per evitare il transito dei treni provenienti dal porto nella stazione centrale cittadina e rendere più veloci le manovre ed i collegamenti; al completamento della digitalizzazione dei processi documentali per migliorare ulteriormente le procedure doganali di pre-cleaning e sdoganamento in mare; all’innalzamento del livello di sicurezza in ambito portuale con l’installazione di un sofisticato sistema di videosorveglianza che coprirà gran parte dell’area e delle vie di accesso al porto per il quale si stanno definendo gli accordi operativi con Prefettura, Comune di Ravenna e Forze dell’ordine, ed ancora, all’ampliamento del terminal RO-RO destinato allo stoccaggio e trasporto di rimorchi. Un progetto, dunque, la cui linearità è il frutto di una sintesi difficile e complessa.

Saranno implementate tutte le azioni di monitoraggio ambientale che garantiscano il rispetto non solo della normativa vigente in materia, ma anche dei luoghi che sono interessati dal progetto, delle loro vocazioni e delle persone che in questo territorio abitano e lavorano.

Andremo avanti, certamente, con l’impianto di trattamento dei materiali di dragaggio ed il loro riutilizzo, impianto per la realizzazione del quale è in preparazione il relativo bando di gara.

Proseguiamo anche con tutti gli operatori del porto il ragionamento sulla cantierizzazione del progetto per individuare le azioni atte a limitare in ogni modo possibile l’impatto dei lavori sulla piena operatività dello scalo. Il progetto è in sé funzionale ma ci sono azioni di miglioramento che lo possono affiancare e che ne possono accelerare gli effetti benefici, anche, eventualmente, accorciando i tempi oggi previsti. Confidiamo nel fatto che la consapevolezza del valore di questo progetto per il territorio possa indurre a superare le visioni “particolari” a beneficio di un interesse generale, di una opportunità unica di sviluppo economico che il “sistema Porto” è oggi in grado di offrire alla nostra città”.

Regione Toscana: Al via la campagna sicurezza lavoro nei porti

FIRENZE - Porto di Livorno, operazioni in banchina e sul piazzale. Le immagini degli operai che lavorano intorno alla nave si alternano a quelle del direttore e dei musicisti di un'orchestra. Accompagnata dalla musica, la voce fuori campo dice: *"Lavorare intorno a una nave vuol dire organizzazione, coordinamento, rigore. Ognuno ha un incarico preciso, ognuno è attento agli altri. Come in un'orchestra, in una perfetta sincronia di impegno e concentrazione". Il video si chiude con l'immagine di tutti gli operai schierati insieme in banchina, e la voce fuori campo che ricorda: "Rispettare le regole e lavorare in sicurezza vuol dire condividere, agire responsabilmente insieme".*

E' il video della campagna per la sicurezza del lavoro nei porti varata dalla Regione Toscana[\(guarda il video\)](#) che prenderà il via lunedì 18 settembre nelle città della costa sedi di porti. Si tratta del quarto intervento di comunicazione nell'ambito della sicurezza nei luoghi di lavoro, dopo la campagna generale, [L'unione fa la sicurezza](#), e quelle dedicate ai [lavoratori delle imprese cinesi](#) e alla [sicurezza nelle cave](#). Nel 2018 partiranno quelle nei settori dell'agricoltura e dell'edilizia.

Il claim della campagna è sempre lo stesso di quella trasversale "L'unione fa la sicurezza", e ribadisce il concetto che rispettare le regole e lavorare in sicurezza protegge i lavoratori dagli infortuni e difende la reputazione delle aziende, oltre ad abbattere i costi che ricadono sulla collettività. In particolare per il settore delle attività portuali, si vuole sottolineare che lavorare intorno a una nave vuol dire muoversi in sincronia, condividendo le operazioni e la responsabilità. Proprio come in un'orchestra.

*"La sicurezza nei luoghi di lavoro, in tutti i luoghi di lavoro, è uno degli impegni più forti di questa Regione - dice l'assessore al diritto alla salute **Stefania Saccardi** - Negli ultimi anni abbiamo intensificato gli sforzi, mettendo in atto tutte le iniziative per rendere il lavoro più sicuro, aumentare i controlli, accrescere la consapevolezza di datori di lavoro e lavoratori. Queste campagne di comunicazione rientrano tra queste azioni. Purtroppo gli incidenti continuano a succedere. Nel luglio scorso abbiamo lanciato la campagna per la sicurezza nelle cave, e appena due giorni fa si è verificato un nuovo incidente in cava, per fortuna non mortale. E' necessario capire che tutti - le istituzioni, ma anche e soprattutto i datori di lavoro e i lavoratori stessi - devono collaborare perché il lavoro sia davvero sicuro e non accadano più incidenti".*

Per individuare i contenuti del messaggio da lanciare con la campagna è stato costituito un gruppo di lavoro composto dai referenti regionali e aziendali dei settori della comunicazione e sicurezza sui luoghi di lavoro, coinvolgendo nelle fasi di preparazione anche le parti sociali.

Il video di 60 secondi sarà trasmesso dalle tv locali (Antenna 3; Canale 50; Telemar; Telegranducato; Noi TV; Rete Versilia;) per 4 passaggi al giorno dopo il Tg della sera e del giorno, per la durata di 14 giorni.

-segue

Il piano media prevede inoltre un arredo urbano con pensiline e dinamica bus nei comuni interessati (Grosseto, Orbetello, Livorno, Portoferraio, Massa e Carrara, Marina di Massa e Carrara, Viareggio, Forte dei Marmi, Camaiore, Pietrasanta, Marina di Pietrasanta, Lido di Camaiore, Piombino, Campiglia, Venturina, San Vincenzo, Cecina, Donoratico, Porto Santo Stefano, Monte Argentario, Capalbio Scalo), con partenze scaglionate il 18 e il 20 settembre per la durata di 14 giorni. Si prevede anche la proiezione dello spot-video nelle multisale cinematografiche del territorio (The Space, Cinema Splendor, Cinema La Gran Guardia). Infine è prevista una pagina intera sul Tirreno Economia per un mese.

Il costo complessivo della campagna è di 65.000 euro.

I dati sugli infortuni nei porti

Questi i dati Inail sugli infortuni in porti, cantieri navali e pesca negli anni dal 2010 al 2015 (i dati 2016 non sono ancora disponibili dal database di Inail):

2010: 476 infortuni denunciati (121 nei porti, 340 nei cantieri navali, 15 nella pesca). Nessuno mortale.

2011: 361 (84 porti, 260 cantieri navali, 17 pesca). Nessuno mortale.

2012: 314 (91 porti, 216 cantieri navali, 7 pesca). Nessuno mortale.

2013: 305 (72 porti, 224 cantieri navali, 9 pesca), di cui 1 infortunio mortale nel settore pesca.

2014: 228 (49 porti, 162 cantieri navali, 17 pesca), di cui 1 infortunio mortale nel settore pesca.

2015: 238 (43 porti, 183 cantieri navali, 12 pesca), di cui 1 infortunio mortale nel settore pesca.

Per il 2016 sono disponibili solo i dati relativi ai porti di Livorno e Marina di Carrara. A Livorno nel 2016 gli infortuni nel porto (solo quelli relativi alle imprese autorizzate a effettuare operazioni e servizi portuali) sono stati 158, di cui 1 mortale (erano stati 265, di cui 2 mortali, nel 2010; 246 nel 2011; 215 nel 2012; 182 nel 2013; 180 nel 2014; 148, di cui 2 mortali, nel 2015). Nel porto di Marina di Carrara nel 2016 gli infortuni sono stati 11, nessuno mortale (erano stati 15 nel 2010, 26 nel 2011, 14 nel 2012, 11 nel 2013, 15 nel 2014, 11 nel 2015). Nel 2016 un infortunio mortale si è verificato anche a Piombino. Questi dati relativi al 2016 non sono definitivi e sono in attesa di validazione dall'Inail.

