

Data
29 novembre 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Porti: Trieste, attraccata nuova gru..."(Ansa, Corriere Marittimo)

Genova:

"...Un anno di attività con il Porto dei piccoli..."(Gazzetta Marittima)

"...Pietro Chiesa", lavoro e cultura nel dna dei portuali..."(La Repubblica GE)

Livorno:

"...Post-Panamax, a Livorno..."(Gazzetta Marittima)

"...Corsini: <<Col nuovo impianto>>..."(Il Tirreno)

"...L'appello di Ugl-mare..."(Il Telegrafo LI)

"...Il depuratore pronto a salutare la Venezia ..." (Il Tirreno)

Piombino:

"...Slot a Piombino, aperta la corsa..."(Gazzetta Marittima)

"...Un treno navetta dal Porto fino a Campiglia..."(Il Tirreno)

Ancona:

"...Porti: Intesa Ancona-Civitavecchia..."(Ansa)

"...AdSP Adriatico centrale: Giampieri a Perugia al Convegno..."(Ferpress)

Civitavecchia:

"...Filt Cgil: <<Il porto rischia una crisi>>..."(La Provincia)

"...Nasce il macro-sistema..."(Gazzetta Marittima)

"...Porto, chiesto un tavolo di crisi..."(Il Messaggero Civitavecchia)

Napoli:

"...Porto, città e molo San Vincenzo..."(Informazioni Marittime)

Ancona:

"...Presentato accordo Banco di Napoli-AdSP Mar Ionio per sviluppo Zes..."(Ferpress, The MediTelegraph, Informare, Informazioni Marittime, Il Messaggero Marittimo, Quotidiano Taranto, La Gazzetta di Taranto)

"...Raggiunta l'intesa..."(Quotidiano Taranto)

"...Buone prospettive per il molo polisettoriale..."(Quotidiano Taranto)

Olbia:

"...Autorità Portuale mar di Sardegna: passa primo bilancio..."

(Ansa, Informazione Marittime, Informare)

Cagliari:

"...Sardegna, parte il "sistema"..."(Gazzetta Marittima)

"...Da Cagliari altro schiaffone a Delrio..."(Gazzetta Marittima)

Messina:

"...Arriva "Msc Seaside" la nave..."(Gazzetta del Sud)

"...Porto, banchina XX il lungo stop genera timori..."(Gazzetta del Sud)

Porti: Trieste, attraccata nuova gru transtainer da 45 tonn.

Al molo gestito da Samer possibile operare su 2 treni alla volta

(ANSA) - TRIESTE, 28 NOV - E' stata attraccata oggi al Terminal di Riva Traiana del Porto Nuovo di Trieste - gestito dalla Samer Seaports & Terminals S.r.l. - una nuova gru transtainer, alta oltre 12 metri e larga 50, capace di alzare fino a 45 tonnellate, che sarà installata su rotaia e attivata in tempi brevi.

La gru, costruita dalla ditta austriaca Kunz presso i cantieri navali "3 Maj" di Rijeka (Croazia), è stata trasportata verso Trieste su una chiatte della ditta triestina Ocean, in collaborazione con l'italiana Fagioli. Si tratta di un investimento di oltre dieci milioni di euro, interamente privato, effettuato da parte della Samer Seaports & Terminals Srl, che sta così trasformando il Molo V in un moderno Terminal ferroviario dedicato allo sbarco e all'imbarco di semirimorchi, casse mobili e container, base operativa di quella che ormai è universalmente riconosciuta come l'Autostrada del Mare che collega Trieste alla Turchia.

