

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
24/25 e 26 febbraio 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Trieste

Genova

Livorno

Ancona

Civitavecchia

Napoli

Bari

Gioia Tauro

Messina

Catania

Augusta

Trieste, disagi al porto per il maltempo

Trieste - Le temperature sono scese sino a -40 gradi nella depressione veneta.

Trieste - L'ondata di gelo siberiano sta sferzando la porta nord-orientale d'Italia. Sulle montagne del Veneto le temperature sono scese fino a -40 gradi nella dolina carsica di Campoluzzo, in provincia di Vicenza, una depressione a 1.768 metri d'altitudine che viene monitorata per il suo microclima con fortissime escursioni termiche. La temperatura registrata dall'Agenzia regionale per la protezione ambientale (Arpav) è il minimo rilevabile dai suoi sensori e quindi potrebbe aver fatto persino più freddo. Gelate da brividi anche sul Passo Pordoi (-21,8), la Marmolada (-28,9) e Piana di Marcesina (-29,2).

In Friuli Venezia-Giulia, sul Monte Zoncolan la temperatura è scesa fino a -21,5 e a Trieste la bora in nottata ha soffiato fino a 130 chilometri orari con la temperatura percepita molto più bassa rispetto ai -5 gradi registrati. Il forte vento nel golfo di Trieste ha reso proibitivi i collegamenti marittimi con difficoltà di attracco per i traghetti in arrivo dalla Turchia, costretti a raggiungere l'area doganale di Ferneti. **Disagi anche per i 1.300 camion che erano in attesa di imbarcarsi già da domenica: in parte sono stati redistribuiti fra Monfalcone e Gorizia e agli autisti sono stati distribuiti generi di conforto.**

IN VIGORE DA OGGI IL "CORRETTIVO PORTI" EMANATO DAL MINISTERO DEI TRASPORTI

Authority, politici fuori dai board

Il Comune di Genova dovrà nominare il sostituto di Doria a Palazzo San Giorgio

GENOVA. Entra in vigore oggi il cosiddetto "correttivo porti", decreto emanato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per modificare alcuni aspetti della riforma portuale varata nell'estate 2016 e che dispone tra le altre cose la decadenza «di diritto» dai comitati di gestione delle Autorità di sistema portuale dei membri che ricoprono, o che hanno ricoperto in passato, cariche di natura politica.

Per quanto riguarda gli scali liguri, la nuova norma non avrà alcun effetto sull'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale (La Spe-



Marco Doria

zia e Marina di Carrara), visto che nel relativo board non siedono politici o ex, ma ne avrà invece sull'Autorità di sistema portuale del Mar Li-

gure Occidentale (Genova e Savona), del cui comitato è membro l'ex sindaco di Genova Marco Doria, in rappresentanza della Città Metropolitana. Doria dovrebbe quindi decadere automaticamente dal suo incarico e toccherà all'attuale sindaco Marco Bucci indicare un sostituto. Per la nomina, però, non esistono tempistiche prefissate, anche perché il comitato di gestione di Genova-Savona, pur senza uno dei suoi componenti e quindi con un seggio vacante, può operare ugualmente (gli altri membri sono il professore universitario Francesco Pa-

rola, in rappresentanza della Regione Liguria; Cristoforo Canavese, indicato dal Comune di Savona e il Comandante Domenico Napoli della Capitaneria di porto).

In base all'attuale formulazione della legge portuale, infatti, «il Comitato di gestione è comunque regolarmente costituito con la metà più uno dei componenti», e quindi nel caso genovese, può svolgere pienamente le sue funzioni con tre componenti su quattro, in attesa che il sindaco Bucci indichi il suo nuovo rappresentante in seno all'organo di governo del porto.

Genova, Spinelli mette la prua sulla Centrale Enel

GENOVA. Il gruppo Spinelli sta finalizzando in questi giorni presso l'Autorità di sistema portuale Genova - Savona un'istanza di concessione per le aree Enel nel porto di Genova, corrispondenti all'attuale centrale (in fase di dismissione) e al relativo carbonile.

Obiettivo, subentrare - alla scadenza della concessione Enel nel 2020 - nella gestione dell'area per dedicarla, spiega lo stesso Aldo Spinelli, presidente del gruppo logistico genovese, «al traffico di container, di rotabili ma anche project cargo, riprendendo una vocazione già presente in quest'area negli anni passati, quando 3.000 metri al Ponte Ex Idroscalo erano dedicati all'Ansaldo».

Spinelli non rende noto l'investimento del gruppo, ma sottolinea che dalla valorizzazione dell'area (oggi deserta per la chiusura della centrale) potrebbero essere generati fino a «50-60 posti di lavoro».

L'imprenditore conferma tra l'altro l'impegno del gruppo nell'assunzione di 10 soci della Compagnia Pietro Chiesa: «È stato firmato un accordo a Palazzo San Giorgio: abbiamo fatto la nostra parte, vediamo se anche gli altri terminalisti potranno fare la loro».

Le aree Enel sono quelle nel mirino del gruppo Ottolenghi, proprietario dei depositi costieri della Superba a Multedo, che in base agli attuali strumenti urbanistici comunali dovrebbero essere ricollocati in aree portuali. Dal canto suo, Spinelli non ha mai fatto mistero della sua contrarietà all'ipotesi dei depositi sulle aree Enel, confinanti con il "suo" Genoa Port Terminal che tra l'altro ha già in sub-concessione 27 mila metri quadrati proprio su Ponte Ex Idroscalo.

«Bisogna - commenta Spinelli - trovare una ricollocazione ai depositi, anche se a mio parere non andrebbe scartata l'ipotesi di investire e rimodernare le strutture attuali, e con le opportune schermature lasciarle dove insistono oggi».

Intanto proprio i dipendenti Superba hanno chiesto un incontro col sindaco Marco Bucci, e a breve farà lo stesso il sindacato: «Finora il Comune non ha detto una parola chiara su questa vicenda - dice Antonio Grifi, segretario della Filctem Cgil di Genova -. Ma non si può giocare così con il futuro di 30 famiglie, visto che sono mesi che l'azienda dice che non può più andare avanti. Sembra incredibile: il Comune chiede ai quattro venti di investire a Genova, poi mette un gruppo pronto a fare investimenti propri nelle condizioni di chiudere e andarsene».

ALBERTO QUARATI

Authority, politici fuori dai board

GENOVA. Entra in vigore oggi il cosiddetto "correttivo porti", decreto emanato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per modificare alcuni aspetti della riforma portuale varata nell'estate 2016 e che dispone tra le altre cose la decadenza «di diritto» dai comitati di gestione delle Autorità di sistema portuale dei membri che ricoprono, o che hanno ricoperto in passato, cariche di natura politica.

Per quanto riguarda gli scali liguri, la nuova norma non avrà alcun effetto sull'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara), visto che nel relativo board non siedono politici o ex, ma ne avrà invece sull'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona), del cui comitato è membro l'ex sindaco di Genova Marco Doria, in rappresentanza della Città Metropolitana. Doria dovrebbe quindi decadere automaticamente dal suo incarico e toccherà all'attuale sindaco Marco Bucci indicare un sostituto. Per la nomina, però, non esistono tempistiche prefissate, anche perché il comitato di gestione di Genova-Savona, pur senza uno dei suoi componenti e quindi con un seggio vacante, può operare ugualmente (gli altri membri sono il professore universitario Francesco Parola, in rappresentanza della Regione Liguria; Cristoforo Canavese, indicato dal Comune di Savona e il Comandante Domenico Napoli della Capitaneria di porto).

In base all'attuale formulazione della legge portuale, infatti, «il Comitato di gestione è comunque regolarmente costituito con la metà più uno dei componenti», e quindi nel caso genovese, può svolgere pienamente le sue funzioni con tre componenti su quattro, in attesa che il sindaco Bucci indichi il suo nuovo rappresentante in seno all'organo di governo del porto.

Strage della Torre piloti a Genova «Ora pagate i danni alla nave»

La Jolly Nero abbattè l'edificio. Gli armatori chiedono 30 mila euro

GENOVA. Carlo Uva è l'avvocato che assiste gli armatori Messina e prova a fissare qualche paletto: «Durante le nuove indagini sulla strage della Torre piloti, che hanno messo nel mirino la posizione del manufatto dopo il processo in cui sono stati condannati i responsabili della manovra sulla Jolly Nero che l'abbattè, avevamo presentato un'istanza alla Procura. Sostenevamo d'essere parte offesa pure noi, per due motivi: perché la nave fu comunque danneggiata e perché potremmo avere titolo a chiedere che altri contribuiscano ai risarcimenti, mentre finora soltanto la compagnia ha pagato per le vittime. E ora che sulla collocazione della Torre è stata fissata la prima udienza, chiederemo di partecipare come parte civile». La vicenda, al di là dei tecnicismi e delle lineari precisazioni del legale, ha connotati chiari: siccome nel mirino è finito adesso chi decise di costruire la palazzina in quel punto, l'armatore vuole rientrare anche delle ammannature (30 mila euro circa) allo scafo che quella stessa palazzina distrusse, uccidendo nove persone. Per orientarsi occorre ripartire dalle 22.59 del 7 maggio 2013. La Jolly Nero, in uscita dal porto di Genova, resta in abbrivio all'indietro a causa d'un blocco alle macchine e finisce sul molo da cui si controlla il traffico nel Mar Ligure. A bordo capiscono troppo tardi d'essere alla deriva, provano a gettare l'ancora in extremis ma l'inerzia li spinge contro la Torre, che viene abbattuta. Dentro ci sono militari della Capitaneria, operatori radio dei rimorchiatori, piloti, quattro riescono a sopravvivere e nove sono seppelliti dalle macerie e uccisi. Si chiamavano Francesco Ce trola, Marco de Candussio, Daniele Fratantonio, Giovanni Iacoviello, Davide Morella, Giuseppe Tusa, Michele Robazza, Sergio Basso e Maurizio Potenza, hanno fra i 35 e i 50 anni. Chi è il colpevole? Le prime indagini dimostrano che il mercantile era in pessime condizioni, che già in passato s'erano verificate impasse ai motori simili a quella fatale. La compagnia rilancia sostenendo che almeno una parte delle responsabilità andrebbe addebitata a chi progettò e realizzò la struttura, collocata in un punto assai esposto. I pm sulle prime non ci sentono e mandano a giudizio l'equipaggio non si accorsero delle macchine spente e ignorarono un allarme acustico - oltre al capo d'armamento Giampaolo Oimetti: il manager non era in plancia e però l'accusa gli addebita d'aver lasciato in

-segue

circolazione una carretta. I giudici condannano l'equipaggio (la pena più alta, dieci anni, al comandante Roberto Paoloni), ma assolvono il dirigente sostenendo che non vi sia correlazione diretta fra la strage e le sue omissioni sulle precedenti defaillance.

Nel frattempo il tribunale ordina alla Procura d'indagare sul posizionamento della Torre. E così a inizio novembre il pubblico ministero Walter Cotugno chiede di processare altre 15 persone: ingegneri, ex vertici amministrativi del porto, responsabili ministeriali che diedero via libera da Roma.

È nel filone bis che la compagnia Messina chiede d'entrare non più sul banco degli imputati, ma nel ruolo di vittima: «Siamo stati gli unici a pagare - insiste il difensore Uva - e nel primo dibattimento si è stabilito che oltre agli autori della manovra ci sono dei corresponsabili.

Poiché dovrebbero risarcire laddove fossero individuati, siamo titolari di crediti nei loro confronti. È uno dei motivi principali per cui chiediamo di diventare parte civile, oltre che per i danni arrecati alla nave a nostro parere a causa dell'errata collocazione del manufatto crollato». Per Adele Chiello, madre di Giuseppe Tusa che morì nello scempio, «stiamo toccando il fondo. Evidentemente per gli **armatori** esiste solo il dio denaro»

TOMMASO FREGATTI, MATTEO INDICE



Angelo Roma

INTERVISTA AL PORT CONSULTANT ANGELO ROMA

Darsena Europa, la chance con la MSC

LIVORNO - Angelo Roma, oggi apprezzato maritime consultant e storicamente "port captain" di Zim, ha accettato di rispondere ad alcune domande sullo sviluppo del porto labronico. Ecco l'intervista.