» LIVORNO

La lettera che porta l'intestazione della presidenza del Consiglio dei ministri, dipartimento per il coordinamento amministrativo, è arrivata ieri alla presidente dell'associazione Oltre per Livorno, Barbara La Comba. Cosa dice? Che l'Authority portuale di Livorno deve rispondere sulla documentazione che era stata richiesta mesi fa da alcune forze politiche sui bacini di carenaggio in porto e sugli aspetti ambientali collegati alla pianificazione urbanistica dell'area.

Un invito rivolto all'Authority a fornire in tempi brevi informazioni, intanto direttamente alla Commissione per l'accesso ai documenti amministrativi, come si legge nella parte finale dell'atto.

«Insieme ad Alba, Rifondazione comunista e Buongiorno Livorno - ricostruisce i vari passaggi La Comba - la scorsa primavera avevamo chiesto a Regione, Comune e Authority portuale chiarimenti finalizzati al pieno ripristino dei bacini di carenaggio. L'obiettivo era assicurare che non ci fossero limita-

Bacini, il ministero incalza l'Authority sui documenti

La Commissione per l'accesso agli atti amministrativi si muove dopo la richiesta del fronte Oltre-Bi-Prc-Alba

zioni amministrative, nella pianificazione urbanistica, alla riattivazione dei bacini».

La richiesta di accesso riguardava in particolare atti collegati al piano regolatore portuale e alla Via (la valutazione di impatto ambientale) del rigassificatore di Olt.

«La Regione - spiega ancora La Comba - ci ha risposto subito per la sua parte, il Comune ha risposto nel corso dell'estate, dopo la sollecitazione del difen-

sore civico. Mentre niente ci è mai arrivato dall'Authority portuale».

È entrato così in gioco il difensore civico regionale, al quale si è rivolto il fronte che vuole tenere accesi i riflettori sul caso bacini. «Il difensore - riassume la presidente di Oltre - si è rivolto anche al ministero, che in modo deciso, e anche un po' inaspettato, ha risposto adesso chiedendo chiarimenti all'Authority portuale». E dicendole in sostan-

za di smetterla di tergiversare, spiegando intanto come e se si è pronunciata sull'istanza di accesso civico trasmessa dal difensore della Toscana. «Vogliamo che i bacini - torna a chiarire la presidente La Comba - vengano riutilizzati. Nessuno vuole bloccare la gara, il problema è che il privato che verrà dovrà avere la possibilità di usare davvero il bene».

(j.g.)

CRIPRODIZIONE RISERVATA

Il porto al 13° posto nella hit nazionale Merito delle crociere

Più di 100mila i passeggeri delle vacanze: lo scalo si conferma hub per navi a 5 stelle

12 Lunedì 18 settembre 2017 BRINDISI
CRONACA Il 2017 ha portato fortuna al porto brindisino che in una classifica nazionale si piazza al tredicesimo posto come scalo crocieristico. L'indagine è stata condotta dalla società Risposte Turismo, operante nei settori della ricerca e della consulenza per conto della macro industria turistica. Il report prodotto registra la movimentazione a Brindisi di 106 mila passeggeri con un +1911% rispetto al 2016, quando a transitare alle latitudini adriatiche furono 5.270 passeggeri.

Il dato locale è in linea con la tendenza pugliese che su base nazionale conferma il suo ottavo posto nella classifica regionale. Buoni i risultati anche per Bari che è al decimo posto in Italia con 396 mila presenze, pur registrando un leggero calo rispetto allo scorso anno nella misura del -1,2%. Il rapporto è denominato Italian Cruise Watch 2017 e sarà presentato il prossimo sei ottobre a Palermo nel corso della settimana edizione dell'Italian Cruise Day.

«La Puglia ha affermato Francesco Di Cesare, presidente di Risposte Turismo è quest'anno assieme alla Sardegna un caso particolarmente interessante. Uniche due regioni in controtendenza rispetto alla

contrazione delle Regioni che le precedono. In Puglia argomenta Di Cesare il risultato particolarmente positivo di Brindisi, la stabilità attesa per Bari e la conferma di porti come Taranto possono aprire a nuovi futuri traguardi.

C'è da sperare che, ma più che sperare c'è da lavorare, il risultato che si sta manifestando quest'anno possa essere confermato, o addirittura migliorato, nelle stagioni a venire, sia attraverso l'acquisizione di nuovo traffico frutto di una visione d'insieme più che di scatti in avanti di singoli porti, sia di investimenti e scelte gestionali particolarmente accorti».

Le scelte fatte in passato hanno, dunque, premiato lo scalo brindisino che quest'anno a cominciare dal mese di aprile ha vissuto una stagione incredibile almeno sul fronte degli attracchi crocieristici.

Dalla compagnia Costa alla Msc, passando per navi da crociera extra lusso di elevato target turistico.

-segue

Il porto al centro di dibattiti e confronti per tutto ciò che rappresenta in termini di potenzialità, indotto, economia diffusa. E non di rado la discussione si è concentrata sulla reale vocazione locale da interpretare e valorizzare alla luce dell'accorpamento con altre realtà per confluirvi all'interno di un'unica autorità di sistema. Ma perché la riforma funzioni realmente, ogni porto dovrebbe essere inquadrato in una strategia per cui le singole realtà si valorizzino a vicenda. Questo almeno sul fronte della programmazione.

C'è poi il fronte delle rivendicazioni territoriali. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale è originario di Bari e sicuramente conosce perfettamente il contesto barese.

Alle latitudini brindisine si spinge affinché il ruolo di segretario generale dell'autorità vada a un professionista del posto. Dinamiche che puntano a riequilibrare, appunto, il sistema. Le procedure indicate dal testo della Riforma stanno andando avanti e, quando il Comitato di Gestione sarà al completo, si procederà anche con quest'ultima nomina. Nel frattempo occorre valutare attentamente i dati forniti da Risposte Turismo. Valutazioni che non spettano solo all'autorità portuale ma anche alla classe politica locale oltre che all'intero comparto commerciale e produttivo locale.

R.Den.

ROBERTA DENETTO

Il presidente dell' **Autorità portuale** Adriatico -meridionale, Patroni Griffi, parla del bacino brindisino e delle potenzialità

«Avremo un concessionario unico per la gestione di tutte le stazioni»

rindisi al tredicesimo po- sto, su base nazionale, nel rap- porto Italian Cruise Watch elaborato da Risposte Turi- smo, società di ricerca e con- sulenza nel settore della ma- cro impresa. Un dato assoluta- mente positivo considerando che il traffico passeggeri è passato da 5.270 nel 2016 a 106 mila nel 2017. Una indi- cazione che si inserisce perfet- tamente nel contesto pugliese che si rivela in controtenden- za rispetto al resto d'Italia. Il presidente dell'**Autorità** di Si- stema **Portuale** AdriaticoMe- ridionale Ugo Patroni Griffi (nella foto) analizza queste in- dicazioni commentandole po- sitivamente e proiettando tut- to il sistema in una dimensio- ne di interventi di migliora- mento generale. Sullo sfondo persistono i nodi di natura bu- rocratica, con la questione del futuro segretario generale dell'autorità che tiene banco a livello locale.

Patroni Griffi i numeri emersi dal rapporto di Ri- sposte Turismo sono inco- raggianti e tracciano la direzione.

«Il dato è positivo e biso- gna considerare che è in cre- scita non solo il traffico cro- cieristico ma anche la movi- mentazione commerciale».

Il porto di Brindisi, nello specifico, è al tredicesimo posto nella classifica na- zionale. Come si spiega questo importante salto in avanti?

«Sicuramente la presenza di navi da crociera di grande stazza ha determinato un in- cremento di questo genere.