"Sono stati spesi oltre 6,5 milioni di euro - commenta l'ad della Samer Dorian Mistrangelo - per l'acquisto, il trasporto e l'installazione di una gru transtainer ad alto contenuto tecnologico, e ulteriori milioni per ammodernare la nostra infrastruttura ferroviaria e la banchina del Molo V. I treni che arrivano al Terminal sono lunghi 550 metri e i tecnici potevano operare soltanto su mezzo treno alla volta, aumentando le manovre ferroviarie e dilatando i tempi di carico e scarico delle merci. Adesso, grazie alla nuova gru, saremo in grado di operare su due treni alla volta. E' un po' presto per fare previsioni, ma abbiamo calcolato che il traffico ferroviario al Molo V potrebbe lievitare in breve tempo di oltre il 50%, arrivando così intorno ai 3.000 treni all'anno".

Al Terminal di Riva Traiana approdano giornalmente i traghetti ro-ro destinati ai porti turchi di Pendik, Ambarli, e Mersin, per un totale di 10 toccate alla settimana. Le moderne navi della UN. Ro-Ro hanno una capacità di 300 mezzi pesanti. La Samer Seaports & Terminals movimentata ogni anno una media di 150.000 unità e 22.000 mezzi nuovi, per un totale di oltre 3 milioni di tonnellate di merce. (ANSA).

Trieste, arrivata la gru transtainer

Trieste, – In Riva Traiana arriva l'imponente gru transtainer

Investimento valutabile in oltre 10 milioni di euro

Il Molo V diventa una moderna infrastruttura ferroviaria

Il Terminal di Riva Traiana del Porto Nuovo di Trieste – gestito dalla Samer Seaports & Terminals S.r.l. (al 60% di proprietà dell'armatore turco U.N. Ro-Ro Isletmeleri A.S. di Istanbul e al 40% della Samer & Co. Shipping S.p.A.) – si arricchisce di una nuova importantissima infrastruttura.

Il riferimento è all'imponente gru transtainer (alta oltre 12 metri e larga 50 metri, capace di alzare fino a 45 tonnellate) che è attraccataattraccata sul lato nord del Molo V e sarà installata su rotaia e attivata in tempi brevi, in modo da rendere così il Terminal perfettamente adatto a sfruttare appieno l'intenso traffico ferroviario del Porto Nuovo di Trieste.

La gru transtainer, costruita dalla ditta austriaca Kunz presso i cantieri navali "3 Maj" di Rijeka (Croazia), è stata trasportata verso il Porto di Trieste su una chiatta della ditta triestina Ocean in collaborazione con l'italiana Fagioli. Si tratta di un investimento estremamente rilevante – valutabile in oltre dieci milioni di euro, interamente privato – effettuato da parte della Samer Seaports & Terminals S.r.l., che sta così trasformando il Molo V in un moderno Terminal ferroviario dedicato allo sbarco e all'imbarco di semirimorchi, casse mobili e container. Il Terminal di Riva Traiana è la base operativa di quella che ormai è universalmente riconosciuta come l'Autostrada del Mare che collega Trieste alla Turchia. Il traffico ferroviario, in arrivo e in partenza da e verso il Centro e Nord Europa (Germania, Lussemburgo e Austria), è quindi destinato ad aumentare. Con una conseguente crescita dei traffici per tutto il Porto di Trieste.

L'amministratore delegato della Samer Seaports & Terminals S.r.l. Dorian Mistrangelo prova ad entrare nei dettagli dell'investimento. "Sono stati spesi oltre 6,5 milioni di euro per l'acquisto, il trasporto e l'installazione di una gru transtainer ad alto contenuto tecnologico, e ulteriori svariati milioni per ammodernare la nostra infrastruttura ferroviaria e la banchina del Molo V lato sud. I treni che arrivano al Terminal sono lunghi 550 metri e i tecnici potevano operare soltanto su mezzo treno alla volta, aumentando le manovre ferroviarie e dilatando i tempi di carico e scarico delle merci. Adesso, grazie alla nuova gru, saremo in grado di operare su due treni alla volta. E' un po' presto per fare previsioni, ma abbiamo calcolato che il traffico ferroviario al Molo V potrebbe lievitare in breve tempo di oltre il 50%, arrivando così intorno ai 3.000 treni all'anno. Infine, ci tengo a ringraziare l'Autorità Portuale per il supporto che ci ha garantito in questa operazione".