A.F.

(segue a pagina 10)

Darsena Europa

Il sistema portuale Livorno-Piombino fa un significativo passo avanti con l'ordinanza annunciata dall'ammiraglio Tarzia che consentirà accessi a navi fullcontainer più grandi e con più carico. In attesa della Darsena Europa basta per rimettersi all'altezza delle esigenze dei grandi vettori?

La Capitaneria di Porto di Livorno, una volta verificati i parametri del prima e dei doppi lavori, si è data come obiettivo "la conservazione ed il potenziamento dei traffici, oltre alla possibilità di ampliamento/attrazione di nuove linee". Le variazioni delle disposizioni e dei limiti concernenti i parametri vento, pescaggio e manovrabilità notturna, in sostanza permetteranno ad una nave di avere maggiore pescaggio (avere più carico a bordo), intorno

alle 4/5 mila tonnellate. Faccio un esempio: quando ero Port Captain della ZIM (siamo arrivati a movimentare quasi 100.000 TEUs in un anno), tutte le settimane lasciavamo sui piazzali circa 100 contenitori da 20' (avevamo come limite di pescaggio 11,40), mentre con la prossima ordinanza dell'A.M., non solo quei contenitori si potranno caricare, ma addirittura potremo arrivare a doppiarli. Al fine di dare risposta completa alla Sua domanda, faccio presente che il Terminal Darsena Toscana può arrivare a movimentare, senza eccessivi problemi, fino 900.000 TEUs.

Gli interventi di dragaggio alla bocca sud del porto hanno risposto a quanto lei da anni suggeriva per un allargamento del raggio di manovra delle navi, specie in uscita. Era stato anche ipotizzato di accorciare la Curvilinea: ma con il progetto del canale di accesso alla Darsena Europa dall'esterno (tagliando le secche della Meloria

a quanto si capisce) è ancora opportuno toccare la Curvilinea?

Lo sa quando la ZIM chiese ufficialmente che si allargasse la bocca Sud di almeno 90 metri? Nel 2005, esattamente tredici anni or sono. E' evidente che questo intervento, in special modo da un punto di vista sicurezza, è stato molto apprezzato dagli armatori che scalano il nostro porto, ma anche dai piloti e dagli addetti al rimorchio. Con l'augurio che entro l'anno in corso possano iniziare i lavori per la Darsena Europa, con un conseguente canale d'accesso a -17 ed una nuova Bocca Sud, non penso che a questo punto sarà scorciatoia la curvilinea; al massimo "appena toccata" sul lato fanale nord, quando prenderà forma la nuova diga della Meloria.

Nelle anticipazioni che circolano sulla gara della Darsena Europa, sembra esserci un impegno personale dell'armatore Gianluigi Aponte di partecipare. E lo stesso Aponte sta polemizzando con La

Spezia, avendo dichiarato di voler puntare su Genova e Livorno. Quanto conta, in un quadro mondiale, l'interesse per la Darsena Europa dell'armatore di Msc?

Come cultore della materia, vedo in Gianluigi Aponte, l'uomo in cui il porto di Livorno deve contare per avere un grande futuro, sia nel settore containers, che nelle crociere (insieme agli Onorati Armatori). Confermo che a La Spezia ci sono dissidi tra Contship ed Msc, che probabilmente danneggeranno il porto a favore di altri. Aponte è il numero due al mondo (per un paragone: la Zim dodicesima) con una potenzialità di quasi 3.200.000 TEUs, poiché ha 194 navi di proprietà, 316 noleggiare ed altre 18 in orderbook, quindi... una "potenza" mondiale. Sono sicuro che quando Gianluigi Aponte è venuto a Livorno, abbia voluto vedere con i suoi occhi come stavano le cose. Ed anche solo la voce che dice "sia interessato" al nostro porto ci deve far credere che la Darsena Europa, questa volta si potrà fare!

Balzello sui fossi: per il Tar non è dovuto

UNA SENTENZA attesa da tempo, ma che finalmente fa giustizia per il "popolo delle barchette": così il Tar della Toscana ha dato ragione al Consorzio Nautico di Livorno che, difeso nella circostanza dall'avvocato Federica Maria Bucci, si opponeva all'ingiustificata richiesta inviata ai circoli nautici da parte del Comune di Livorno per il pagamento di un presunto servizio di pulizia sulle spallette dei Fossi medicei, oggi vero e proprio punto d'ormeggio di tanti circoli nautici. Si ritengono così annullate, come conseguenza della sentenza del Tar anche l'ordinanza di modifica n.10 che risale al 23 aprile 2014 e la successiva ordinanza n.14 del presidente del Tribunale portuale firmata il 18 giugno 2014.

«UN ASPETTO non di secondaria importanza che emerge dalla vicenda – sottolinea una nota del Consorzio nautico di Piero Mantellassi – è anche quello legato al pieno riconoscimento da parte del Tar del Consorzio Nautico di

Livorno in quanto soggetto legittimato a rappresentare la tutela degli interessi dei propri associati. Interventi che, sulla carta, avrebbero dovuto concretizzarsi nella raccolta dei rifiuti, nella pulizia e nello spazzamento delle banchine e degli scalandroni e nella pulizia degli specchi acquei: un servizio che però in realtà non è mai stato prestato a beneficio dei circoli nautici, quantunque in capo al Comune ricada il dovere di mantenere i Fossi a prescindere dalla presenza delle barchette».

DELLA NASCITA delle erbe sui muri e sugli scalandroni – ha riconosciuto il Tar – non sono certo responsabili le barchette. Si può aggiungere che la mancata manutenzione delle sponde dei Fossi, evidente anche dalla crescita di erbacce parassite e dallo sgretolamento delle sponde, è stata la causa del crollo di una parte di muro di fronte agli scali degli Olandesi: un crollo clamoroso, an-

che perché i segnali di cedimento erano stati da tempo segnalati alle autorità competenti, senza risultati. Finalmente, dopo quasi cinque anni di battaglie, il Tar ha messo la parola fine a una serie di ingiunzioni ai circoli nautici che erano arrivate a chiedere cifre sproporzionate per un servizio mai svolto.

LE TESI dei circoli, sostenute nel ricorso al tribunale Amministrativo Regionale, erano state presentate a più riprese anche a Palazzo Rosciano: sottolineando in particolare che i circoli nautici non producono rifiuti e già operano per tenere in condizioni vivibili le parti di spallette dove sono fissati gli ormeggi; ma non possono certo essere accusati della crescita di erbacce e dal degrado dei rivestimenti di pietra sulla totalità del circuito dei Fossi, dove è amnacciata un'opera costante di manutenzione da parte dell'istituzione responsabile per legge, cioè l'Autorità portuale.

A.F.



Il Consorzio

«Il Tar ha riconosciuto il Consorzio Nautico di Livorno come soggetto legittimato a rappresentare la tutela degli interessi dei propri associati»

Faldo, ora è pressing per la vendita Delicate trattative nella Compagnia

I privati: «Nuova governance in cambio all'aumento di capitale»

E' STATA disattivata la 'mina' della messa in mora della Compagnia portuale livornese da parte dei privati per il mancato saldo di un arretrato di circa 300 mila euro all'ALP (Agenzia lavoro temporaneo). La richiesta di mettersi in pari è rimasta, ma tra Cpl e privati è stato concordato che intanto il lavoro temporaneo continua, con la chiamata degli addetti a coprire le esigenze. La situazione di crisi si sarebbe abbattuta altrimenti sulle spalle dei lavoratori, cioè dei più deboli della complessa catena sulle banchine. Rimane aperto il problema della pesante situazione finanziaria della Cpl, che sta imponendo sacrifici di salario ai soci e la cui soluzione ormai sembra unicamente la vendita dell'autoporto del Faldo; sul cui valore tuttavia non sono

stati ancora raggiunti accordi tra gli interessati a rilevare il complesso e gli attuali proprietari, cioè i portuali e il gruppo Koelliker di Milano. Che non si tratti di un'operazione facile lo si è capito da tempo, quando erano già fallite due anni fa trattative che sembravano giunte a buon fine con un importante gruppo internazionale di investitori. Da allora il Faldo è tornato a lavorare a pieno regime, con la ripresa dei traffici delle auto sia in arrivo che in partenza: tanto che risulta pieno 'a tappo', come del resto tutte le aree del porto e vicine al porto a cominciare da Paduletta. Il tema della vendita potrebbe dunque subire un'accelerata, anche se l'operazione continua ad essere complessa per il differente peso delle parti in

causa.

I RIFLESSI delle problematiche Cpl sulla Cilp, cioè sulla Compagnia-Impresa, dovrebbero portare a una revisione della 'governance' di quest'ultima società secondo una proposta che i privati nella Spa, cioè i gruppi Neri e Negri, intenderebbero formalizzare forse già domani in un'assemblea straordinaria. In cambio di un aumento di capitale sostanzioso, indispensabile per far fronte ai problemi dei portuali, i privati che oggi sono al 50% della Cilp s'impegnerebbero in un piano di rilancio che prevede un cambio almeno temporaneo della 'governance'. Delicate trattative sono in corso in queste ore.

A.F.



PREOCCUPAZIONI

I lavoratori sono stati chiamati a fare sacrifici a livello salariale, la situazione è critica

ACCORDI

SUL VALORE DEL FALDO TUTTAVIA NON SONO STATI ANCORA RAGGIUNTI ACCORDI TRA GLI INTERESSATI A RILEVARE IL COMPLESSO E GLI ATTUALI PROPRIETARI, CIOÈ I PORTUALI E IL GRUPPO KOELLIKER DI MILANO

Crociere, 95 arrivi per 30mila passeggeri

Il 27 marzo la Belle de l'Adriatique inaugura la stagione

PORTOFERRAIO

L'obiettivo del 2018 è la tenuta in un anno di riassetto e transizione. Il tempo di prendere fiato per poi puntare decisamente alla crescita nel 2019. Sono circa 30.000 i passeggeri attesi (sostanzialmente in linea con i numeri dell'anno scorso) sulle banchine del porto di Portoferraio nel corso della nuova stagione crocieristica.

Il calendario degli arrivi fornito dal sistema del Mar Tirreno Settentrionale prevede 95 scali. Meno rispetto al 2017, quando gli arrivi programmati furono 107 (127 nel 2016). In verità, analizzando nel dettaglio il calendario fornito dall'Autorità, si capisce che la riduzione degli arrivi è imputabile in particolar modo all'assenza nel periodo di alta stagione della pic-

cola Arethusa (27 arrivi nel 2017, 7 nel 2018), in grado di imbarcare solo poche decine di passeggeri. Per questo, nonostante il calo degli arrivi, l'obiettivo degli addetti ai lavori è confermare il numero dei passeggeri dello scorso anno.

L'inaugurazione della stagione avverrà a breve, il prossimo 27 marzo, con l'arrivo di La Belle de l'Adriatique. Poi già ad aprile si entra nel vivo con otto arrivi, ma il boom è previsto per maggio: 22 arrivi complessivi con la presenza contemporanea di tre navi sia il 4 che il 12 maggio. Da segnalare inoltre la presenza di The World: la nave residenziale gestita dalla compagnia americana ResidenSea farà un overnight a Portoferraio il 10 maggio e sosterrà a Portoferraio tre giorni, dall'11 al 13 maggio.