Le compagnie peraltro sono soddisfatte. Quando sono sta- to ad Amburgo ho avuto mo- do di verificare quanto la per- cezione legata al porto di Brindisi sia positiva. Io pren- derò parte all'Italian Cruise Day (che si svolgerà a ottobre a **Palermo**, ndr). In quell'occa- sione ci presenteremo e avre- mo modo anche di confrontar- ci».

Come intende lavorare per confermare e miglio- rare questi dati?

«Stiamo predisponendo una gara per la gestione di tut- te le stazioni passeggeri dell'Adriatico meridionale.

-segue

Un bando che servirà a individuare un unico concessionario per la gestione delle stazioni dei porti e sarà utile anche per il completamento delle infrastrutture, realizzando in sostanza ciò che manca alle singole realtà portuali. I porti maggiori possono attrarre navoli da crociera di grande stazza e dunque bisogna intervenire per il completamento laddove occorre. A Bari, per esempio, stiamo lavorando molto per dotare il porto di un nuovo impianto per l'approvvigionamento idrico. A Brindisi invece questo problema non c'è e ci concentriamo sulla questione della stazione passeggeri. Il bando sarà funzionale anche in questo senso».

Venendo alle questioni politicoburocratiche, in questi giorni l'Associazione Ops di Brindisi ha manifestato, ancora una volta, la propria posizione rispetto alla nomina del segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale Adriatico Meridionale, spingendo sul nome di Zizzi.

«La ritengo una posizione assolutamente legittima, al pari delle altre. Il procedimento per l'individuazione del segretario generale sta andando avanti. La documentazione per le verifiche del caso è stata già mandata all'Anac. Naturalmente bisogna attendere il completamento del Comitato di Gestione con il rappresentante della Città Metropolitana. A questo proposito ho parlato con il sindaco di Bari Antonio Decaro che mi ha informato sul fatto che alla gara bandita per la selezione del proprio rappresentante hanno partecipato candidati di diverse sore e che a giorni si procederà con la designazione».

Nuovi orizzonti per lo scalo marittimo: il tema dibattuto in un confronto tra i presidenti delle Authority pugliesi

di Mino PICA

Ieri sera Brindisi ha ospitato il convegno "Nuovi orizzonti sulla portualità di sistema", presso la sala convegni dell'Authority. Momento incentrato sui riflessi della nuova riforma Delrio e sulla concertazione che coinvolge appunto le Authority, gli operatori portuali, la capitaneria ed il corpo piloti. A fare gli onori di casa il presidente Ugo Patroni Griffi che analizza così i temi della riforma. «Penso che la legge abbia determinato già un miglioramento, d'altronde le ultime statistiche lo rilevano, mostrando un incremento dei traffici che forse neanche ci si aspettava. Credo che avere un unico interlocutore ha rafforzato il mercato in un'ottica prospettica del sistema. Nel passato i porti si facevano una battaglia fra di loro, offrendo servizi al di sotto del loro costo marginale per sottrarre ai porti vicini un determinato mercato; in questo modo però si sono perse risorse da utilizzare per potenziare e promuovere le infrastrutture. Accorpare le autorità portuali queste creano insieme massa critica che evita questo fenomeno».

Sulle prospettive, il presidente dà un respiro più ampio delle potenzialità presenti: «Quella di instaurare intese e accordi col Tirreno, con quell'area logistica che va dalla Campania passando per l'Adriatico e si proietta verso l'Oriente, tramite Durazzo. La nota "via della seta", che ha due direttrici, è uno scenario importante, con quella parte terrestre che attraversa il porto di Burgas, sul mar Nero, con Brindisi che può intercettare quello stesso canale». Al fianco anche Sergio Prete, presidente dell'Aispi del Mar Jonio che parte dal ruolo dell'università nel suo intervento: «L'università e la cultura marittima giocano un ruolo fondamentale. Su Taranto è presente un dipartimento dell'università di Bari con cui abbiamo un rapporto quasi quotidiano. L'idea di formare una nuova classe diri-



Il porto con due navi da crociera in banchina. A destra: il presidente dell'Authority Ugo Patroni Griffi (foto di Max Fragnoni)



L'INTERVENTO DI ZIZZI

Il sub commissario riapre il caso della Grimaldi: «C'è molto spazio»

● A rappresentare il Comune di Brindisi, su delega del commissario Giuffrè, Nicola Zizzi, che ha toccato diverse tematiche: «Per comprendere i nuovi orizzonti - ha premesso - ed il ruolo delle porti, credo sia importante capire i flussi dei traffici che si muovono secondo le tendenze dall'aumento del traffico Tte o l'interesse per l'alta velocità. Oltre ai grandi assi, è importante creare bretelle in grado di interconnettere i territori».

Inevitabile il focus su Brindisi: «Sulle proposte - continua Zizzi - vi è senz'altro quella di operare al più presto per una individuazione degli ormeggi ed anche per migliorare i servizi. La questione Grimaldi, ad esempio, ed il suo programma di investimenti richiede risposte. Il porto di Brindisi è grande e può garantire spazi di ormeggi consentendo agli armatori di fare il proprio lavoro a condizione economiche di funzionalità varie. Bisogna pensare alla possibilità di aumentare la possibilità degli ormeggi, al seno di Levante ed ancora alla funzione originaria della stazione marittima».

A concludere il convegno l'intervento di Danilo Fabbriatore, presidente di Federpiloti: «È nostro interesse - spiega - portare le navi nei porti, nonostante questi siano angusti e con poco spazio di manovra. Abbiamo una grande responsabilità e non è sempre facile. Nel nord Europa ci sono porti enormi ma sottolineo con orgoglio di come, secondo un recente report inglese, i piloti italiani siano considerati i migliori nel mondo. Come Federpiloti abbiamo esperienze nella progettualità e nel tavolo di partenariato sarebbe importante contribuire nella progettazione di nuove banchine o strutture».

L'unione fa la forza dei porti «Sarà più facile fare accordi»



Alcuni partecipanti al convegno

Si realizza un asse con la Campania per favorire commerci con l'Est

gente, con una facilità che si sta adattando anche alla parte commerciale, oltre all'idea di mettere a sistema iniziative che portino allo sviluppo di start up nel settore. Sul piano della progettualità è stato approvato un piano operativo triennale rivoluzionario in quanto fondato su uno studio su una vision 2030, tarando così le basi di un progetto a lunga scadenza. Fra le prossime misure anche lo studio sui servizi portuali nazionali per individuare misure che ci consentano di competere con altre realtà portuali. Per la prima volta si cerca di affrontarli come una squadra. Probabilmente - aggiunge - con la Regione si sta avviando un processo di accorpamento con il porto di Gallipoli».

Il dibattito si è arricchito anche dell'intervento del direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica, con-



La riunione

La riforma Delrio giudicata positivamente dai tecnici

tramiraglio Giuseppe Meli: «Sono un tifoso della riforma Delrio, perché convinto che possa andare a buon fine. Gli ultimi dati sono positivi e sono frutto di questa cabina di regia unica che soprattutto in Puglia accomuna molti porti. Siamo nella fase iniziale ma i risultati iniziano a notarsi. Le sfide non mancano, vi sono molti porti su una costa molto estesa con spazi disponibili limitati, con centri storici generalmente a ridosso; l'auspicio è rendere appetibili i nostri scali con infrastrutture con costi concorrenziali. Organi come lo sportello unico amministrativo, lo sportello unico digitale la cui funzione è fondamentale aprendo le porte ad un front office integrativo. Strutturare con scelte condivise e ponderate, nel concetto di sicurezza per il ruolo fondamentale dei piloti nei porti».