Al Terminal di Riva Traiana approdano giornalmente i traghetti ro-ro destinati ai porti turchi di Pendik, Ambarli, e Mersin, per un totale di 10 toccate alla settimana. Le moderne navi della U.N. Ro-Ro hanno una capacità di 300 mezzi pesanti. La Samer Seaports & Terminals S.r.l. movimentata ogni anno una media di 150.000 unità e 22.000 mezzi nuovi, per un totale di oltre 3 milioni di tonnellate di merce. Numeri che, alla luce dei recenti ingenti investimenti sulle infrastrutture del Molo V, sono destinati ad aumentare in modo significativo.

Un anno di attività con Il Porto dei piccoli

GENOVA – La storica cornice di Palazzo San Giorgio ha ospitato l'annuale evento de Il Porto dei piccoli Onlus, un momento speciale per presentare le iniziative ed i progetti offerti ai bambini in terapia nell'anno appena trascorso. A fare gli onori di casa il presidente dell'Associazione Ignazio Messina, che ha invitato l'assessore regionale Sonia Viale a testimoniare il proprio sostegno e la condivisione dei valori dell'Associazione. "Siamo sempre attenti e vicini alla mission del Porto dei piccoli e a tutte le iniziative in favore dei bambini che affrontano la malattia" – queste le parole dell'assessore – "ed è per me un piacere essere qui questa sera tra tante persone di questa città che si impegnano costantemente per essere di aiuto agli altri." 365 giorni di attività, oltre 10 mila ore di attività effettuate, 20 operatori socio-psico-pedagogici occupati, 50 volontari formati, 40 escursioni realizzate, 38 Unità medico-pediatrie coinvolte e più di 8000 bambini seguiti, di cui 32 a domicilio, questo il bilancio delle iniziative e dei progetti offerti nel corso del 2017 da Il Porto dei piccoli ONLUS a sostegno dei bambini in terapia ospedaliera e a domicilio, presentati da Gloria Camurati, fondatrice e direttore dell'Associazione.

Importante la presenza del presidente dell'Ist. G. Gaslini Pietro Pongiglione, che ha siglato una convenzione per ufficializzare e riconoscere un rapporto che dura da dodici anni. A rappresentare l'Ospedale pediatrico anche numerosi primari e medici coinvolti nei progetti che Il Porto dei piccoli sviluppa costantemente per offrire un servizio sempre più professionale e rispondente alle esigenze segnalate dai diversi reparti in cui è presente.

"Il Porto dei piccoli offre una presenza costante al fianco dei nostri piccoli in stanza" – è intervenuto il Prof. Paolo Moretti, Responsabile dell' Unità Operativa di Medicina Fisica e Riabilitazione del Gaslini – "ma uno dei suoi punti di forza è quello di proporsi come partner progettuale. Per venire incontro ad esempio alle esigenze dei bambini che non possono comunicare potremo sviluppare insieme progetti dedicati, da avviare in collaborazione nel corso del prossimo anno."

-segue

L'Associazione ha il mare come elemento caratteristico, fonte di fascino e meraviglia e straordinario mezzo di comunicazione per coinvolgere i più piccoli e portarli lontano dal luogo di cura.

Per questo tra i numerosi amici, i soci ed i sostenitori presenti, molti sono stati i rappresentanti delle realtà legate al mare ed al porto (Terminal Sech, Gruppo degli Antichi Ormeggiatori di Genova, Union Flag, Ottavio Novella, per citarne alcuni) oltre che della Direzione Marittima della Liguria e della Marina Militare Italiana.

Momento centrale della serata la presentazione del nuovo libro "Succhiasangue e Barbanera", una favola scritta da bambini per altri bambini e rielaborata da Luisa Zappa Branduardi, moglie del celebre cantautore. A dare voce alla fiaba l'attrice genovese Patrizia Ercole, per trasmetterne le emozioni e l'importante messaggio: insieme si possono affrontare le proprie paure. E cosa fa più paura dell'ospedale?