Sia a giugno che a luglio sono 12 le navi in arrivo calendarizzate mentre c'è una battuta

d'arresto ad agosto: previsto l'arrivo di sette navi. Aumentano i numeri già a settembre con 12 arrivi, mentre ad ottobre saranno 18 le toccate, con il pieno di tre navi in contemporanea per il 12. Sarà la nave extra-lusso Star Breeze, della compagnia americana Windstar Cruises, a chiudere la stagione il 4 novembre.

«Le previsioni per quest'anno sono in linea o addirittura superiori rispetto a quelle del 2017 - racconta Marco Casaroli, titolare di Tesi Viaggi Portoferraio - la riduzione degli arrivi non è un dato indicativo, se si considera il calo degli arrivi dell'Arethusa. Speriamo tuttavia di poter crescere in futuro. La speranza è che il settore delle crociere di Portoferraio possa trarre beneficio nel far parte di un sistema più consolidato, assieme a una realtà come quella di Livorno. Dal punto di vista promozionale Porto-

ferraio faceva un po' fatica, alle grandi fiere era un po' marginale. Contiamo che questo scenario possa cambiare».

Anche il vicesindaco e assessore al turismo, Roberto Marini, spera in un cambio di passo dal punto di vista promozionale: «La tenuta in questa stagione è un fattore positivo, ma il nostro obiettivo è tornare a crescere - spiega - per questo motivo chiediamo uno sforzo molto più deciso sotto l'aspetto della promozione per l'Elba». Nel frattempo la città dovrà prepararsi per accogliere la prima crociera il 27 marzo. «Saremo pronti con l'ufficio Informazioni alla Gattaiola e con i siti culturali della Cosimo de' Medici - racconta Marini - auspico inoltre di poter contare sulla sinergia tra l'amministrazione comunale e il tessuto commerciale della città per migliorare ancora il livello di accoglienza ai crocieristi».

(lu.ce)

Il 2018 sarà l'anno della tenuta, poi via alla promozione per tornare a crescere

Nella strategia delle grandi Alleanze c'è la sinergia tra Genova e Livorno

In vista importanti novità per lo scalo labronico - Sostanziali i collegamenti ferroviari con la direttrice dorsale verso il nord - Il bacino di utenza e le prospettive in attesa della Darsena Europa

LIVORNO - "Sono tornato a Livorno, mia città d'origine dove da anni avevo lasciato moglie e figlia, per una sfida di sviluppo del Terminal Darsena Toscana in un quadro di grande dinamismo che ho trovato sul porto". Marco Mignogna, ingegnere giramondo con molteplici cariche nel settore della grande logistica marittima internazionale, è da qualche settimana direttore generale del TDT. Le sue esperienze professionali variano dal Vte al gruppo Contship, con incarichi svolti dal Far East al grande e complesso lancio del terminal container di Tangeri. Figlio di un ufficiale di marina, già anch'egli ufficiale, aperto ai rapporti

Antonio Fulvi



Marco Mignogna

Nella strategia delle grandi

internazionali, guarda con concreto ottimismo il nuovo incarico.

Ingegnere, tornare "a casa" è certo gratificante. Ma quali prospettive per il TDT?

"Anche se ho lavorato lontano, conosco bene questo terminal e le sue potenzialità. Posso confermarle che abbiamo buone prospettive di crescita, specie dalla seconda metà di quest'anno. E quando saranno completati i lavori di allargamento e approfondimento sotto la torre del Marzocco, con 120 metri di larghezza utile e 16 metri al centro del canale, saremo in grado di accettare ogni sfida in attesa della Darsena Europa".

Lei ci dice di aver trovato un porto dinamico, anche sul piano delle infrastrutture...

"Ho apprezzato subito la grande sintonia che esiste tra

Autorità marittima, operatori e anche lavoratori: una sintonia che sta dando risultati importanti, come i nuovi fondali, il miglioramento dell'accessibilità, ma anche l'impegno a sviluppare le relazioni logistiche, in particolare con la ferrovia. Per il TDT lo sviluppo delle relazioni ferroviarie è fondamentale, stiamo già lavorando per aumentare l'attuale numero dei treni blocco e per programmare nuove direttrici quando saranno pronte le strutture ad alta capacità tra il porto e la rete dorsale verso il nord".

I traffici marittimi sono oggi

legati in gran parte alle scelte delle tre principali "Alleanze": quali prospettive concrete per Livorno in questo quadro?

"Sono convinto che il nostro porto vedrà presto positive novità anche in questo campo: ci stiamo lavorando. La stessa scelta dei grandi Fondi d'investimento s'incarna nel TDT, e ovviamente interessati alla gara per la Darsena Europa, conferma che le strategie internazionali nel campo della logistica considerano Livorno una realtà in sviluppo".

Dunque la Darsena Toscana, con i due terminal container sulle due sponde, una volta completati i lavori nel canale del Marzocco potrà affrontare le sfide delle grandi Alleanze in attesa della Darsena Europa?

"La sintonia tra istituzioni e lo stesso impegno diretto degli imprenditori è a mio parere determinante. Come tutti sanno, sia il TDT che il Lorenzini hanno contribuito finanziariamente ai lavori di allargamento del canale del Marzocco: perché ci crediamo, perché siamo convinti che nel nord Tirreno Genova e Livorno siano i porti destinati a prossimi, ulteriori, importanti sviluppi. Il nostro porto ha un bacino di potenziale utenza da recuperare e che presto saremo in grado di servire al meglio. Da parte nostra stiamo lavorando attivamente per questo obiettivo e per creare nuove occasioni".

ANCONA: CANTIERE DELLE MARCHE E MARINA DORICA, PRESENTATE DOMANDE DI CONCESSIONE

Ancona: Cantiere delle Marche e Marina Dorica, presentate domande di concessione

24 Feb, 2018

PORTO DI ANCONA: NUOVE CONCESSIONI MARINA DORICA E CANTIERE DELLE MARCHE

Ancona, – L'Autorità di sistema portuale ha ricevuto due domande di concessione rispettivamente da parte di Marina Dorica e di Cantiere delle Marche per lo specchio acqueo davanti la banchina est del porto turistico di Ancona. Le richieste, è stato spiegato in una conferenza stampa che si è svolta nella sede dell'Adsp, sono state ritenute accettabili entrambi, compatibili con le altre attività che si svolgono in quell'area del porto e non contrastanti l'una con l'altra ma soprattutto coerenti con la filosofia dell'Autorità di sistema che pone grande attenzione all'occupazione e altrettanta sensibilità verso la parte più sociale, espressa, in questo caso, dall'attività di Marina Dorica.

La concessione a Marina Dorica, come da richiesta, avrà una durata complessiva di sei anni, con il mantenimento di quattro pontili galleggianti, destinati all'ormeggio delle imbarcazioni da diporto nautico. Per i primi tre anni, lo specchio acqueo concesso sarà di 5.200 metri quadrati. Nel successivo triennio, a seguito del miglioramento funzionale di alcune aree già in concessione a Marina Dorica, la superficie sarà ridotta a 3.628 metri quadrati. A questa concessione, si aggiunge quella per un'ulteriore area richiesta da Marina Dorica, sempre per sei anni, per le attività strettamente legate alle pratiche sportive veliche, soprattutto giovanili, di una superficie di circa 3 mila metri quadrati.

La concessione a Cantiere delle Marche interesserà un'area di complessivi 3 mila metri quadrati comprensivo dello specchio acqueo. E' previsto un investimento dell'azienda di 550 mila euro per la costruzione di una banchina di larghezza di 40 metri, con profondità di 17 metri. La banchina potrà essere utilizzata per il completamento delle operazioni di allestimento degli yacht fino ad una lunghezza di 50 metri. E' stato inoltre stabilito, nota non secondaria, che i lavori per la realizzazione della banchina inizieranno a partire dal 1 ottobre in modo tale che il cantiere non interferisca con il periodo estivo di attività velica e diportistica.

"Il rilascio di queste concessioni – ha detto il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri - valorizza due forme di espressione, quella economica e quella sociale che rendono ancora di più il porto, con il suo mare, parte della comunità, esattamente quello per cui l'Autorità di sistema portuale sta lavorando con grande convinzione". Il sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli, ha ringraziato "tutti quelli che hanno lavorato per governare una situazione in cui coesistono interessi plurimi, tutti importanti per la città". Il presidente di Marina Dorica, Moreno Clementi, ha sottolineato come "con il dialogo e il confronto si sia arrivati ad una soluzione che consente di creare le condizioni per lo sviluppo di Marina Dorica e, cioè, creare le possibilità di una crescita di tutta la città visto il suo ruolo di eccellenza nella pratica diportistica e nella promozione del turismo sportivo". Il presidente di Cantiere delle Marche, Gabriele Virgili, ha spiegato che "questa concessione, che ci permette di accedere direttamente al mare, rafforza il nostro piano industriale e le nostre attività che, nei momenti di punta, occupa anche 300 persone, con ordini conclusi e firmati fino al 2020".

Porti: in Alis il Sistema Mar Tirreno centro settentrionale

Ad associazione intermodalità sostenibile associate 1300 aziende

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale aderisce a Alis, l'associazione Logistica dell'Intermodalità sostenibile in qualità di socio onorario segnando così l'ingresso ufficiale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nel mondo dei trasporti.

Oltre all'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale, a poco più di un anno dalla sua nascita Alis annovera al suo interno anche le Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale (Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), del Mar di Sicilia Orientale (Porti di Catania ed Augusta), del Mar di Sicilia Occidentale (Porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese), del Mar Adriatico Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia), del Mar Ionio (Porto di Taranto), l'Autorità Portuale di Messina, l'Autorità Portuale di Barcellona e l'Autorità Portuale di Valencia.

L'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile conta oggi oltre 1.300 aziende associate, per un totale di oltre 140.000 unità di forza lavoro, un parco veicolare di oltre 93.000 mezzi, 2.700 collegamenti marittimi settimanali e 120 linee di Autostrade del Mare. (ANSA).

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta entrano in Alis

L'Autorità di sistema portuale del Tirreno centro settentrionale aderisce ad Alis – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile (in qualità di "socio onorario"), segnando così l'ingresso ufficiale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nel variegato mondo dei trasporti.

Un ingresso accolto «con grande orgoglio», commenta il presidente di Alis, Guido Grimaldi. «Grazie al ruolo centrale di Civitavecchia nel sistema portuale italiano – continua - siamo certi che questo nuovo socio onorario potrà fornirci un'autorevole e irrinunciabile contributo istituzionale alla promozione e allo sviluppo dell'intermodalità. Riteniamo – conclude Grimaldi - infatti che l'entusiasta adesione alla nostra associazione di questi enti così strettamente collegati al territorio di cui sono espressione, sia un'opportunità importante per migliorare la competitività del sistema Paese».

Oltre all'Adsp di Civitavecchia, aderiscono ad Alis altri otto enti tra porti e autorità di sistema: quella del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), della Sicilia Orientale (Catania ed Augusta) e Occidentale (Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese), dell'Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia), dello Ionio (Taranto), oltre all'Autorità portuale di Messina e quelle spagnole di Barcellona e Valencia.

Alis conta 1,300 aziende associate, per un totale di oltre 140 mila unità di forza lavoro, un parco veicolare di oltre 93 mila mezzi, 2,700 collegamenti marittimi settimanali e 120 linee di autostrade del mare.

Nuovo bacino galleggiante per Napoli per rilanciare le riparazioni navali

Un investimento di 20 milioni per una "vasca" da 250 metri per 50 da parte della neo costituita "Napoli Dry Docks" - La soddisfazione del presidente del sistema portuale Pietro Spirito

NAPOLI - Torno ad essere importanti i grandi bacini di carenaggio lungo le coste italiane. E mentre Genova mette in gara la gestione del proprio sistema, mentre Livorno sta per rilanciare la gara per i due bacini da tempo bloccati, la "Napoli Dry Docks", joint venture tra Palumbo Group Napoli e La Nuova Meccanica Navale, investirà circa 20 milioni

di euro nell'acquisto di un nuovo bacino galleggiante di carenaggio. Il nuovo apparato - sottolinea la joint venture - consentirà allo scalo partenopeo di ampliare in maniera significativa la propria capacità di cantieristica navale in particolare nel settore delle grandi riparazioni fronteggiando così l'aumentata

concorrenza da parte di altri poli nazionali e internazionali.