Infrastrutture, Cittadella, bonifiche e zona Zes: "Investiremo sul territorio"

Diverse le tematiche affrontate dal ministro per la Coesione Territoriale, Claudio De Vincenti, e dal vice ministro del Mise, Teresa Bellanova, nel corso di un tavolo tecnico sui progetti per il rilancio di porto e industria presentati al governo

Il ministro Claudio De Vincenti e la vice ministro Teresa Bellanova
BRINDISI – Nuovi investimenti per le infrastrutture dell'area portuale e della zona industriale, lavori di bonifica dell'area Sin, potenziamento della Cittadella della ricerca, Parco industriale integrato e zone Zes. Sono queste le tematiche affrontate stamani dal ministro della Coesione territoriale, Claudio De Vincenti, e dalla viceministro del Mise (Ministero per lo Sviluppo Economico), Teresa Bellanova, in prefettura, nell'ambito di un tavolo tecnico convocato dal presidente del Consorzio Asi di Brindisi, Domenico Bianco, sulla questione riguardante i vari progetti in cantiere per il rilancio dell'area industriale del capoluogo.

Hanno partecipato all'incontro, oltre al padrone di casa, il prefetto Valerio Valenti, i rappresentanti del Comune, dell'Autorità di sistema portuale, di Confindustria, delle organizzazioni sindacali e di Unisalento. Si tratta del secondo appuntamento con il ministro De Vincenti, dopo la riunione svoltasi lo scorso 26 maggio presso la sede del Consorzio Asi, dove vennero presentati i progetti strategici per l'Area di Brindisi, e le riunioni tenutesi il 20 luglio e l'11 settembre presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri a Roma.

Gli impegni assunti del ministro

Sono almeno quattro gli impegni che il ministro si è assunto con il territorio: uno per ogni tematica.

Infrastrutture. Per quanto riguarda le infrastrutture, "abbiamo ragionato sulle risorse – dichiara De Vincenti ai giornalisti al termine del vertice - e soprattutto sulle procedure da accelerare per un potenziamento dell'infrastruttura portuale. In particolare si avvierà la project review (valutazione dei progetti, ndr)".

Bonifiche. Di estrema importanza è la questione ambientale, se si pensa che da due anni si è in attesa dell'avvio dei lavori di bonifica e risanamento dell'area Sin, per i quali il governo ha stanziato 25 milioni. "Abbiamo definito – afferma ancora il ministro - le modalità con cui finalmente riusciremo a sbloccare le bonifiche e gli interventi di risanamento ambientale".

"La competenza – spiega De Vincenti - verrà attribuita direttamente al Ministero dell'Ambiente attraverso la Sogesid (una società interamente partecipata dallo Stato Italiano, costituita nel 1994 come concessionaria di impianti di depurazione in Campania per favorire il processo di industrializzazione nel settore delle risorse idriche, ndr). Questo consentirà di dare un'accelerata rispetto a una prima fase in cui la competenza era stata attribuita al Comune, ma si erano incontrate delle difficoltà nell' avviare i lavori".

Cittadella della ricerca.

Per quanto riguarda il nodo Cittadella, il ministero ha ricevuto uno studio di fattibilità dall'Enea, in base al quale verrà stanziata una prima somma per potenziare la struttura.

Parco industriale integrato. Il governo è pronto a stanziare dei fondi anche per la realizzazione di un parco industriale integrato. A tal proposito, De Vincenti spiega che in questa fase si sta cercando di mettere a fuoco le caratteristiche che dovrebbe avere tale progetto. "Il vice ministro Bellanova – afferma il ministro - coordinerà un gruppo di lavoro che approfondirà il tema anche sul versante tecnico, in modo che potremo ritornare al tavolo per definire come intervenire per dare più efficienza e sinergia all'area industriale di Brindisi".

Zona Zes

Una grande occasione di rilancio per l'area portuale e le attività industriali potrebbe derivare dall'istituzione di una Zes (Zona economica speciale, una regione geografica dotata di una legislazione economica differente dalla legislazione in atto nella nazione di appartenenza. "In Puglia – afferma il ministro – c'è la possibilità di realizzare due Aree Zes, vista la presenza di due porti Cor (quelli di Bari e Taranto, ndr). Si potrebbe quindi fare una zona Zes a Taranto e una zona Zes che inglobi Brindisi e Bari. Questa potrebbe essere una grande occasione di sviluppo per Brindisi, in quanto consentirebbe di collegare il porto alla rete dei grandi porti europei".

Questioni occupazionali

La vice ministro Bellanova si è confrontata con i sindacati sulle varie problematiche occupazionali che attanagliano il territorio. "Siamo di fronte a un percorso importante – dichiara la viceministro al termine della riunione – che ha a cuore un aspetto fondamentale: il rispetto per il territorio e l'uso corretto delle risorse. Troppe risorse nel corso degli anni sono state dissipate. Troppi progetti sono stati presentati e sono stati utili solo per finanziare i progettisti. Noi abbiamo bisogno di fare un lavoro approfondito perché le risorse devono essere destinate a infrastrutture utili al territorio per fare servizi utili alle imprese. Perché solo attraverso imprese sane e forti possiamo avere un lavoro sano e a tempo indeterminato".

I progetti per il rilancio dell'area industriale

1) Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinaggio, dragaggio dei fondali e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est (proposto da Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale).

L'obiettivo è quello di aumentare la profondità dei fondali per permettere l'ormeggio di navi di maggiori dimensioni, di aumentare il numero degli accosti e di rendere disponibile una cassa di colmata per le operazioni di pulizia e dragaggio dei fondali nel porto di Brindisi;

2) Una piastra logistica integrata retroportuale (PLIR) – progetto proposto da Asi, Comune e Autorità portuale – per potenziare l'accessibilità al porto e la retroportualità, completando la dotazione minima indispensabile alla piena operatività dell'intermodalità ferro-gomma e il conseguente potenziamento degli impianti logistici retroportuali. Il progetto "opifici" della PLIR (proposto da Asi e Autorità portuale) si prefigge poi di consentire l'insediamento di operatori logistici interessati all'intermodalità "gomma-gomma" e "gomma-ferro" e/o alla manipolazione delle merci provenienti a mezzo nave;

3) Recupero dell'area ex carbonile della Centrale Brindisi Nord per adibirla ad attività logistiche portuali (proponenti: Comune di Brindisi, Autorità portuale e Asi)). In sostanza, l'area industriale adiacente alle nuove banchine di Costa Morena Ovest sarebbe destinata ad attività connesse con il porto

4) Mettere in comune le utilities e le facilities di alcune tra le maggiori imprese della zona industriale, secondo lo studio di fattibilità commissionato – sotto il coordinamento di Confindustria Brindisi – al Politecnico di Bari e all'Università del Salento. L'intento, secondo il progetto proposto da Asi, è quello di creare il Parco tecnologico integrato di Brindisi, che consentirebbe di ridurre i costi di produzione, di elevare il livello di competitività delle aziende già insediate e di attrarre nuovi investimenti. Ciò comporterebbe, per esempio, di favorire l'integrazione delle infrastrutture energetiche, di incrementare l'autoconsumo e l'efficienza energetica nella zona industriale di Brindisi (con un conseguente miglioramento dell'impatto ambientale), di garantire la disponibilità di collegamenti di mutuo soccorso tra le imprese (con riduzione dei costi), di incrementare la qualità del servizio elettrico;

5) Interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete stradale a servizio dell'area industriale retroportuale (proposto dal Comune di Brindisi) per migliorare, appunto, la sicurezza e la stessa fruibilità delle strade nelle aree industriale e retroportuale;

6) Parco di torri minieoliche a supporto degli impianti di pubblica illuminazione della zona industriale di Brindisi (proponente: Consorzio Asi). La produzione di energia da fonti rinnovabili permetterebbe di ridurre i costi di energizzazione degli impianti di pubblica illuminazione nell'area industriale;