Al termine la tradizionale consegna delle targhe ai Sostenitori che in questi dodici anni hanno permesso al Porto dei piccoli di raggiungere migliaia di bambini tra Liguria, Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Toscana, portando il suo "mare" di gioia e serenità anche dove il mare non c'è.

“Pietro Chiesa”, lavoro e cultura nel dna dei portuali

Il sostegno alle iniziative legate a libri e ricerche anche in un momento difficile come quello che sta vivendo la compagnia

SERGIO BOLOGNA *

Sono (anche) i lavoratori delle Compagnie portuali a dare molto spesso un contributo in denaro per il sostegno di iniziative culturali, per esempio per lo studio della storia, per la conservazione della memoria, per la manutenzione di archivi — cioè per quel tipo di attività che non trovano mai sponsor, perché non danno lustro, come può essere invece il finanziamento del restauro di un'o-

pera d'arte o di un monumento, da ricoprire con cartelloni dove il nome dell'illustre mecenate è messo in risalto.

Sto parlando della Compagnia del carboné “Pietro Chiesa” e sto parlando per diretta esperienza perché sono stati loro a finanziare la pubblicazione del mio libro “Le multinazionali del mare”, stampato dalla casa editrice di una ben nota e celebrata Università ma che, senza il contributo dei lavoratori di cui Tirreno Bianchi è console, non avrebbe forse mai visto la luce. Ho chiesto a Tirreno di mandarmi un elenco delle iniziative che ha sostenuto, magari con contributi modesti, e mi ha mandato due pagine di roba. A farne i nomi non sarò certo io,

per rispetto della discrezione che contraddistingue questo genere di azioni e le rende ancor più meritevoli ma mi piace ricordare questi preziosi segnali d'incoraggiamento che dei lavoratori del porto mandano a chi svolge un'opera culturale che, attraverso la memoria, difende l'integrità

Contributi per lo studio della storia, per la conservazione della memoria, per la manutenzione di archivi quel tipo di attività che non trovano mai sponsor

di una storia collettiva, difende il valore di un'identità sociale, territoriale, produttiva.

Mi piace ricordarlo soprattutto in questo momento difficile per la “Pietro Chiesa”, difficile per la situazione di quella trentina di lavoratori che solo l'ignavia di una classe dirigente è riuscita a trasformare in un “caso sociale”. Mi piace ricordarlo perché ho la sensazione talvolta che siano molto soli, tanto da chiedersi dove sono finiti molti di quelli che loro hanno modestamente ma significativamente sostenuto e incoraggiato anche in campi ben diversi dalla cultura. Ma forse mi è sfuggito qualcosa, scusatemi.

— docente e scrittore

© RIPRODOTTO DA ORE RIVISTE

Post-Panamax, a Livorno adesso si può

LIVORNO – Forse non c'entra niente: ma l'esercizio di ponderata bravura con cui il cluster portuale labronico ha avviato e mantiene l'accosto settimanale delle gigantesche MSC ("Vita" e "Meline" ad oggi: in arrivo in queste ore anche una terza) nel terminal Lorenzini in Darsena Toscana fa da contraltare all'invito – più che significativo, visto da quale pulpito arriva – dell'armatore Aponte a Genova perché anche in quel porto si abbia "più coraggio" per accogliere le grandi navi.