L'iniziativa è stata approvata dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che ha dato il via libera alla concessione demaniale trentennale per la collocazione del nuovo bacino. Il presidente dell'ASPT, Pietro Spirito, ha espresso

soddisfazione per la ripresa degli investimenti produttivi nel settore della riparazione cantieristica nel porto campano, dopo una fase di stagnazione durata diversi anni. "In questo modo si pongono le basi per un rilancio del settore, con una positiva alleanza produttiva tra due operatori di rilevante dimensione",

(segue a pagina 10)

Nuovo bacino galleggiante

ha aggiunto Spirito.

"Napoli Dry Docks" nasce dall'alleanza strategica di Palumbo Group e La Nuova Meccanica Navale - operatori storici del panorama marittimo napoletano, consolidati anche a livello internazionale -, con l'obiettivo di rafforzare la competitività dello scalo partenopeo nel settore della riparazione e della conversione navale, proponendo strutture idonee al carenaggio di navi di grandi dimensioni sia cargo sia passeggeri, per attirare l'armamento internazionale con l'offerta di un servizio a 360 gradi. Il nuovo bacino permetterà a Napoli di raggiungere una posizione di leadership nel comparto e di competere ad armi pari con poli cantieristici dislocati in tutto il bacino del Mediterraneo.

La neocostituita joint venture procederà, nel dettaglio, all'acquisto e al successivo trasferimento a Napoli di un bacino di carenaggio lungo 230-250 metri e largo 50, rispettando le specifiche indicate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale relative all'ormeggio e al bacino di evoluzione della nave in entrata. Il piano industriale prevede un'occupazione annua del bacino pari a circa 300 giorni. Nella struttura lavoreranno 20-25 navi all'anno, con una permanenza media di 15 giorni.

ADSP Tirreno Centrale: perfezionato l'affitto di ramo d'azienda del cantiere di Porta Ovest a Salerno

(FERPRESS) – Napoli, 26 FEB – Perfezionato l'affitto di ramo d'azienda del cantiere di Porta Ovest a Salerno. Venerdì sera è stato stipulato il contratto di affitto di ramo di azienda per la gestione del cantiere di Salerno Porta Ovest. Lo riferisce una nota dell'Autorità di Sistema Portuale Del Mar Tirreno Centrale.

In questo modo viene a configurarsi una modalità efficace per far ripartire le opere.

Il Commissario di Tecnis, Saverio Ruperto, ha dichiarato: "Con questo atto si pongono le condizioni per una ripresa delle attività. Si tratta di un passaggio intermedio per giungere poi alla cessione del ramo d'azienda secondo le procedure di evidenza pubblica già avviate in seno all'Amministrazione Straordinaria".

Per parte sua, Pietro Spirito, Presidente della Autorità del Mar Tirreno Centrale ha espresso soddisfazione per un passaggio che consente di percorrere una strada coerente con il ripristino della operatività: "Restano molte questioni aperte sul fronte della piena ripresa dei lavori, ma si tratta di un atto che consente di semplificare la catena di comando e controllo nella filiera delle attività operative. Nelle prossime settimane affronteremo altri snodi cruciali per assicurare la piena ripresa, per la quale vanno chiariti altri passaggi di natura giuridica. Con il Commissario Ruperto e con la sua squadra avremo a breve momenti di confronto decisivi".

Salerno Porta Ovest può ripartire. Affittato ramo d'azienda

Possono ripartire i lavori di "Salerno Porta Ovest". Si è concluso il processo d'affitto del ramo d'azienda di Tecnis, la società che si occupa della realizzazione dell'altaccio autostradale al porto campano e che prevede la realizzazione di un paio di tunnel.

Avviato a novembre, l'iter si è concluso venerdì sera con la stipula del contratto d'affitto del ramo di azienda per la gestione del cantiere. Un atto, secondo il commissario di Tecnis Saverio Ruperto, con cui «si pongono le condizioni per una ripresa delle attività. Si tratta di un passaggio intermedio per giungere poi alla cessione del ramo d'azienda secondo le procedure di evidenza pubblica già avviate in seno all'amministrazione straordinaria».

«Restano molte questioni aperte sul fronte della piena ripresa dei lavori, ma si tratta di un atto che consente di semplificare la catena di comando e controllo nella filiera delle attività operative», aggiunge il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito. «Nelle prossime settimane – conclude – affronteremo altri snodi cruciali per assicurare la piena ripresa, per la quale vanno chiariti altri passaggi di natura giuridica. Con il commissario Ruperto e con la sua squadra avremo a breve momenti di confronto decisivi».

Zone Economiche Speciali, fervono i lavori: e Barletta sospira nel proprio sonno?

Nell'era della rivoluzione istituzionale anche se tardiva rispetto alla nuova via della seta, (la Silk of road) data dalla recente riforma del sistema portuale e dalla istituzione delle due **Zone Economiche speciali in Puglia**, il sito barese sulla AdS Adriatico Meridionale con i rispettivi porti che ne fanno parte (Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia e Monopoli), risulta però in allestimento. Nessuna paura. Per ragioni forse non meno innovative, volute dal nuovo Presidente, le cose nuove si prospetterebbero, speriamo al più presto, al meglio per tutti. **Quanto alle Zone economiche Speciali retroportuali (Zes)**, si prospetterebbe qualcosa che vada oltre i timidi crediti di imposta (gli sgravi fiscali, etc.) per attrarre investitori (pubblici e privati), a ragione di coinvolgere effettivamente anche gli enti locali perché possano mettere sul piatto in termini di Irap, Tari, etc. Tuttavia Pechino incombe, e ci pare più vicino di Roma e Bruxelles.

Intanto su Bari fervono un mare di buone iniziative. Infatti ecco un positivo riscontro offerto da una pioggia di comunicati stampa. Il 22 gennaio, nella sala conferenze del terminal crociere di Bari, si è svolto un convegno dal titolo: **"Dal porto all'Autorità di sistema portuale. Lo sviluppo del porto tra territorio e globalizzazione"**. Il 2 febbraio 2018: L'AdSP MAM raggiunge tutti gli obiettivi ministeriali. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, in soli 6 mesi dalla costituzione del Comitato di gestione, raggiunge tutti gli obiettivi assegnati per l'anno 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si approva il nuovo **Piano Anticorruzione e Trasparenza**: un unico documento che accorpa una valutazione di processi a rischio di 5 porti, volto ai procedimenti, riferibili all'attività amministrativa che interessa un territorio molto vasto comprendente le provincie di Bari, Brindisi e Foggia.

Il 6, febbraio 2018: Il porto di Bari base operativa delle unità navali maggiori della Guardia Costiera: **AdSP MAM e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto sottoscrivono un protocollo d'intesa finalizzato alla destinazione di aree e banchine del porto di Bari** per la realizzazione di sistemazioni di ormeggio delle unità navali maggiori della Guardia Costiera e di strutture tecniche di supporto. Il 15 febbraio: cerimonia per la consegna ad ARPA Puglia della "ex stazione marittima ferroviaria". Il 22 febbraio 2018: Assoportti interviene sul Decreto del MIT di rimodulazione delle somme per opere nei porti. Si tratta di una regolare attività di ricognizione e redistribuzione degli stanziamenti delle somme destinate ad opere infrastrutturali nei porti. Infatti, **sulla Gazzetta Ufficiale del 19 febbraio scorso, è stato pubblicato un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19 novembre 2107**, che rimodula le somme a suo tempo stanziati. Il 15 febbraio, si è tenuta una cerimonia per la consegna ad ARPA Puglia della "ex stazione marittima ferroviaria", un edificio demaniale insistente nella circoscrizione portuale dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale. Ma cosa avviene anche in altre città portuali?

Se a Monopoli fervono alacremenente il riuso di interessanti aree retroportuali, funzionali al possibile piano regolatore portuale, a Brindisi le cose vanno ancora meglio. Infatti, annuncia **Patroni Griffi (presidente AdSP MAM)** "Firmeremo un protocollo con il comune come è stato fatto lo scorso anno. Cosa che "si inserisce in una programmazione più strutturata che comprende tutti i porti pugliesi: abbiamo siglato un accordo con Puglia Promozione".

E ancora. **Resta da comprendere quale impatto potrà avere sull'economia del territorio l'istituzione della Zes.** Innanzitutto – prosegue Patroni Griffi – sono soddisfatto per essere riuscito ad ottenere l'inserimento nella Zes dell'intero demanio marittimo: questo per Brindisi è molto importante perché vi rientra ad esempio l'Area Ex Pol, e ciò permetterà di agevolare la riqualificazione di quell'area anche con il coinvolgimento di privati. Stesso discorso per il capannone Montecatini e per la realizzazione di una stazione marittima". Insomma, "tutti questi interventi vengono agevolati dai benefici legati alla Zes". Ma ora – aggiunge il Presidente – "bisogna predisporre anche il pacchetto incentivante da proporre agli investitori, e su questo punto andremo a competere con altre regioni. E' necessario inoltre tagliare i passaggi amministrativi e ciò può avvenire attraverso una devoluzione dei poteri in capo al Comitato della Zes, composto da Autorità portuale, dalla Regione, dal Ministero e dalla Presidenza del Consiglio. In presenza della Zes mi chiedo se sarebbe normale andare ancora a chiedere l'autorizzazione alla Provincia per effettuare un dragaggio".

Quanto a Barletta, dice Patroni Griffi, **"ci ho messo due mesi per trovare la quadra sullo spostamento dei sedimenti: servirebbe quindi azzerare i passaggi burocratici così da accelerare i tempi.** E poi bisogna andare a creare un pacchetto che vada oltre il credito d'imposta: penso agli incentivi che gli enti locali possono mettere sul piatto in termini di Irap, Tari, ecc."

In questo encomiabile fervore analitico e propositivo, quali i sogni e inconfessati sospiri arroventerebbero il Comune di Barletta, autorevole Città come le altre, della AdSP MAM? **D'altra parte proporre di mettere sul piatto delle Zes Irap e Tari, se ciò comporta sacrifici di entrate per i Comuni ed enti locali, sarebbe anche il Presidente dell'Anci (oggi De Caro, sindaco di Bari) ad attivarsi?** Oppure il Governo del Dopoelezioni? O la stessa regione Puglia? Intanto, per rimodulare i fondi europei del 2020, giunge al Sud, il coordinatore europeo del Corridoio scandinavo, Pat Cox, e scopre granché di nuovo: la solita e triste arretratezza delle infrastrutture anche portuali. Ma da fonti autorevoli, difficoltà e ritardi sulle Zes e via della seta, sono anche europei. Infatti, secondo un'indagine dell'*International Transport Forum* (ITF), ente intergovernativo che opera sotto l'egida dell'Ocse, **nel 2017 Pechino sarebbe arrivata a controllare un decimo dell'intera capacità portuale europea.** Come? A soli due anni dopo dallo sfrenato shopping di terminal strategici, dall'Oceano indiano passando per il Mediterraneo, fino alle coste atlantiche. E da qui spingendosi in Grecia (Pireo), Italia (Vado Ligure) e Spagna (Bilbao e Valencia) – effettuando così un "balzo in avanti" rispetto al 6,5% dell'anno precedente. infine le mire di Pechino si sarebbero spostate anche sul secondo scalo più importante del Belgio, Zeebrugge, il primo scalo dell'Europa nord-occidentale finito nell'orbita cinese. E tutto ciò – si sottolinea – nonostante l'effettiva assenza di reciprocità (tra gli Stati), che impedisce agli operatori stranieri di assumere quote di maggioranza proprio negli stessi porti della Repubblica popolare.