7) Il SIN di Brindisi ha già ottenuto un finanziamento di 25 milioni di euro (finanziato con fondi Sviluppo e Coesione 2014/2020 nell'ambito della Legge di Stabilità 2014, c.d. emendamento Tomaselli) per: un'analisi di rischio specifica del sito; messa in sicurezza della falda freatica "Costa Morena", compreso trattamento delle acque; messa in sicurezza e bonifica della falda freatica "Fiume Grande" compresi impianto di trattamento delle acque di falda e messa in sicurezza o bonifica di eventuali sorgenti contaminanti; caratterizzazione del villaggio residenziale San Pietro. Soggetto proponente: Comune di Brindisi. Progettazione in corso a cura di Sogesid, società convenzionata con il Ministero dell'Ambiente;

8) Interventi per l'utilizzo di aree produttive perimetrate dal SIN di Brindisi e già assoggettate a caratterizzazione e investigazione ambientale (proponenti: Comune di Brindisi e Asi). Si punta, insomma, a rendere possibile in tempi certi la fruizione di vasti terreni disponibili nella zona industriale di Brindisi e parzialmente urbanizzati, anticipando una serie di attività preliminari che farebbero capo alle aziende interessate a insediarsi e riducendo i margini d'incertezza sui siti richiesti;

9) East Village – Hub della ricerca e dell'innovazione per lo sviluppo del territorio (proposto da Provincia di Brindisi). Si tratterebbe di riqualificare in ottica "smart" ed eco-sostenibile le infrastrutture della Cittadella della Ricerca e di aumentarne la ricettività fino a mille nuove unità di lavoro in aggiunta alle 400 attuali, realizzando un hub della conoscenza e dell'innovazione a sostegno costante dello sviluppo del territorio

Il Ministro De Vincenti: "ZES grossa opportunità per Brindisi. Attenzione su bonifiche, porto, Cittadella e servizi alle imprese"

BRINDISI – Enessima visita a Brindisi del Ministro per la Coesione Territoriale ed il Mezzogiorno Claudio De Vincenti, che accompagnato dalla Vice-Ministro allo Sviluppo Economico Teresa Bellanova ha incontrato vertici istituzionali e sindacati per discutere delle vertenze lavorative e dei progetti presentati e portati avanti da ASI, Confindustria ed Autorità Portuale.

La fotografia scattata da De Vincenti al termine del vertice a porte chiuse lascia ben sperare: il Ministro, infatti, ha fatto sapere che l'attenzione del Governo è focalizzata soprattutto su 4 tematiche.

La prima inerisce le infrastrutture, con particolare attenzione per quella portuale: si sta lavorando per accelerare le procedure di valutazione dei progetti di potenziamento del porto, con particolare interesse per quello che prevede il banchinamento del pontile del Petrolchimico e di Costa Morena Est, con relativi dragaggi e realizzazione della cassa di colmata. Oltre a ciò, sempre legato al porto è il discorso dell'istituzione di una ZES per le aree di Brindisi e Bari: l'istituzione di una ZES, secondo De Vincenti, permetterebbe al porto brindisino di intercettare gli ingenti flussi commerciali derivanti dal raddoppio del Canale di Suez; per tali ragioni il Governo sta sollecitando la Regione a fornire direttive in merito.

Altra tematica posta sul Tavolo è quella legata all'ambiente: il Ministro ha annunciato che i 25 milioni di euro già stanziati per il risanamento ambientale di alcune aree della zona industriale saranno adesso gestiti dal Ministero per l'Ambiente attraverso la Sogesid (non più, dunque, dal Comune), e ciò dovrebbe comportare uno snellimento dell'iter.

Gli altri due progetti al vaglio dei Ministeri competenti sono infine quelli riguardanti la Cittadella della Ricerca (per il cui potenziamento è in corso uno studio di fattibilità dell'Enea) ed il Parco industriale integrato, che servirà per mettere a sistema quelle utilities e facilities che potranno rendere più attrattiva l'area industriale brindisina e più competitive le aziende che vi operano. In questo caso sarà proprio il Vice-Ministro Bellanova a coordinare il tavolo di lavoro in seno al Ministero dello Sviluppo Economico.

Tra un mese si tireranno le somme e si capirà se davvero la città potrà beneficiare di questi interventi ed in che tempi.

Andrea Pezzuto

Shipping. Otto gli scali governati dall' Autorità, in vista l' aggregazione anche del sito di Arbatax

Maxi-polo portuale in Sardegna

Deiana: fondali, banchine e zone franche i fattori per competere

cagliari Al bando la concorrenza, la parola d' ordine per i porti della Sardegna è sinergia. Non più competizione ma lavoro in squadra con un unico obiettivo: operare per il sistema paese e, allo stesso tempo, per il sistema Sardegna.

Gli otto porti della Sardegna inseriti nella competenza dell' Autorità di sistema del mare di Sardegna entro breve tempo, potrebbero diventare nove.

L' auspicio dei rappresentanti dell' istituzione è inserire all' interno anche lo scalo di Arbatax, nella Sardegna centro orientale, snodo particolarmente strategico per la cantieristica nautica.

«Il nostro tentativo è quello di far sì che anche lo scalo portuale di Arbatax - spiega il presidente dell' Adsp Massimo Deiana - sia inserito all' interno del sistema.

Perché ritengo che possa diventare un punto di riferimento proprio per la cantieristica. Si tratterebbe di un risultato importante per far funzionare al meglio l' intero sistema che varia a seconda della collocazione». Attualmente sotto la competenza dell' Autorità di sistema c' è, tra gli altri, lo scalo portuale di Cagliari, snodo fondamentale per il transito passeggeri e merci. Quest' anno, ricordano all' Authority, si è registrata una crescita dei passeggeri del 15%.

Non è da meno il settore del transhipment che, tra 2013 e 2016, si è mantenuto sempre sopra i 700mila teu.

A una trentina di chilometri c' è lo scalo di Sarroch, infrastruttura strategica soprattutto per il settore industriale. Ha una natura analoga anche lo scalo di Portovesme, struttura indispensabile per il vicino polo industriale e dove, entro breve tempo, inizieranno i lavori per il dragaggio dei fondali (la spesa è di circa 16 milioni di euro). Sotto la regia dell' Adsp ricadono anche gli scali di Porto Torres (industriale e civile), Olbia (passeggeri e merci) che registra una media di 5 milioni di passeggeri l' anno, e Golfo Aranci, «fondamentali per lo scalo di passeggeri e merci», nonché quelli di Santa Teresa e Oristano.

Proprio su quest' ultimo ricade l' attenzione dell' autorità che guarda al porto della Sardegna centro occidentale come struttura strategica per i collegamenti con Spagna e Nord Africa. «Oristano può diventare strategico e fondamentale - spiega Deiana - per le granaglie e gli inerti, laterizi e cemento, con un traffico ben determinato verso Nord Africa e coste Spagna».

Per Deiana «ci sono una serie di caratteristiche e di finalità elettive che vanno esaltate e potenziate

-segue

cercando di dare a tutti i porti la possibilità di competere. Ma tutti in un sistema».

La linea per rendere appetibili le rotte verso la Sardegna è tracciata. «Ci dobbiamo mettere nella condizione di attrarre questi flussi rendendoci operativi e attrattivi con fondali adeguati, banchine funzionali, zone franche e tariffe accettabili».

Altro elemento riguarda poi gli investimenti, giacché «essendo ente pubblico e non azienda - argomenta Deiana - dobbiamo rispettare il pareggio di bilancio ma abbiamo anche l'obbligo di spendere le risorse per rendere le strutture il più competitive possibile con tutti gli interventi che servono».

Quasi una sfida che parte da Cagliari (forte dei risultati crocieristici che certificano passeggeri in transito triplicati e con le previsioni per il 2017 di oltre 430mila arrivi) con un'ordinanza per la demolizione di vecchi silos. L'Adsp spenderà 800mila euro per bonificare e risanare mezzo ettaro di area portuale che sarà poi utilizzata per altri scopi. Un primo passo per il cambiamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Davide Madeddu

Messina reclama una Zes Ma occorre condivisione

Ernesto Francia Tutti uniti per un obiettivo comune: l'assegnazione della Zes all'area metropolitana della città di Messina. Questo è il fine condiviso stabilito dalla riunione tenutasi alla Camera di commercio, alla quale hanno partecipato le forze politiche comunali e nazionali, quelle sindacali, imprenditoriali e dell'autorità portuale.