A Livorno, come hanno spiegato il direttore marittimo contrammiraglio Giuseppe Tarzia e il presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini, questo coraggio c'è stato e continua. In condizioni che, vista la strettoia del Marzocco per arrivare in Darsena Toscana, sono davvero difficili, con pochi metri d'acqua sia a dritta che a sinistra: ma che testimoniano sia l'attenta programmazione in relazione al meteo, sia in particolare le capacità professionali della Guardia Costiera, dei piloti del porto e dei rimorchiatori. Il rivisitato detto evangelico "È più facile che un cammello passi dalla cruna di un ago che una MSC da 9 mila Teu entri in Darsena Toscana" non è solo una battuta sentita lunedì in conferenza stampa a Palazzo Rosciano: è la semplificazione di un problema che tutto il cluster portuale ha affrontato e sta affrontando per non perdere traffici containers vitali in attesa della piattaforma Europa. Che cosa stia facendo il porto in concreto è stato illustrato da Corsini e Tarzia dopo la proiezione di due filmati della Scovavento rispettivamente sull'ingresso della "Vita" (quasi 9 mila teu) e sui lavori del "microtunnel" che nel 2019 eliminerà definitivamente i tubi dell'Eni dalla strettoia, consentendo di avere finalmente una larghezza navigabile di 120 metri contro i poco meno di 60 di oggi. Corsini ha insistito molto sui tempi veloci da rispettare, consapevole che le grandi navi stanno sostituendo sempre più rapidamente quelle medie. L'ammiraglio Tarzia da parte sua ha sottolineato l'impegno, il senso di responsabilità ma anche la ferrea programmazione e collaborazione di tutti i servizi tecnico-nautici per far entrare navi che sotto sotto tutti gli aspetti "al limite".

-segue

Enio Lorenzini, dell'omonimo terminal, e Luca Becce, ad del Terminal Darsena Toscana, a loro volta si sono impegnati a contribuire anche economicamente ai lavori già avviati per resecare la sponda nord della strettoia, acquisendo nuova larghezza al canale. Da tutti, grandi riconoscimenti ai piloti (il capopilota Massimiliano Lupi ha diretto personalmente le manovre) e ai rimorchiatori (Corrado Neri dell'omonimo gruppo ha citato la potenza e manovrabilità dei mezzi più recenti ma anche l'estrema bravura dei suoi equipaggi). In sintesi estrema: è la collaborazione totale di tutte le componenti del cluster portuale a consentire che Livorno non perda traffici importanti in attesa della Darsena Europa e a rendere possibile – meteo permettendo – l'accesso alle mega-Msc da oltre 300 metri di lunghezza e 50 di larghezza. I prossimi lavori, che vedranno un contributo anche economico dei due terminal containers in Darsena, saranno un ulteriore passo avanti a dimostrare che il porto di Livorno ha un grande futuro ma nel frattempo si guadagna anche in grande presente.

Corsini: «Col nuovo impianto tanti servizi in più per il porto»

■ LIVORNO

Fabio Canaccini, presidente dell'associazione "La rinascita per Livorno" che ha collaborato all'iniziativa svoltasi al *Tirreno*, ha introdotto l'illustrazione del progetto affidata poi all'amministratore delegato di Asa Ennio Trebino. «La nostra idea - ha detto Canaccini - è quella di concentrarci sul futuro di questa area che una volta liberata deve essere rivista, urbanisticamente parlando, per renderla di nuovo fruibile anche da un punto di vista storico e ambientale». Di un'area che deve diventare un polmone attivo per i crocieristi che decidono di rimanere a Livorno ha parlato anche il

Canaccini: «L'area liberata dovrà essere resa di nuovo fruibile»

presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini, garantendo che l'ente farà la propria parte per andare avanti con il progetto di delocalizzazione. **Autorità** che sta già lavorando a un percorso museale da offrire ai turisti.

«Siamo particolarmente felici di essere arrivati a questo protocollo - ha detto Corsini - principalmente per il fatto che le aree di nostra proprietà hanno consentito di partire con questo primo step per il trasferimento del depuratore. Ci sarà la possibilità di avere acque industriali per il porto in maggiore quantità intervenendo anche sulla rete fognaria, lo scarico delle acque reflue avverrà fuori dal porto con un miglioramento delle acque portuali». Corsini ha annunciato anche l'intenzione di recuperare, di concerto con il Comune, le strutture antiche presenti nell'area. Come il silos: sarà valorizzato, deve diventare un'opportunità e non sarà abbattuto.