Da questo scenario italico-europeo, ove la Cina mette mano sui principali scali tra Asia, Africa ed Europa, colmando il deficit infrastrutturale euroasiatico e riportare in vita le antiche rotte commerciali lungo la via della seta marittima, **per tutto ciò in Puglia e in Barletta,** perché non si prende in considerazione nemmeno nostri recenti lavori – a salutare iniezione indolore – di cultura storica sulla via della seta tutta italiana, sui porti franchi di città mondiali e italiane nel '300, Venezia, Genova, Napoli, Barletta di Puglia, etc., nonché dell'Asia, Africa, Europa e Mediterraneo?

A cura di Nicola Palmitessa

Barletta Viva

Fervono i lavori per le Zes, e Barletta cosa fa?

Il pensiero di Nicola Palmitessa del Centro Studi "La Cittadella Innova"

Barletta - domenica 25 febbraio 2018 Comunicato Stampa

20 condivisioni

«Pechino è più vicino di Bruxelles. E Barletta di Puglia sospira nel proprio sonno?» è la provocazione lanciata dal dott. Nicola Palmitessa del Centro Studi "La Cittadella Innova". «Nell'era della rivoluzione istituzionale anche se tardava rispetto alla nuova via della seta, (la Silk of road) data dalla recente riforma del sistema portuale e dalla istituzione delle due Zone Economiche speciali in Puglia, il sito barese sulla AdS Adriatico Meridionale con i rispettivi porti che ne fanno parte (Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia e Monopoli), risulta però in allestimento. Nessuna paura. Per ragioni forse non meno innovative, volute dal nuovo Presidente, le cose nuove si prospetterebbero, speriamo al più presto, al meglio per tutti. Quanto alle Zone economiche Speciali retroportuali (Zes), si prospetterebbe qualcosa che vada oltre i timidi crediti di imposta (gli sgravi fiscali, etc.) per attrarre investitori (pubblici e privati), a ragione di coinvolgere effettivamente anche gli enti locali perché possano mettere sul piatto in termini di Irap, Tari, etc. Tuttavia Pechino incombe, e ci pare più vicino di Roma e Bruxelles.

Intanto su Bari fervono un mare di buone iniziative. Infatti ecco un positivo riscontro offerto da una pioggia di comunicati stampa. Il 22 gennaio, nella sala conferenze del terminal crociere di Bari, si è svolto un convegno dal titolo: "Dal porto all'Autorità di sistema portuale. Lo sviluppo del porto tra territorio e globalizzazione". Il 2 febbraio 2018: L'AdSP MAM raggiunge tutti gli obiettivi ministeriali. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, in soli 6 mesi dalla costituzione del Comitato di gestione, raggiunge tutti gli obiettivi assegnati per l'anno 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si approva il nuovo Piano Anticorruzione e Trasparenza: un unico documento che accorpa una valutazione di processi a rischio di 5 porti, volto ai procedimenti, riferibili all'attività amministrativa che interessa un territorio molto vasto comprendente le provincie di Bari, Brindisi e Foggia.

Il 6, febbraio 2018: Il porto di Bari base operativa delle unità navali maggiori della Guardia Costiera: AdSP MAM e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto sottoscrivono un protocollo d'intesa finalizzato alla destinazione di aree e banchine del porto di Bari per la realizzazione di sistemazioni di ormeggio delle unità navali maggiori della Guardia Costiera e di strutture tecniche di supporto. Il 15 febbraio: cerimonia per la consegna ad ARPA Puglia della "ex stazione marittima ferroviaria". Il 22 febbraio 2018: Assoporti interviene sul Decreto del MIT di rimodulazione delle somme per opere nei porti. Si tratta di una regolare attività di ricognizione e redistribuzione degli stanziamenti delle somme destinate ad opere infrastrutturali nei porti. Infatti, sulla Gazzetta Ufficiale del 19 febbraio scorso, è stato pubblicato un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19 novembre 2017, che rimodula le somme a suo tempo stanziati. Il 15 febbraio, si è tenuta una cerimonia per la consegna ad ARPA Puglia della "ex stazione marittima ferroviaria", un edificio demaniale insistente nella circoscrizione portuale dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale. Ma cosa avviene anche in altre città portuali? Se a Monopoli fervono alacrememente il riuso di interessanti aree retroportuali, funzionali al possibile piano regolatore portuale, a Brindisi le cose vanno ancora meglio. Infatti, annuncia Patroni Griffi (presidente AdSP MAM) "Firmeremo un protocollo con il comune come è stato fatto lo scorso anno. Cosa che "si inserisce in una programmazione più strutturata che comprende tutti i porti pugliesi: abbiamo siglato un accordo con Puglia Promozione".

E ancora. Resta da comprendere quale impatto potrà avere sull'economia del territorio l'istituzione della Zes. Innanzitutto – prosegue Patroni Griffi – sono soddisfatto per essere riuscito ad ottenere l'inserimento nella Zes dell'intero demanio marittimo: questo per Brindisi è molto importante perché vi rientra ad esempio l'Area Ex Pol, e ciò permetterà di agevolare la riqualificazione di quell'area anche con il coinvolgimento di privati. Stesso discorso per il capannone Montecatini e per la realizzazione di una stazione marittima". Insomma, "tutti questi interventi vengono agevolati dai benefici legati alla Zes". Ma ora - aggiunge il Presidente - "bisogna predisporre anche il pacchetto incentivante da proporre agli investitori, e su questo punto andremo a competere con altre regioni. E' necessario inoltre tagliare i passaggi amministrativi e ciò può avvenire attraverso una devoluzione dei poteri in capo al Comitato della Zes, composto da Autorità portuale, dalla Regione, dal Ministero e dalla Presidenza del Consiglio. In presenza della Zes mi chiedo se sarebbe normale andare ancora a chiedere l'autorizzazione alla Provincia per effettuare un dragaggio".

Zes, ora si chiude: piani strategici pronti arriva la delibera

La task force ha concluso i lavori, la Regione invierà i documenti al governo per il decreto



di Oronzo MARTUCCI

La task force, guidata da Aldo Berlinguer, che sta lavorando alla scrittura dei Piani strategici di sviluppo e alla delimitazione delle aree da recuperare nel recinto delle Zes dell'Adriatico e dello Jonio, è pronta a consegnare gli elaborati alla giunta regionale pugliese che a sua volta dovrà presentarli al ministero del Mezzogiorno per ottenere il Decreto di istituzione delle Zone economiche speciali secondo quanto previsto dal Decreto Mezzogiorno approvato dal Parlamento nell'agosto dello scorso anno. Il provvedimento della giunta potrebbe essere approvato già entro la fine della settimana, anche se bisogna prevedere una ulteriore attesa con la Basilicata per la presentazione del Piano strategico della Zes dello Jonio che avrà valenza interregionale.

L'assessore regionale allo Sviluppo economico Michele Mazzarano sta seguendo passo dopo passo il lavoro della task force, per fare in modo che i documenti strategici tengano conto, inoltre è possibile, delle indicazioni che vengono dai territori. Ci sono molte richie-

ste, infatti, di amministrazioni locali per ottenere la recinzione di terreni in zone Pip o di espansione nel recinto delle Zes. Ma spesso manca il requisito del collegamento economico-funzionale, richiesto dal Decreto Mezzogiorno, con le zone portuali e retroportuali, che sono il fulcro attorno al quale devono nascere e svilupparsi le Zone economiche speciali.

La Puglia ha a disposizione 4.408 ettari di aree da recintare nel perimetro delle due Zes. A quella dello Jonio saranno sommati 1061 ettari concessi alla Basilicata, la quale ha deciso di utilizzare le aree di Matera-Ferrandina e quelle di Lauria e Melfi in provincia di Potenza.

Per quanto riguarda il recinto delle aree pugliesi è prevedibile che il 60 per cento venga destinato alla Zes adriatica (2.500 ettari circa), il 40 per cento (1.900 ettari) alla Zes dello Jonio. Nella Zes adriatica avrà un ruolo di primo piano il porto di Brindisi, con le relative aree retroportuali (circa 900 ettari). Si è discusso nelle scorse settimane sulla necessità di legare alla Zes adriatica e al porto di Brindisi aree

4.408

Gli ettari a disposizione delle Zone economiche speciali pugliesi

della provincia di Lecce. La task force ha trovato un collegamento economico funzionale tra porto di Brindisi e provincia di Lecce per quanto riguarda la zona industriale di Lecce-Surbo, dove vi è l'area del deposito delle Ferrovie dello Stato. È risultato molto sottile il filo con cui collegare le altre aree industriali (a cominciare da quella di Nardò, per finire a quella di Galatina o di Maglie-Melpignano) alla Zes adriatica. Toccherà alla Regione decidere a proposito.

Dalla provincia di Brindisi sono arrivate numerosi documenti alla task force per recuperare aree libere esistenti nella zona Pip di Mesagne e terreni disponibili a Fasano e Francavilla Fontana. Per quanto riguarda il Centro intermodale di carico di Francavilla sta prendendo forza la sua utilizza-

zione nel recinto della Zes dello Jonio in collegamento con l'area dello scalo aeroportuale cargo di Grottole.

Nella Zes Jonica dovrebbero trovare spazio anche alcuni terreni che ricadono nel territorio dei Comuni di Massafra, Martina Franca e Palagiano. La task force ha ritenuto di poter utilizzare una vasta area localizzata nella zona industriale di Taranto e considerata Sin (Sito di interesse nazionale) ai fini delle bonifiche, dove vi sono le riserve per le bonifiche.

Attraverso i piani strategici di sviluppo delle Zes saranno definiti anche alcuni aspetti relativi alla fiscalità di vantaggio locale, cioè il taglio ai tributi locali, che la Regione e i Comuni concederanno per incentivare gli investitori a scegliere la Puglia. Il Decreto Mezzogiorno ha messo a disposizione degli investitori che opereranno nelle Zes nei prossimi 7 anni 206 milioni di euro come credito di imposta, ma le amministrazioni locali possono prevedere ulteriori incentivi.

Nei Piani strategici verranno anche esplicitati alcuni passaggi relativi alla semplificazione burocratica. Il percorso relativo alla semplificazione

verrà affidato con un ulteriore decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri ai Comitati di indirizzo che opereranno presso le Autorità di sistema portuale. La semplificazione burocratica sarà un tassello fondamentale per garantire il successo delle Zes. Il quale sarà direttamente proporzionale alla coesione di sovranità che le amministrazioni locali faranno a favore dei Comitati di indirizzo. Se i Comuni su cui ci sono per esempio aree industriali disponibili vorranno mantenere presso i loro uffici le decisioni relative alle autorizzazioni, i tempi per i nuovi insediamenti saranno lunghi. Se trasferiranno ogni potere ai Comitati di indirizzo sarà più semplice e facile per gli investitori capire in quali tempi le nuove iniziative potranno essere realizzate e con quali vantaggi. Il Parlamento pochi mesi dopo aver concesso ai porti del Mezzogiorno le Zes ha concesso ai porti del Centro e del Nord le Zone logistiche semplificate (Zls). L'unica differenza tra Nord e Sud è ormai solo il credito di imposta. Per i grandi investitori potrebbe non essere essenziale il credito di imposta per convincerli a lasciare i porti del Nord.

L'INTERVISTA

«Stiamo lavorando per garantire l'utilizzazione di tutte le aree disponibili nelle Zes pugliesi che nasceranno sia in collegamento ai porti dell'Adriatico che all'Autorità di sistema portuale dello Jonio. Senza valutazioni campanilistiche e senza lasciare nulla al caso, con l'unico obiettivo di cogliere appieno le opportunità che vengono da questa nuova misura prevista nel Decreto Mezzogiorno: è quanto dichiara Domenico Bianco, presidente del Consorzio dell'Area di sviluppo industriale di Brindisi.