Le Zes, Zone economiche speciali, rappresentano un'occasione fondamentale per una rinascita economica e occupazionale di Messina e provincia.

Create e introdotte in tutto il mondo dalla Cina all'India, le Zes sono delle aree geografiche che godono di benefici fiscali, esenzioni e legislazioni economiche diverse da quelle della nazione di appartenenza. Caratteristiche che puntano a favorire lo sviluppo del territorio e ad attrarre investimenti stranieri. Entrate in vigore con il "Decreto per il Sud", il governo italiano ha stabilito che ogni regione meridionale ha il diritto di ottenere due Zes in territori legati ad un'area portuale. La cifra iniziale stanziata è pari a 200 milioni di euro e l'area metropolitana della città di Messina rischia di essere esclusa. Le zone individuate dalla regione, infatti, corrisponderebbero a quella di Palermo e a quella di Catania-Augusta.

Messina si ritroverebbe non solo esclusa ma anche fortemente ridimensionata sia dal punto di vista economico che occupazionale.

Dopo le proposte presentate dal senatore Mancuso e dall'onorevole Garofalo sull'area di Giammoro, l'incontro alla Camera di commercio si è reso necessario per unire tutte le forze e presentare un progetto comune sia alla regione che al governo nazionale. Questa azione congiunta mira ad individuare un piano strategico comune e ben delineato che comprenda l'area di Giammoro, Milazzo, la Zona falcata e il nuovo porto di Tremestieri.

L'obiettivo finale è quello di tracciare un programma comune voluto e sottoscritto dalla politica, imprenditoria e sindacati. «Siamo tutti già al lavoro per la redazione del piano strategico della Zes - sottolinea Ivo Blandina, presidente della Camera di commercio, - l'idea è quella di avanzare una richiesta al Governo, supportata da elementi che permettano di valutare favorevolmente l'istituzione della Zona economica speciale: i piani regolatori dei porti di Messina e Milazzo, il piano triennale dell'Autorità portuale con la programmazione degli interventi e l'elenco delle opere in corso di realizzazione, gli investimenti ipotizzati dalle aziende sulle aree di Messina, Giammoro, Messina porto e Tremestieri.

-segue

Un progetto strategico che consideri la prossima realizzazione della piastra logistica di Tremestieri e l'attivazione di tutti gli interventi previsti nella Zona falcata, compresi quelli delle aziende che operano nella cantieristica navale».

Il tempo esiguo e le elezioni regionali imminenti, non favoriscono certamente la situazione della città dello Stretto che, senza la Zes, si ritroverebbe schiacciata fra Catania e Gioia Tauro, con importanti ripercussioni economiche. Nonostante le difficoltà, i tempi stretti e una politica locale troppo passiva in passato, l'assegnazione di una terza Zes alla Sicilia è l'obiettivo finale che tutte le forze in campo si auspicano. In questo momento appare abbastanza utopistico un accordo con la regione Calabria per ottenerne la seconda Zes che le spetta di diritto. Oggi più che mai l'area metropolitana di Messina ha bisogno di cogliere questa importante opportunità: non ci sono in gioco solo milioni di euro stanziati dal governo, ma anche tante opportunità di rinascita e crescita per una città giunta ai minimi termini. C'è bisogno che tutte le forze facciano la loro parte unite e coese, l'eventuale esclusione dalla Zes sarebbe una sconfitta per tutti.

Nessuno escluso.

tentare di scongiurare l' esclusione della città metropolitana di Messina dall' istituzione delle Zes

Zes, l' incontro delle organizzazioni produttive alla Camera di commercio

C' è ampia condivisione tra le organizzazioni produttive che si sono riunite questa mattina 18 settembre alla Camera di commercio per tentare di scongiurare l' esclusione della città metropolitana di Messina dall' istituzione delle Zone economiche speciali . « Siamo tutti già al lavoro per la redazione del piano strategico della Zes - afferma il presidente della Camera di commercio, Ivo Blandina - l' idea è quella di avanzare una richiesta al Governo, supportata da elementi che permettano di valutare favorevolmente l' istituzione della Zona economica speciale: i piani regolatori dei porti di Messina e Milazzo, il piano triennale dell' Autorità portuale con la programmazione degli interventi e l' elenco delle opere in corso di realizzazione, gli investimenti ipotizzati dalle aziende sulle aree di Messina, Giammoro, Messina porto e Tremestieri. Un progetto strategico che consideri la prossima realizzazione della piastra logistica di Tremestieri e l' attivazione di tutti gli interventi previsti nella zona Falcata, compresi quelli delle aziende che operano nella cantieristica navale».

«La nuova Authority assicuri lo sviluppo del porto mamertino»

Milazzo I lavori alla banchina Venti Luglio nel tratto finale del molo di sottofutto continuano ad essere fermi e, pur non dubitando delle assicurazioni sull'imminente ripresa delle attività da parte dell'Autorità portuale, risulta evidente che questa situazione di stallo si traduce in un notevole danno per l'economia della città.

Una riflessione che viene condivisa anche dal presidente del Comitato Grande porto, Mario Sciotto. «Qualsiasi progetto di investimento per creare attività commerciali - afferma - è infatti in attesa delle nuove banchine. Nel frattempo la crisi occupazionale dei nostri lavoratori portuali continua ed un'altra estate è passata senza aver risolto il problema del traffico gommatto leggero e pesante da e per le isole Eolie». Il Comitato auspica quindi una forte presa di posizione da parte delle istituzioni locali e non, per aprire un tavolo di confronto sul destino del porto di Milazzo che non può vivere alla giornata ma deve rientrare in una programmazione. E ciò oltre l'ipotesi Gioia Tauro verso la quale Milazzo non potrà essere subalterno. In tale ottica chiediamo - si legge - che nel prossimo consiglio di amministrazione della Autorità portuale il sistema venga individuata una persona competente, conoscitore dei problemi del nostro porto e in grado di far capire agli altri componenti che Milazzo è il porto da cui provengono i maggiori proventi economici e pertanto meritevole di un trattamento particolare».

Non c'è dubbio che il ragionamento debba passare non solo dalle attività commerciali ma da quelle turistiche e quindi è opportuno sostenere gli sforzi che si stanno compiendo per la nascita di un vero grande porto turistico. «Dopo l'occasione perduta con la "banalizzazione" del molo Marullo originariamente creato ed attrezzato dal compianto on. Merlino per ricevere mega yacht - prosegue Sciotto - e la rinuncia dei precedenti amministratori a destinare Milazzo a sede di porto hub questa potrebbe essere l'occasione buona per recuperare il tempo perduto. Del resto durante la stagione estiva si è notato un notevole incremento del diportismo e in particolare la presenza di prestigiose imbarcazioni d'epoca e di mega yacht strutturati con vari ponti e qualcuno dotato addirittura di elicottero. Lussuose imbarcazioni che hanno sostato nella baia di levante prospiciente il lungomare

Garibaldi o a ponente nella rada di S. Antonio. Altri natanti pure di prestigio hanno usufruito dei servizi offerti dalle attuali strutture ricettive dei porticcioli turistici attualmente operanti. Pertanto - conclude il presidente del comitato Grande porto - ben venga una nuova struttura che sia adeguatamente attrezzata per queste imbarcazioni di elite per il periodo estivo ma soprattutto per quello invernale dando la possibilità ai facoltosi proprietari di lasciare le imbarcazioni in sicurezza per tutto l'anno ed averla a disposizione, all'occorrenza, durante i frequenti periodi di favorevoli condizioni meteo sfruttando la particolare posizione geografica rispetto alle isole Eolie. Solo così si potrebbe creare un circolo virtuoso e nuova occupazione con notevoli benefici per l'economia della città.(g.p.)