L'appello di Ugl-mare «Si rimuova l'Urania dal bacino galleggiante»

Livorno



«LA NAVE Urania deve essere rimossa al più presto dal bacino galleggiante Mediterraneo». Lo chiede il coordinatore territoriale Ugl-mare Giorgio Ferri rivolgendosi a Sopromar, Azimut e Cantiere Montano, coinvolti nella rimozione a cui è stato dato il nulla osta dalla **Autorità Portuale**. E dalla Procura, dopo il dissequestro del bacino. Questo a due anni dall'incidente causato dallo scivolamento dell'Urania dalle iaccate, mentre era in manutenzione nel Mediterraneo. L'invito di Ferri si lega «al bisogno di ripristinare il bacino per creare occasioni di lavoro»

**Il depuratore
lascia la Venezia:
lavori tra un anno**



Il convegno nel salone del Tirreno ■ PARADISI IN CRONACA

Il depuratore pronto a salutare la Venezia

Tra un anno il via al trasferimento che si concluderà nel 2024: così si potrà riqualificare l'area in centro

L'OPERAZIONE PRESENTATA AL TIRRENO

L'intesa tra Asa, Regione, Comune e Port Authority fa decollare un progetto atteso da decenni. Il nuovo impianto sarà costruito in via Enriques

di Enrico Paradisi
LIVORNO

Un nuovo depuratore da costruire in fondo a via Enriques, in un terreno di proprietà dell'Authority portuale al confine con la raffineria Eni, porterà alla dismissione per gradi dell'impianto del Rivellino. Una rivoluzione epocale che libererà di fatto tre ettari e mezzo di prezioso tessuto urbano nel cuore del quartiere della Venezia. L'operazione, presentata ieri nel salone del Tirreno nel corso di un incontro moderato dal direttore del nostro giornale Luigi Vicinanza e dal capocronista Alessandro Guarducci, si inquadra nell'ambito di un protocollo di intesa tra Asa,

Regione, Comune, Autorità Idrica Toscana, Autorità di sistema portuale, e prevede tre fasi. All'iniziativa, in un salone gremito, hanno partecipato l'assessora regionale Federica Fratoni, il presidente dell'Authority Stefano Corsini e in rappresentanza dell'autorità idrica, Lorenzo Maresca. Per l'amministrazione comunale, è intervenuto l'assessore Alessandro Aurigi mentre Asa era rappresentata dall'amministratore delegato Ennio Trebino.

Proprio quest'ultimo ha iniziato a descrivere il progetto. Si parte con la nuova costruzione di una linea di trattamento delle acque civili per 30 mila abitanti equivalenti di cui 15 mila a servizio della zona nord della città, da Porta a Terra a via Firenze, e 15 mila a servizio del depuratore industriale di Paduletta, in zona ex Trw, che verrà così riattivato a pieno regime per le attività già presenti o quelle che si potranno insediare nell'area. In questo modo sarà coperto da subito il deficit dell'attuale depuratore del Rivellino che ha comunque necessità di essere potenziato.

La seconda fase prevede invece il completo trasferimento della linea di depurazione delle acque civili di Livorno con il completamento del nuovo impianto, fino a raggiungere una potenzialità di 250 mila abitanti equi-

valenti. Arrivati al completamento di questo secondo lotto si potrà liberare completamente l'area oggi occupata dall'ingombro del Rivellino. Inizio dei lavori? Trebino risponde sicuro: «All'inizio del 2019». E la loro conclusione? «Domanda difficilissima - risponde l'ad di Asa - Forse tra il 2023 e il 2024». L'ultima fase, non indispensabile però, consisterebbe nel trasferimento in via Enriques, questa volta dal Picchianti, anche di tutta la linea di trattamento dei fanghi, il che migliorerebbe la funzionalità di tutto il sistema.