Bianco, le aree del Consorzio Asi, che oltre a Brindisi comprende i nuclei di Fasano, Francavilla Fontana e Ostuni, non verranno perimetrate nella Zes dell'Adriatico?

«Le Zes non seguono, non possono seguire i confini provinciali. A noi tocca fare in modo che le aree trovino la giusta collocazione per una valorizzazione produttiva e logistica. Se appare naturale che le aree della zona industriale di Brindisi siano utilizzate nel perimetro della Zes collegata ai porti del Basso Adriatico, è logico che il Centro intermodale di carico di Francavilla Fontana venga legato e utilizzato in collegamento alla Zes jonica».

Domenico Bianco, presidente del Consorzio dell'Area di sviluppo industriale di Brindisi

«C'è il massimo impegno per valorizzare l'area di Francavilla col porto di Taranto»

Perché questa scelta?

«Il Centro intermodale di carico è a metà strada tra Brindisi e Taranto, però è a poca distanza da un'altra area che sicuramente sarà utilizzata nella Zes Jonica. Si tratta delle aree disponibili che ricadranno nel recinto dell'aeroporto cargo di Grottole. Ne consegue che mettere la rete le due strutture può dare forza sia alle stesse che al porto e al retroporto di Taranto. C'è un'intesa tra Comune di Francavilla e l'Autorità portuale di Taranto».

A quale intesa si riferisce?

«A un protocollo sottoscritto tre anni fa circa. Bisogna ricordare che il Centro intermodale di carico è un'opera incompiuta che può trovare enormi vantaggi dal rapporto con l'Autorità di sistema portuale di Taranto, dove il presidente ha poteri commissariati per la soluzione di problemi legati alla logistica e quindi è nelle condizioni di snellire percorsi e procedure per mettere le opere a disposizione degli investitori. Il Comune di Francavilla



ha anche a disposizione risorse da spendere per rendere agibile il Centro intermodale».

Bianco lei crede nella spinta che la Zes possono dare al sistema produttivo del Sud della Puglia?

«Ci credo, eccome. Nella fase di conversione in legge del Decreto abbiamo lavorato per evitare che le Zes si fermassero alle aree portuali e retroportuali dei porti dove legati alla rete europea dei trasporti, che per la Puglia sono Bari e Taranto. Abbiamo ottenuto il recupero di Brindisi, un porto che può mettere a disposizione della Zes adriatica 900 ettari di aree retroportuali e una serie di altre aree sia in per-

viccia di Brindisi che in provincia di Lecce. Ciò è stato possibile perché abbiamo ottenuto che nel decreto si facesse riferimento anche alla possibilità di delimitare ai fini della Zes aree non contigue ai porti ma che avessero un collegamento economico funzionale con gli stessi».

Siamo alla fase finale della scrittura del Piano strategico di sviluppo della Zes. Ritiene che il governo regionale debba accelerare i tempi?

«Siamo fiduciosi. Il passo successivo deve essere la semplificazione delle procedure per attrarre investitori di qualità nelle nostre aree. Investitori capaci di portare innovazione, di dare lavoro e di operare in sinergia con le imprese che già operano nelle aree del Sud della Puglia. Meno tempo si perde e meglio è. Un ragionamento che vale sempre. Le imprese sperano di trovare nuove occasioni di business, i lavoratori nuove occasioni di lavoro. La burocratizzazione delle procedure è fondamentale per ottenere questo doppio risultato».

O.Mari.



La strada colgate

Una buca, poi un'altra e così subito dopo. A Maglie e dintorni hanno dissotterrato

l'anima pacifista per protestare contro l'asfalto da post-bombardamento. In ogni voragine un fiore: devono averle prese per bocche di cannone.

La Basilicata si candida per la zes

Banca Popolare di Puglia e Basilicata, presieduta da Leonardo Patroni Griffi, chiude il 2017 confermando il ritorno alla redditività, con un utile salito a 2,7 milioni. Tra i principali risultati del bilancio approvato dal Cda nuove erogazioni del credito per 300 milioni e il calo del portafoglio crediti deteriorati, che vede diminuire la propria incidenza sullo stock di impieghi lordi di oltre 2 punti percentuali. Inoltre, il risparmio gestito cresce del 2,5%.

Includerà i comuni di Matera, Ferrandina, Pisticci, Melfi, Tito e Lauria la proposta lucana di applicazione della Zona economica speciale. Per la Basilicata è prevista una superficie da destinare a Zes di 1.061 ettari: «L'istituzione delle Zes - spiega il presidente della Regione Marcello Pittella - potrà generare una rinnovata produttività, oltre che nuove sinergie in grado di rilanciare l'intera area vasta e, non da ultimo, l'attività dell'area portuale di Taranto».

È partita la campagna di promozione del pomodoro di Pachino Igp e del ciliegino siciliano in migliaia di punti vendita della grande distribuzione organizzata in Italia. L'iniziativa, promossa dal ministero delle politiche agricole, è realizzata dall'organismo interprofessionale Ortofrutta Italia, con la collaborazione delle più importanti catene. «È un segnale importante di attenzione - dice il

ministro Maurizio Martina - alla produzione agricola siciliana, perché con questa campagna i consumatori potranno riconoscere con più facilità i pomodori di Pachino e scegliere così di sostenere il lavoro degli agricoltori».

Il porto di Palermo prima tappa della visita, in Sicilia e Calabria, di Pat Cox, coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, che collega la Scandinavia a Malta, passando per la Germania e l'Italia. Cox ha incontrato il presidente dell'Autorità Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, il quale gli ha illustrato i più importanti progetti: «Alcune opere le stiamo già realizzando con fondi ministeriali e Pon, come quelli impiegati per lo scalo di Termini Imerese. Palermo rappresenta un punto di crescita e di competitività dell'intero Scan-Med».

Dopo il capoluogo siciliano, Cox si è recato ad Augusta, a Messina e in Calabria, e ha ricordato che «nel programma di investimenti europei nel settore dei trasporti 2014/2020 il 97% delle risorse è già impegnato ma è anche possibile che alcuni fondi non utilizzati da altri paesi torneranno a destinazione e potranno essere avviati nuovi bandi».

L'invaso di Occhito sul Fortore, rispetto a un anno fa, contiene meno della metà dell'acqua, a causa della siccità dell'inverno. E ciò potrebbe avere ripercussioni gravi sull'agricoltura della Capitanata, nella provincia di Foggia. In particolare, la produzione di pomodoro da industria. Da questa provincia arriva la quasi totalità dei pomodori pelati in vendita in Italia e nel mondo e il 30% dei pomodori italiani da industria, secondo il centro studi di Confagricoltura.

E, in caso di annata negativa, le ricadute occupazionali sarebbero tutt'altro che trascurabili.

Se i partiti ignorano il porto di Gioia Tauro

di Pino Bova

La campagna elettorale ha costituito da sempre una occasione straordinaria per mettere a fuoco i problemi più importanti di tutto il Paese e per impegnare più realisticamente i candidati a un seggio parlamentare sui temi irrisolti delle circoscrizioni di riferimento. Ci lascia stupefatti, perciò, il pantano (tutto scorre) di questi giorni e il vuoto di dibattito politico che non punta decisamente alle questioni di fondo di questo versante del territorio dove le questioni dello sviluppo politico, sociale ed infrastrutturale languono e non s' intravede una chiara via d' uscita. Vorrei porre l' accento, dunque, su una delle questioni vitali che riguardano il versante meridionale della Calabria: il porto di Gioia Tauro, una infrastruttura che ha vissuto il primato per il transhipment tra i porti del bacino del Mediterraneo e che oggi è marginalizzata avendo perduto il primato delle prestazioni italiane a favore di Genova. Tutti si domandano perché a Gioia Tauro da anni non viene designato uno stratega (Port Authority) che si occupi di crescita e sviluppo, perché nessuno interviene politicamente sulle sistematiche operazioni di desertificazione che stanno mortificando l' intero gateway e perché si stanno propagandando come conquiste accordi che distruggono le prospettive di sviluppo logistico-commerciale e mirano a declassare l' intero bacino alla stregua di un' officina deposito di container con impiego di personale di media specializzazione. È davvero questo il futuro che aspetta il Porto di Gioia Tauro? Sono queste le speranze che si vogliono costruire per i nostri giovani laureati e gli operai? Entriamo nel merito dell' attuale accordo: Deposito ed officina di riparazione container ubicati fuori dall' area portuale: è la parte più povera del sistema del traffico container ed è un costo puro per tutti gli armatori; Costituzione dell' Agenzia del lavoro gestita dalla Port Authority: la dotazione finanziaria è di 15 mln/su 45 mln per il triennio 2017-2020. Trascorsi i tre anni l' Agenzia deve essere rifinanziata. A me pare oltraggioso, tra l' altro, tenere in sospenso l' illusione di un inserimento dei giovani nel mondo del lavoro; Bacino di carenaggio: se gestito da MSC per la manutenzione delle proprie navi da crociera o per i portacontainer può rappresentare un' occasione interessante. Ma nulla che possa paragonarsi alla ricchezza occupazionale, finanziaria e commerciale che produce il potenziamento della logistica ferroviaria import/export dei container prevista da una Società di trasporto ferroviario; Gateway: è una bufala e sarebbe uno spreco di denaro pubblico. Il Porto è attrezzato con un sistema di smistamento

ferroviario che non ha pari in tutta l' Europa e nei rimanenti porti italiani. In occasione degli stati generali del Porto del 14 settembre 2012 il Direttore della pianificazione Rfi Dott. Andrei ha ribadito: Gioia Tauro ha un piazzale di carico/scarico che sarebbe sufficiente a movimentare 500 mila teus all' anno sui treni. Oggi si riesce a fare appena un treno alla settimana. Da allora è scomparso anche quello. Alla gara di gestione del terminal (gateway), tra l' altro, non ha partecipato Rfi ma solo Sogemar del gruppo Contship. Per recuperare il ruolo di Porto dei miracoli degli anni 90 occorre rilanciare una politica di logistica ferroviaria-industriale che coinvolga la produzione ferroviaria presente sul territorio e il lancio di un parco rotabile per il trasporto delle merci di ultima generazione. Reggio ha fornito e fornisce tuttora l' intero territorio nazionale di una classe di lavoratori del settore ferroviario di altissimo livello professionale e tale classe può tornare molto utile nella realizzazione di un progetto dedicato di costruzione e logistica ferroviaria che da tempo giace sui tavoli della Regione e del Ministero. In uno studio del 2016 Confetra ha stimato che per ogni teu lavorato, si realizza un fatturato di 2900 euro con un utile d' impresa di 250 euro e un beneficio per lo Stato di 1450 euro. Un tale servizio genera 42 posti di lavoro per ogni 1000 container prodotti. Si calcola che per un tale traffico import/export il fatturato annuo sia di 20 miliardi con 285.000 posti di lavoro. La fuga di un tale traffico dai porti italiani verso i porti europei del nord (che attualmente è pari a 1,2 milioni) rappresenta una perdita secca per il Paese di 2,3 miliardi di euro. Nel 2015 il Porto di Gioia Tauro ha lavorato in transhipment il 97% del traffico pari a 2.546.805 teu. Ben lontano dai 3.500.000 raggiunti negli anni precedenti. Recentemente, inoltre, ha registrato una ulteriore e significativa perdita di attrazione del 12%. Da uno studio di Nomisma il porto di Genova, attualmente, ha una produzione di circa 11 miliardi di euro con 4,6 miliardi di valore aggiunto e 54.000 unità di lavoro di cui 37.000 nella sola città metropolitana. Inoltre per il Terzo valico sono stati investiti 6,5 miliardi (altro che ponte sullo Stretto) e con la legge di stabilità sono stati ripartiti 67 milioni di IVA sull' importazione delle merci. Il Porto di Gioia Tauro che ha prodotto solo lo 0,32% di fatturazioni Iva ha avuto un conferimento di circa 170 mila euro (le briciole). Si capisce allora perché Msc evidenzi sul proprio sito l' importanza del servizio terrestre che porta risparmi di circa il 30% e che, in atto, non viene prodotto da nessuno e si capisce anche perché ogni ritardo nella realizzazione di un efficace sistema di smistamento ferroviario delle merci penalizza qualsiasi armatore. Purtroppo il dato di cui bisogna prendere atto è che l' impoverimento delle strategie di sviluppo ed il mancato ammodernamento delle banchine ha colpito il mondo del lavoro con circa 400 licenziamenti che potrebbero diventare molti di più se non si supera l' attuale fase di stasi tra i partner Contship e Msc che conculca concretamente l' espansione del bacino. La Zes, se non ci sono distorsioni applicative, può essere un toccasana per le imprese, ma sono la visione strategica e gli interventi mirati che cambiano il futuro. La politica portuale del Paese non riguarda solo Genova e Trieste ma anche quella parte dell' Italia che porta a Gioia Tauro. È così che non si creano figli e figliastri. È così che si interviene per superare le diseguaglianze e far rinascere la speranza nel Mezzogiorno. Possibile che in campagna elettorale questi problemi non vengano trattati ampiamente ed efficacemente. Su cosa votiamo allora, per chi e per far che?