Porto, proposta un' area di sosta

Domenico Bertè L' idea è quella di tornare all' antico. Per qualche ora, solo nel fine settimana, e compatibilmente con le mutate esigenze di sicurezza. Nella commissione viabilità di palazzo Zanca, ieri si è parlato della proposta del consigliere Nino Interdonato, di aprire al parcheggio delle auto una parte della zona portuale. Una proposta discussa per il momento solo con l' assessore Gaetano Cacciola ma che la prossima settimana coinvolgerà anche l' Autorità portuale e la Capitaneria di porto che su quelle aree hanno la piena competenza.

In via informale l' Autorità portuale ha dato all' assessore Cacciola margini di apertura, ma ha sottolineato come l' ultima parola spetti alla Capitaneria chiamata a tutelare quelli che sono i sempre più rigidi dettami della sicurezza in aree portuali. A maggior ragione quelle come Messina dove c' è un terminal croceristico internazionale che viene gestito come uno scalo aeroportuale, in termini di controlli. Avere estranei alle operazioni portuali potrebbe non essere gradito e per questo la proposta va vagliata con grande attenzione.

La proposta di Interdonato prevedrebbe l' utilizzo di un centinaio di posti auto nella zona in cui abitualmente sostano i bus che trasferiscono i croceristi verso le varie escursioni. Un' area vasta per poter posteggiare le auto di coloro che vogliono vivere la movida del centro città. «Sarebbe limitata a poche ore notturne e solo per il fine settimana- dice l' esponente di Sicilia Futura- Già avviene la stessa cosa a Catania. Va verificato se è possibile farlo anche qui. L' esigenza nasce dal gran numero di mezzi che si riversano nella zona di via Garibaldi ogni notte del fine settimana. È impossibile posteggiare in strada e quello del porto sarebbe un polmone utilissimo». Il dibattito d' aula ha poi fatto emergere altre soluzioni o varianti sul medesimo tema. Per esempio quella di riservare quello spazio al porto ai residenti che sono costretti a non utilizzare l' auto specie il sabato, perché di notte non trovano mai un posto per tornare a casa. Sarebbero macchine autorizzate e schedate e questo abbasserebbe il rischio di "colpi di testa" nella zona così vicina al mare e dove non sono mancati anche gesti estremi negli scorsi anni e prima della chiusura.

C' è stato anche chi ha proposto di "forzare" i posteggi verso la zona del Cavallotti che la notte del fine settimana potrebbe accogliere molte di quelle auto abbandonate troppo spesso in doppia o terza fila. Anche il costruendo parcheggio modulare di via La Farina, fra qualche settimana sarà completato e

potrebbe dare spazio a 180 auto. Magari, vista la stagione invernale, anche un bus notturno che fa il giro della movida e dei parcheggi del centro, come avviene in estate per la zona di Torre Faro, potrebbe essere un servizio apprezzato e funzionale, specie se il porto dovesse rimanere, come ora, off limits.

Traffico selvaggio nel weekend: ipotesi parcheggi nell' area del Porto

Con la fine dell' estate il traffico del weekend e della movida messinese tornerà a concentrarsi in centro città e tra poche settimane ricomincia l' incubo per tanti residenti delle vie dei locali. Soprattutto in via Garibaldi, corso Cavour, via Primo Settembre e dintorni, il caos è l' ingrediente principale delle serate, soprattutto nei fine settimana. Auto in doppia e tripla fila, parcheggi selvaggi e fantasiosi ad ogni angolo, segnaletica ignorata, traffico e disordine. Basta fare un giro in via Garibaldi il sabato sera per ritrovarsi in questo caos. Servono dunque soluzioni per limitare i disagi. Per i residenti, che spesso si trovano a non poter prendere l' auto perché ritrovare un parcheggio è un' impresa impossibile o che prima di poter uscire devono attendere di scovare in quale locale si trova chi ha lasciato l' auto in doppia fila. Ma anche per chi si trova a circolare in strade che nel weekend sembrano essere regole. L' argomento è stato al centro della commissione Viabilità di oggi. Sul tavolo c' era una proposta lanciata dal consigliere Nino Interdonato : creare un' area parcheggio negli spazi dell' **Autorità portuale** , in pratica all' interno della cortina del porto . Un' ipotesi che ovviamente non può essere solo il Comune a vagliare, infatti in commissione erano attesi anche i vertici dell' **Autorità Portuale** che però hanno disertato la seduta. C' era invece l' assessore Gaetano Cacciola che ha informato i consiglieri che in effetti ci sono già stati dei primi contatti con l' **Autorità Portuale** per capire se la richiesta potesse essere accolta. A quanto pare ci sarebbe anche la disponibilità, ma deve essere interpellata la Capitaneria di Porto per ragioni legate alla sicurezza delle aree **portuali**. Ci sono però degli ostacoli da superare prima di portare avanti la discussione, a cominciare dal capire se i motivi ostativi sono effettivamente e facilmente superabili. Cacciola ha spiegato che bisognerà capire come vengono concesse le **autorizzazioni** per l' utilizzo dell' area, che attualmente viene usata come parcheggio dai bus turistici. In aula il dibattito si è concentrato sull' esigenza di trovare una soluzione. Il consigliere Interdonato ha specificato che servirebbero un centinaio di posti e magari solo nelle ore serali, in modo da sopperire alla mancanza di parcheggi in quell' area, il consigliere Pippo De Leo ha invece ipotizzato di far utilizzare gratuitamente il Cavallotti nelle ore notturne. Libero Gioveni ha chiesto perché non è mai stato aperto e utilizzato pubblicamente il

parcheggio che si trova sotto il Palacultura di viale Bocchetta, anche se si tratta di soli 45 posti. L' assessore Cacciola ha aggiunto che si potrebbe pensare ad una soluzione da discutere con Atm per dei bus notturni, come gli esperimenti estivi, che facciano la spola tra i parcheggi, come il "fosso" di via La Farina o il Cavallotti, e le vie della movida giovanile. Insomma, l' intenzione di trovare un modo per decongestionare il traffico notturno del fine settimana c' è. La proposta di un parcheggio all' interno della cortina del porto sarà discussa con **Autorità Portuale** e Capitaneria di Porto. E nel frattempo si valuteranno anche altre strade per riportare un po' di ordine e sicurezza pubblica. Francesca Stornante.