L'intesa a cui la giunta toscana ha dato il via libera è il primo passo a successivi accordi di programmazione, in cui saranno individuate anche le risorse finanziarie necessarie. Per il primo intervento intanto sono previsti e già stanziati 4,6 milioni di euro di investimenti (di cui 1,6 dalla Regione) e ulteriori 2 milioni di Asa per il "revamping" dell'impianto di Paduletta, come ha sottolineato Trebino. «Con il primo lotto - afferma - tutto rimane come è oggi, salvi i benefici di un migliore funzionamento dell'impianto, mentre per lo spostamento fisico del depuratore occorre un ulteriore investimento di 25 milioni di euro». Una cifra significativa che può trovare risposta se si pensa al valore potenziale delle aree che si andreb-

bero a liberare o riutilizzare: in tutto 7,5 ettari (il 10% del Pentagono del Duontalenti) di proprietà fondamentalmente di Comune e Authority, e quindi pubbliche. L'area che occupa attualmente il Rivellino «è un'area di grande pregio - spiega - poi l'ex direttore generale di Asa Michele Caturegli, ed è in posizione strategica essendo un punto di cerniera tra la stazione marittima e il centro storico. Quindi si potrebbero trovare contributi europei in un progetto di riqualificazione urbana generale che arriva fino alla Dogana d'Acqua, interventi di privati per realizzazione di opere che hanno redditività». Si potrebbe dunque pensare, ad esempio, a strutture che abbiano una forte attrazione turistica. «Un patrimonio fatto da un'area vasta da pensare e progettare in modo unitario - sottolinea Caturegli - che metta insieme le esigenze del porto passeggeri, dei flussi turistici delle crociere, con quelle della città. La fase di progettazione del futuro terminal passeggeri dovrebbe tener conto di questa prospettiva». Ad esempio, lancia l'idea l'ex direttore Asa, tra l'ex silos e il Forte San Pietro si potrebbe realizzare una funivia panoramica in quota che consenta da un lato la visibilità del disegno geometrico della città Medicea, città idea-

le progettata dal Duontalenti, e dall'altro favorirebbe la penetrazione dei turisti che arrivano via mare direttamente nel cuore del centro storico. Oppure con la costruzione di una ruota panoramica, con le stesse funzioni di visuale suggestiva sulla città e sulla costa. A fianco a queste operazioni in un progetto di recupero urbano si potrebbe ripensare anche alla funzionalità dell'ex Teatro San Marco che potrebbe riassumere la sua funzione come arena all'aperto con lo scenario alle sue spalle della Fortezza Nuova



Michele Caturegli ha presentato il progetto

➔ L'ASSESSORA REGIONALE

«Miglioramento per la città e l'ambiente»

«Che Livorno vuole bene al suo mare si vede dalla previsione di essersi dotati tra i primi di un depuratore, e questa nuova opera dimostra quanto il tema stia a cuore». Parole e musica dell'assessora regionale Federica Frattini, che nel suo intervento ha fatto capire come la



Regione non sia stato partner solo di tipo finanziario, ma abbia partecipato al progetto come soggetto attivo «Non ci siamo mossi in autonomia - ha aggiunto - ma su indirizzo del consiglio regionale su proposta del consigliere Francesco Gazzetti, che mi aveva presentato l'idea poi sposata e cofinanziata dalla Regione». Nell'operazione, anche per l'assessora, il tema del miglioramento dell'impianto si sposa poi con quello della rigenerazione urbana. «Questo primo intervento serve a efficientare l'impianto - ha confermato Frattini - ma anche a migliorare la

situazione ambientale. In tutto questo ragionamento, il progetto complessivo ci vede impegnati per la fase due, per la quale si devono trovare finanziamenti che possono essere intercettati anche al di fuori del bilancio della Regione». Ai fondi ministeriali e a fondi europei si riferisce l'assessora che sulla data però non si sbilancia: «Questo percorso prende avvio nel 2019 e si accompagnerà alla progettazione della seconda fase che ci dirà anche la caratura del progetto per lotti funzionali, per continuare cioè a proseguire il progetto per step. Se invece di parlare di 25 milioni tutti insieme si potesse procedere con tranche inferiori si potrebbe affrontare sicuramente meglio la questione».