Le risposte all' appello della Gazzetta

Il Fronte del porto e quello che farà la nostra deputazione

All' appello del nostro giornale, rivolto a tutti i candidati, sul tema del "Fronte del porto", dopo la prima presa di posizione di Gabriele Siracusano (Liberi e Uguali), si registra l' intervento dell' ex rettore Pietro Navarra, oggi candidato nella lista del Partito Democratico. «Citando Elia Kazan potremmo dire che "il Fronte del porto" è la stella polare - afferma Navarra - che deve indirizzare le strategie politiche dei prossimi anni a tutti i livelli.

Il rapporto della città con il mare, oggi ridotto a mera cornice, deve tornare ad essere trainante per lo sviluppo e idea forte che riaffermi la nostra identità come territorio. Se i dati relativi alla cantieristica navale, dopo anni di crisi, sembrano tornare a sorridere, è l' economia legata al rapporto con lo Stretto e con il sistema portuale che deve essere la priorità delle prossime decisioni politiche.

Parlo al futuro perché, purtroppo, per quanto riguarda strettamente il porto, negli anni scorsi sono state fatte scelte sbagliate le cui conseguenze rischiamo di pagare a lungo. Mi riferisco al mancato inserimento di Messina tra i porti "core", come evidenziato nei giorni scorsi da Pat Cox, il coordinatore del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, che ha anche aggiunto come il nostro porto abbia tutte le caratteristiche per essere inserito nell' elenco.

Abbiamo però - sottolinea Navarra - una seconda opportunità, ed è la finestra del 2022, alla quale accedere proponendo l' inserimento del porto di Messina nell' elenco. Prima di allora, come rappresentanti di questo territorio abbiamo il dovere di non perdere, per la seconda volta, una preziosa opportunità. Essere porto "core" infatti, al di là delle tangibili ed immediate conseguenze sotto gli aspetti economici e legati alle attività produttive, equivarrà anche ad avere quell' arma in più per ribadire la necessità di un' Autorità portuale autonoma. Lo dicono oggi i numeri, lo dirà domani la nostra capacità di rivendicare un primato nei confronti di territori meno competitivi e produttivi del nostro come Gioia Tauro.

Nel contempo - insiste l' ex rettore -, un sistema portuale più forte sarà da traino per tutti gli altri settori, da quello commerciale a quello legato alla cantieristica ed infine al turismo. In quest' ottica voglio ricordare che l' Ateneo, per quanto attiene il Patto per la Falce, ha svolto fino in fondo il suo compito nei

limiti delle sue competenze, con la condivisione dei contenuti del Piano regolatore del porto ed il suo invio alla Regione per l' approvazione. Siamo ancora in attesa che questo passaggio, vitale per il futuro dell' intera area, registri il via libera da Palermo e auspichiamo una maggiore attenzione da parte dell' assessorato regionale ad una fase "chiave" per il futuro della nostra città».(l.d.)

Tremestieri, porto operativo al 50 per cento

Draga in azione anche in questo fine settimana per ripulire i fondali dalla sabbia entrata nelle ultime 48 ore. Completato, invece, al molo Colapesce, l'intervento del livellamento dei fondali in prospettiva dell'arrivo di navi da Crociera sempre più grandi.

Lungimiranza ed anche un pizzico di fortuna che non gusta mai. E così la motonave Rex che dopo aver portato via oltre 20 mila metri cubi dall'approdo a sud, è rimasta a Messina per eseguire altri lavori per conto dell'Autorità portuale, oggi è tornata a Tremestieri per dragare la sabbia entrata nel bacino in durante l'ultima mareggiata. Per questo motivo, oggi e domani, l'approdo a sud, funzionerà parzialmente ma, coincidendo l'ordinanza della capitaneria con il fine settimana, non ci saranno ripercussioni nella viabilità cittadina poiché la gran parte di Tir non può circolare. Lunedì, quindi, secondo quanto previsto dal responsabile tecnico dell'Authority, l'ingegnere Massimiliano Maccarone, l'approdo a sud potrà riprendere l'attività a pieno carico nella speranza che non ci siano altre scioccate. L'Autorità portuale di Messina, proprio in previsione di questi fenomeni avversi in sequenza, aveva programmato altri lavori da far eseguire alla stessa imbarcazione fatta giungere dal Veneto. Tra l'intervento di inizio settimana e quello tuttora in corso a Tremestieri, quindi, la motonave Rex II è stata impiegata nel porto storico per il livellamento dei fondali antistanti il molo Colapesce. In prossimità di questa banchina, si è scesi ad una profondità che supera i dieci metri per consentire già in questa stagione estiva, ma soprattutto in quella 2019, l'ormeggio di navi da crociera di stazza ancora superiore a quelle che si sono viste recentemente nel nostro porto. Msc, infatti, che da qualche anno sceglie Messina come scalo siciliano di imbarco e sbarco di migliaia di passeggeri, ha in cantiere altre due navi che presto faranno la loro apparizione nel Mediterraneo.

Battaglie su cui indirizzare le strategie politiche dei prossimi anni

Navarra (PD): "Rilancio del porto e cantieristica"

"Citando Elia Kazan potremmo dire che 'il fronte del porto' è la stella polare che deve indirizzare le strategie politiche dei prossimi anni a tutti i livelli. Il rapporto della città con il mare, oggi ridotto a mera cornice, deve tornare ad essere trainante per lo sviluppo e idea forte che riaffermi la nostra identità come territorio". Lo ha detto il candidato alla Camera dei Deputati per il Partito Democratico, Pietro Navarra. "Se i dati relativi alla cantieristica navale, dopo anni di crisi, sembrano tornare a sorridere - ha aggiunto -, è l'economia legata al rapporto con lo Stretto e con il sistema portuale che deve essere la priorità delle prossime decisioni politiche. Parlo al futuro perché, purtroppo, per quanto riguarda strettamente il porto, negli anni scorsi sono state fatte scelte sbagliate le cui conseguenze rischiamo di pagare a lungo. Mi riferisco al mancato inserimento di Messina tra i porti core, come evidenziato nei giorni scorsi da Pat Cox, il coordinatore del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, che ha anche aggiunto come il nostro porto abbia tutte le caratteristiche per essere inserito nell'elenco". "Abbiamo però - ha sottolineato Navarra - una seconda opportunità, ed è la finestra del 2022, alla quale accedere proponendo l'inserimento del porto di Messina nell'elenco. Prima di allora, come rappresentanti di questo territorio abbiamo il dovere di non perdere, per la seconda volta, una preziosa opportunità. Essere porto core infatti, al di là delle tangibili ed immediate conseguenze sotto gli aspetti economici e legati alle attività produttive, equivarrà anche ad avere quell'arma in più per ribadire la necessità di un'Autorità portuale autonoma. Lo dicono oggi i numeri, lo dirà domani la nostra capacità di rivendicare un primato nei confronti di territori meno competitivi e produttivi del nostro come Gioia Tauro". "Nel contempo, un sistema portuale più forte sarà da traino per tutti gli altri settori, da quello commerciale a quello legato alla cantieristica ed infine al turismo. In quest'ottica voglio ricordare che l'Ateneo, per quanto attiene il 'Patto per la falce', ha svolto fino in fondo il suo compito nei limiti delle sue competenze, con la condivisione dei contenuti del Piano Regolatore del Porto ed il suo invio alla Regione per l'approvazione. Siamo ancora in attesa che questo passaggio, vitale per il futuro dell'intera area, registri il via libera della Regione e - ha concluso - auspichiamo una maggiore attenzione da parte dell'Assessorato ad una fase chiave per il futuro della nostra città".

In crociera partendo da Catania, il 2018 anno di svolta per il Porto

Da Costa Crociere a Club Med, aumentano le tappe delle maggiori Compagnie. L' Autorità portuale presenterà le novità al Seatrade cruise global in Florida

CATANIA - La stagione crocieristica 2018 a Catania si annuncia con importanti novità. I 69 scali in programma, con un numero totale di passeggeri (oltre 130.000) quasi doppio rispetto al 2017, determineranno, infatti, una netta inversione di tendenza rispetto al trend degli ultimi anni. Una delle novità di maggior rilievo è il ritorno a Catania di Costa Crociere, che effettuerà 20 toccate. Sarà di nuovo possibile iniziare la vacanza partendo dal porto di Catania, non solo per gli ospiti residenti in Sicilia e nel sud della Calabria, ma anche per tutti i crocieristi provenienti da bacini di utenza remoti, che potranno approfittare dei numerosi collegamenti aerei diretti di cui dispone il vicino aeroporto di Fontanarossa e magari abbinare alla crociera un soggiorno nel magnifico Sud-Est siciliano. Il 2018 si preannuncia, dunque, come un anno di svolta e denso di novità, come l' arrivo di numerose navi di Compagnie del segmento luxury, quali Club Med, che farà tappa a Catania ad agosto con la Club Med II, la Croisi Europe, la Variety cruises e la Voyages to Antiquity, insieme con la consueta presenza del gruppo Royal Caribbean (con i brand Celebrity e TUI) ed il ritorno di Pullmantur, AIDA e WindStar. Sono queste le novità con cui l' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale si presenterà al Seatrade cruise global, che si terrà a Fort Lauderdale in Florida dal 5 al 8 marzo 2018. Il Seatrade cruise global è la fiera della crocieristica mondiale, il più importante appuntamento annuale dove domanda e offerta si incontrano da più di 30 anni. Vi partecipano i rappresentanti delle maggiori compagnie di crociera e tutti gli operatori del settore. È un momento importante per la promozione dei servizi legati alla crocieristica e alle destinazioni turistiche, nonché per conoscere tutte le novità del settore. La presenza dell' Adsp del Mare di Sicilia Orientale al Seatrade, verte a consolidare gli ottimi risultati già ottenuti per la stagione crocieristica 2018 in termini di aumento del numero di navi e passeggeri e a porre le basi per un ulteriore sviluppo del traffico crocieristico con trend di crescita e acquisizione di nuove compagnie che si auspica decidano di scalare il porto di Catania nei prossimi anni. Numerosi saranno i colloqui con i maggiori rappresentanti delle compagnie di crociera, per ottimizzare i risultati già ottenuti quest' anno e

-segue

per porsi sempre nuovi obiettivi. È anche in quest'ottica che si inserisce l'ipotesi di realizzare un profondo restyling del terminal crociere, il cui progetto è attualmente in fase di discussione con l'Autorità di sistema portuale ed i cui lavori potrebbero concludersi prima dell'inizio della stagione crocieristica 2019, in attesa del lancio di un concorso di idee internazionale per la costruzione di una nuova stazione che rivoluzionerà da un punto di vista di appeal l'accoglienza dei crocieristi al porto di Catania. L'incremento del segmento crocieristico si inserisce inoltre in un programma globale di riqualificazione di alcune aree portuali, con la creazione di pontili attrezzati per mega yacht ed una club house che offra i migliori confort agli armatori ed ai passeggeri, il tutto con una ricaduta economica importante sul territorio.