FRANCESCA STORNANTE

Augusta, si sblocca la realizzazione del porto Xiphonio

OOO Si sbloccano i lavori per la costruzione del porticciolo turistico di Cala Madonna del Carmine, nel golfo Xiphonio. È, infatti, arrivato nei giorni scorsi al termine della conferenza dei servizi decisoria, che si è tenuta nel salone «Rocco Chinnici» del palazzo comunale l'atteso via libera da parte della Regione alla variante al progetto che consentirà alla «Porto Xiphonio Augusta», la società costruttrice di realizzare una barriera frangiflutti. E questo a protezione del porticciolo dopo i grossi danni di forza maggiore che si sono verificati l'anno scorso in corso d'opera, quando due violente mareggiate, a settembre ed ottobre 2016, hanno distrutto molto di quello che fino a quel momento era stato realizzato sul fronte mare. Già dopo l'autorizzazione dei giorni scorsi arrivata dal funzionario dell'ufficio Vias-Vas dell'assessorato regionale Territorio e Ambiente che, dopo oltre tre mesi, ha concesso il parere favorevole alla realizzazione della «diga foranea on un'opera a gettata con mantellata foranea in scogli» gli operai hanno cominciato a buttare i massi in acqua sulla parte che si era ammalorata, dove le parancole erano andate distrutte, oggi invece è in programma un sopralluogo di un subacqueo della Sovrintendenza del Mare che dovrà ispezionare lo specchio d'acqua per la ricerca di eventuali reperti archeologici sottomarini che potrebbero andare distrutti nella costruzione dell'opera. «Se non ci saranno problemi già domani si comincerà a scaricare gli altri massi -ha commentato Alfio Fazio, portavoce della "Pxa"Stimiamo di dover utilizzare 2000 camion pieni di massi di pietra da cava in almeno un mese, forse un mese e mezzo, nella speranza che non arrivino le mareggiate nel frattempo». Il via libera della Regione è stato concesso con alcune prescrizioni che prevedono, per esempio, controlli più costanti e precisi, ogni 15 giorni, sullo stato di salute della Poseidonia, che è già stata espantata e poi ripiantata e sul fronte della viabilità cittadina impedire il transito dei camion, pieni dei massi, dalla città, una prescrizione che, tra l'altro già veniva applicata. La realizzazione della mantellata farebbe lievitare l'investimento dai circa 20 milioni di euro attuali, di cui la maggior parte privati (in passato è stato chiesto un finanziamento europeo concesso, ma finora non erogato) ad almeno 29 milioni di euro. Una storia tortuosa quella del porto turistico del golfo Xiphonio. L'autorizzazione per l'opera da parte della Regione è arrivata a maggio 2012, a 14 anni di distanza dal progetto presentato, quando è stato firmato l'accordo di programma con la Regione. Solo però dopo quasi due anni cioè a marzo 2014 l'accordo di programma è stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale rendendo così possibile l'inizio dei lavori a luglio dell'anno successivo, ma l'anno scorso le mareggiate hanno creato non pochi problemi stop pando i lavori a mare. Così la società ha chiesto a maggio una variante al progetto per la creazione della barriera ma l'autorizzazione, dopo due conferenze dei servizi ad Augusta, a luglio e agosto, è arrivata solo nei giorni scorsi. (*CESA*)

Crociere: Palermo ottava in Italia per turisti

(ANSA) - PALERMO, 18 SET - La Sicilia, nonostante il calo dei dati (che riflette quello italiano), è la quarta regione per flusso di crocieristi movimentati nel 2017. Palermo si conferma all'ottavo posto (450 mila, -11,8%) mentre Messina all'undicesimo posto (392 mila passeggeri movimentati, +6,7%).

Sono i dati di Risposte turismo. Al risultato complessivo atteso per la Sicilia a fine anno contribuiscono anche altri scali crocieristici tra cui Catania (16mo porto nazionale, 65 mila crocieristi movimentati), Trapani (42 mila), Giardini Naxos (31 mila) Lipari (22 mila), Milazzo, Siracusa e Porto Empedocle.

Per quanto riguarda il numero di toccate nave, la Sicilia si posiziona al quarto posto nazionale in virtù di 606 approdi (-25,6%), alle spalle del Lazio (766, -12%), Liguria (764, -3%) e Campania (634, -21%).

"La Sicilia - afferma Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo - con 4 porti tra i primi venti ed oltre 10 scali pronti ad accogliere navi da crociera, rappresenta un territorio dalle elevatissime potenzialità di crescita. Sebbene il calo di quest'anno riguardi tutta l'Italia e non solo la Sicilia, alla regione su cui insistono più Autorità di Sistema Portuale è però richiesto un impegno di programmazione condivisa e un delicato lavoro di interpretazione strategica del proprio ruolo all'interno della geografia crocieristica considerata la fortunata, ma al contempo delicata, posizione nel Mediterraneo".

(ANSA).

Crociere, Palermo primo scalo segue Messina

La Sicilia, nonostante il calo dei dati (che riflette quello italiano), è la quarta regione per flusso di crocieristi movimentati nel 2017. Palermo si conferma all'ottavo posto (450 mila, -11,8%) mentre Messina all'undicesimo posto (392 mila passeggeri movimentati, +6,7%). Sono i dati di Risposte turismo. Al risultato complessivo atteso per la Sicilia a fine anno contribuiscono anche altri scali crocieristici tra cui Catania (16mo porto nazionale, 65 mila crocieristi movimentati), Trapani (42 mila), Giardini Naxos (31 mila) Lipari (22 mila), Milazzo, Siracusa e Porto Empedocle. Per quanto riguarda il numero di toccate nave, la Sicilia si posiziona al quarto posto nazionale in virtù di 606 approdi (-25,6%), alle spalle del Lazio (766, -12%), Liguria (764, -3%) e Campania (634, -21%). "La Sicilia - afferma Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo - con 4 porti tra i primi venti ed oltre 10 scali pronti ad accogliere navi da crociera, rappresenta un territorio dalle elevatissime potenzialità di crescita. Sebbene il calo di quest'anno riguarda tutta l'Italia e non solo la Sicilia, alla regione su cui insistono più Autorità di Sistema Portuale è però richiesto un impegno di programmazione condivisa e un delicato lavoro di interpretazione strategica del proprio ruolo all'interno della geografia crocieristica considerata la fortunata, ma al contempo delicata, posizione nel Mediterraneo".

Crociere: numeri in picchiata

Il peggiore è Napoli, a ruota Livorno

Le grandi compagnie conquistano gli scali fuori dal Mediterraneo

DA PALERMO, dove si svolgerà il mese prossimo l'annuale summit sulle crociere in Italia organizzato da "Risposte Turismo" sono arrivate le prime indicazioni sui consuntivi di questa stagione, che è ormai alla fine. Come era stato già più volte anticipato, il consuntivo dell'anno risulta essere negativo per quasi tutti i porti, sia a seguito delle tensioni internazionali poste dal terrorismo, sia per un riposizionamento delle grandi compagnie in aree fuori dal Mediterraneo. Ci sono poi porti che hanno perduto di più e altri che hanno perduto di meno. Secondo la tabella sul confronto tra i traffici delle crociere del 2017 con quelli dell'anno precedente, il porto che ha perduto di più quest'anno è Napoli, seguito subito dopo la Livorno che ha movimentato nel 2017 (stima) circa 700 mila passeggeri con 344 toccate - nave per un calo del 13,4% dei passeggeri e del 14,6% delle toccate nave.

DI FATTO sono mancati quest'anno, secondo i dati di "Risposte Turismo" circa 100 mila croceristi su Livorno, in un totale di 864 mila perduti da tutti i porti italiani. Da rilevare che la Toscana è la quinta regione per numero di navi e di turisti delle crociere, mentre in testa c'è la Liguria seguita da Lazio, Veneto, Campania e Sicilia. Secondo Francesco Di Cesare, presidente di "Risposte Turismo" i porti italiani dovranno



IL FUTURO Momento di crisi per i numeri delle crociere a Livorno

'PORTO 2000'
Si attende l'assegnazione definitiva della gara per la gestione della società

no impegnarsi a fondo per recuperare appeal sulle crociere, visto che altri paesi europei hanno registrato aumenti delle presenze.

PER QUANTO riguarda Livorno si attende la definitiva assegnazione della gara per la gestione della Porto 2000, vinta dal gruppo Onorato, con il rilancio non solo delle strutture di accoglienza dei turisti (crociere e traghetti) ma an-



La Toscana quinta regione in Italia per turisti

Da rilevare che la Toscana è la quinta regione in Italia per numero di navi e di turisti delle crociere, mentre in testa c'è la Liguria seguita da Lazio, Veneto, Campania e Sicilia

RETROSCENA
Possibile ingresso della presidenza di Luciano Guerrieri

che con il riposizionamento della 'governance' della società, per la quale sono attesi cambiamenti sia al vertice sia nelle varie direzioni. Con la voce che circola da qualche tempo di un possibile ingresso nella presidenza, oggi retta 'provvisoriamente' da Massimo Provinciali, dell'ex presidente dell'Autorità portuale di Piombino Luciano Guerrieri.

Antonio Fulvi