Augusta. Inaugurata la sede della fondazione Centro Servizi per il Mare di Bruxelles

Augusta. Stamattina, all'interno della sede dell'autorità portuale di sistema di Augusta, il coordinatore PatCox, massimo esponente della Commissione Europea per lo sviluppo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti di trasporto trans-europee (TEN-T), con il responsabile Francesco De Rosa, ha inaugurato la prima sede operativa in Italia della Fondazione Centro Servizi per il Mare di Bruxelles. Si tratta di uno spazio dedicato alle imprese pubbliche e private del comparto marittimo per facilitare le connessioni tra l'amministrazione dell'Ue e la logistica intermodale con il relativo bacino di utenti, oltre 350 mila imprese cui si sommano le organizzazioni, pubbliche o private, per lo sviluppo di un sistema logistico moderno ed efficiente nell'area Mediterranea che generi valore ai suoi utenti e al territorio tramite l'accesso diretto al fondo European Connecting Facilities. Nella lista europea delle opere di priorità la Sicilia non esiste. Il tasso di conversione delle proposte in progetti è talmente lento che la nostra perde i fondi Ue, i numeri parlano da soli. L'Irlanda era lo stato più povero dell'Ue, oggi sarebbe medaglia d'oro per spesa/progetti realizzati, la Sicilia sarebbe in fondo alla classifica. Il coordinatore PatCox si è congratulato per l'efficienza dell'Autorità portuale di Augusta e con la Fondazione Centro Servizi per il Mare di Bruxelles che ha seguito gli unici due progetti italiani che hanno avuto accesso al credito comunitario. Il Mediterraneo sarà al centro dell'agenda Ue dei prossimi anni, questa sede per l'intera area è già un ponte con l'Europa ha ribadito il coordinatore del Corridoio ScanMed. Oggi che non ci sono più risorse per il pubblico e per il privato, l'unica via d'uscita è il lavoro in sinergia sottolinea Francesco De Rosa, responsabile del CS Mare di Bruxelles il primo definisce le strategie e il secondo contribuisce, anche economicamente, ad avviare i progetti che una volta messi in rete restituiscono ricchezza. L'apertura della sede operativa ad Augusta ha un significato simbolico e strategico, perché la Sicilia può rappresentare il punto d'interconnessione di tutta l'area mediterranea, dove passa il 40% del traffico merci mondiale che oggi entra dal Canale di Suez ed esce dallo stretto di Gibilterra. Intercettarlo con un sistema integrato di porti e autostrade del mare vuol dire creare benessere per l'Europa e per l'intero sistema Paese. Come Fondazione crediamo che il rilancio dell'Italia passi dal Meridione e per questo vogliamo essere in prima linea per agevolare le imprese a entrare nel sistema Connecting Europe Facilities, per accedere alle risorse dell'Unione europea. All'incontro con il Commissario Ue

-segue

PatCox, tra gli altri, erano presenti il presidente dell'Autorità portuale di sistema della Sicilia orientale Andrea Annunziata, il segretario generale dell'AdSP Mare Sicilia Orientale, Carlo Guglielmi; il direttore marittimo della Sicilia Orientale, contrammiraglio Gaetano Martinez; l'ammiraglio della Marina Militare Nicola De Felice, il comandante del Porto di Augusta Attilio Montalto, il commissario dell'Autorità portuale di Messina Antonino De Simone, la direttrice Affari Europei di WISDO, Alessandra Arcodia, il rappresentante di Rfi Andrea Esposito, l'assessore regionale alle Infrastrutture Marco Falcone, l'eurodeputato del Ppe e membro della Commissione Tran, Salvo Pogliese, il deputato regionale Di Siracusa, Giovanni Cafeo, il sindaco di Siracusa Cetina Di Pietro, il sindaco di Melilli, Giuseppe Carta, il presidente di Confindustria Siracusa, Diego Bivona e il direttore di Confindustria Catania, Giovanni Grasso. La visita è stata promossa dall'associazione no profit WISDO Public Policy & Management. Siamo qui per individuare i punti di non connessione, incoraggiando la multimodalità. Il sistema portuale Malmoe-Copenaghen è un esempio europeo per cooperazione, specializzazione e redditività ha spiegato il coordinatore europeo PatCox. Dovete farlo anche voi nel Meridione d'Italia, al Sud d'Europa avete gli stessi problemi. È tutta la macroregione meridionale che soffre, dovete avere una voce unica e chiunque abbia una rappresentanza politica ha il dovere di essere presente nei luoghi dove l'Europa prende le decisioni. Dimenticate le agende locali e fate come gli scandinavi, 11 milioni di abitanti di Stati diversi che ragionano in un'unica direzione. Fissate le priorità, portatele a Roma, poi noi vi aiuteremo. Non c'è una porta secondaria per entrare a Bruxelles. Prendete questa mia visita come una sorta di sveglia, dobbiamo trovare i meccanismi per lavorare insieme e per venire qui in Sicilia con la stessa frequenza con cui andiamo in Svezia. Al termine della giornata, prima di proseguire la sua visita a Messina e a Gioia Tauro, il coordinatore europeo ha voluto esprimere alla Sicilia il proprio ringraziamento alla Sicilia per le azioni di soccorso e accoglienza ai migranti, la risposta migliore a chi in Europa vuole solo alzare muri e barriere.

Accordo con società olandese per export in Qatar dal porto di Chioggia **Siglata una commessa per due anni**

Accordo tra la multinazionale olandese Shawcor e l'Aspo di Chioggia per l'esportazione di 300 mila ton. di metatubi in Qatar dal porto clodense. La commessa garantirebbe un aumento del 25% dei traffici. L'accordo è stato firmato tra Damaso Zanardo, presidente dell'Azienda speciale per il Porto di Chioggia ASPO di proprietà della Camera di Commercio Venezia Rovigo Delta Laguna- re, e i vertici di Shawcor, produttrice di tubazioni industriali e rivestimenti da impiegare nel trasporto pipeline di Oil&Gas. Una commessa della durata di due anni affidata a uno stabilimento di Adria per la produzione di 300 mila tonnellate di metatubi in esportazione, che vedrà anche arrivi di materia prima per altre 200 mila ton.. Già a giugno potrebbe partire la prima nave per l'export dei prodotti in Qatar, una volta ottenuto il collaudo della banchina. "Questo dimostra - osserva Zanardo - che lo scalo marittimo di Chioggia possiede enormi potenzialità e forti capacità attrattive, che necessita solo di alcuni investimenti, come lo scavo delle banchine a quota mt -7,5 e la realizzazione di un capannone a norma per la gestione delle rinfuse. Altro risultato positivo e incoraggiante - prosegue Zanardo - è il prossimo avvio della Bonifica e riqualificazione ambientale di una vasta area che, dopo decenni, sarà finalmente riconvertita in piazzali portuali con annesse ulteriori banchine, un intervento a gara per oltre € 30milioni, di fatto un ampliamento del Porto Commerciale con fondali da almeno mt -8,50. Gli step successivi e fondamentali per il rilancio del Porto - conclude - saranno le operazioni di manutenzione ordinaria di tutti i canali di accesso, per consentire l'ingresso e l'approdo di navi da 8/9 mila ton. in modo da permetterci di competere con gli altri porti del Mediterraneo".

CHIOGGIA: DALL'ACCORDO CON IL QATAR ARRIVA LA CRESCITA DE 25% DEI TRAFFICI

Chioggia: Dall'accordo con il Qatar arriva la crescita de 25% dei traffici

26 Feb, 2018

CHIOGGIA- Il porto di Chioggia si prepara ad un aumento del 25% dei traffici. Tanto infatti vale l'accordo firmato, nei giorni scorsi, tra la multinazionale olandese Shawcor e l'Aspo di Chioggia per l'esportazione di 300 mila tonnellate di metatubi in Qatar dal porto veneto. L'Aspo è l'Azienda Speciale della Camera di Commercio di Venezia, Rovigo, Delta Lagunare, Chioggia, istituita nel 1979 e che svolge funzioni di rappresentanza pubblica nell'interesse generale del porto.

Hanno firmato l'accordo: Damaso Zanardo, presidente dell'ASPO, e i vertici di Shawcor, produttrice di tubazioni industriali e rivestimenti da impiegare nel trasporto pipeline di Oil&Gas.

La commessa di 300 mila tonnellate di metatubi, è stata affidata a uno stabilimento di Adria che produrrà per il mercato dell'esportazione in Qatar, la durata del contratto prevede 2 anni di attività, durante i quali il porto di Chioggia sarà anche interessato dall'arrivo della materia prima necessaria alla produzione dei metatubi per un totale di 200 mila tonnellate.

La prima nave con a bordo il carico di metatubi diretti in Qatar, potrebbe partire fra un paio di mesi, dopo però avere ottenuto il collaudo della banchina. Il presidente dell'Aspo Zanardo ha commentato: "Questo dimostra che lo scalo marittimo di Chioggia possiede enormi potenzialità e forti capacità attrattive, che necessita solo di alcuni investimenti, come lo scavo delle banchine a quota mt -7,5 e la realizzazione di un capanone a norma per la gestione delle rinfuse."

Secondo quanto affermato da Zanardo quindi si tratta di un risultato positivo che apre prospettive e incoraggia all'avvio delle operazioni di bonifica e di riqualificazione ambientale dell'area: "Una vasta area che, dopo decenni, sarà finalmente riconvertita in piazzali portuali con annessi ulteriori banchine," ha spiegato il presidente dell'Aspo- "un intervento a gara per oltre 30 milioni di euro, di fatto un ampliamento del Porto Commerciale con fondali da almeno mt -8,50. Gli step successivi e fondamentali per il rilancio del Porto saranno le operazioni di manutenzione ordinaria di tutti i canali di accesso, per consentire l'ingresso e l'approdo di navi da 8/9 mila ton. in modo da permetterci di competere con gli altri porti del Mediterraneo".

Viabilità del porto, c'è la gara

Rosario Raffaele S. STEFANO DI CAMASTRA

È stata pubblicata il 21 scorso sulla Gazzetta Europea la gara per l'affidamento della progettazione esecutiva della viabilità di accesso al Porto Turistico e del collegamento con la statale 113 lato ovest, l'autostrada e il lungomare di Villa Margi, frazione di Reitano. Il termine per la ricezione delle offerte è fissato al prossimo 23 marzo.

L'intervento per l'importo di 10 milioni e mezzo è finanziato dal Patto per la Città Metropolitana di Messina, quale opera connessa al porto, e consentirà di sviluppare le infrastrutture già realizzate per l'urbanizzazione delle aree artigianali fino al porto lato valle e fino alla Statale nella zona autoparco lato monte. Contestualmente è prevista la realizzazione di un collegamento del tipo ciclopedonale della zona portuale con il lungomare di Villa Margi ed esattamente fino alla scultura "Finestra sul Mare" di Fiumara d'Arte, che costituirà terminale dell'intervento.

Per la realizzazione dell'opera è stato già affidato l'incarico per lo studio geologico e le indagini geognostiche. L'opera, oltre che risultare funzionale all'accessibilità del porto, costituirà infrastruttura finalizzata a garantire l'utilizzo della zona artigianale e della zona sportiva (essendovi nei pressi il palazzetto dello sport e il campo sportivo) senza alcuna interferenza sotto il profilo viabilistico con il centro abitato.