-segue

AUTORITÀ IDRICA

«Partner privati per finire l'opera»

Per l'Autorità idrica, l'operazione porterà molti servizi in più. «Oltre la mera depurazione delle acque reflue della città, con il primo step - ha ricordato Lorenzo Maresca - si va a migliorare l'impianto a servizio della zona industriale, si potenzia l'impianto di acqua industriale già esistente, e si intercettano i percolati di Vallin dell'Aquila». E per recuperare i fondi per completare l'opera, già di per sé attrattiva per finanziamenti ministeriali e comunitari, Maresca ha ricordato che dando servizi ai privati potrebbe essere attrattiva anche di partner privati, attraverso un meccanismo di partenariato pubblico-privato

LE FOTO DEL CONVEGNO



Tutto esaurito nel salone del Tirreno: uno scorcio della platea (Marzi/Pentafoto)



I relatori del dibattito sui depuratore (Marzi/Pentafoto)



Un altro scorcio della platea (Marzi/Pentafoto)



Numerosi gli spettatori all'incontro che si è svolto al Tirreno (Marzi/Pentafoto)

Aurigi: «Vogliamo rilanciare il cuore storico del centro»

► LIVORNO

«La prima cosa che viene da pensare - ha detto l'assessore **Alessandro Aurigi** - è l'importanza di riuscire a delocalizzare il depuratore. Noi abbiamo lavorato fin dall'inizio su questo progetto che nasce su un'idea dagli anni '90, ma non è mai partito». Quello di oggi è un passaggio fondamentale, «una prima pietra», ha spiegato Aurigi, rivendicando l'opera di coordinamento tra gli enti e l'entusiasmo e l'impegno profuso dall'amministrazione comunale che ha portato a questo risultato, annunciando che il progetto ha già trovato applicazione nella previsione urbanistica del nuovo piano strutturale. «Fin dall'inizio del nostro mandato abbiamo puntato sulla riqualificazione della Venezia - dichiara - Abbiamo bloccato la cementificazione mettendo in sicurezza la zona rispetto a 11 mila metri quadri di cemento che avrebbero colpito il Luogo Pio, e

L'assessore annuncia l'apertura del Bottini e del Museo della città

aperto un dibattito importante per la stazione marittima cambiando le previsioni della **Strada Verde** per legare un legame più forte con la Venezia e il centro storico». La prima fase ha tempi certi, inizio 2019, e già si intravede una scadenza temporale in cui il nuovo impianto sia immediatamente operativo. Aurigi che auspica fondamentale la massima collaborazione tra tutti gli attori, in modo da garantire il supporto necessario ad Asa per completare l'opera. «A dicembre - ricorda - apriranno i Bottini dell'Olfo e nel 2018 il Museo della città. Senza dimenticare il progetto sperimentale di riqualificazione dei fossi e delle cantine per cui aspettiamo una risposta dalla Regione. La delocalizzazione del Rivelino rientra perfettamente in questo quadro: è la ciliegina sulla torta per il rilancio complessivo del quartiere».

Corsini: «Col nuovo impianto tanti servizi in più per il porto»

► LIVORNO

Fabio Canaccini, presidente dell'associazione «La riva scita per Livorno» che ha collaborato all'iniziativa svoltasi al **Tirreno**, ha introdotto l'illustrazione del progetto affidata poi all'amministratore delegato di Asa **Ennio Trebino**. «La nostra idea - ha detto Canaccini - è quella di concentrarsi sul futuro di questa area che una volta liberata deve essere rivista, urbanisticamente parlando, per renderla di nuovo fruibile anche da un punto di vista storico e ambientale». Di un'area che deve diventare un poligono attivo per i crocieristi che decidono di rimanere a Livorno ha parlato anche il

Canaccini: «L'area liberata dovrà essere resa di nuovo fruibile»

presidente **Stefano Corsini**, garantendo che l'ente farà la propria parte per andare avanti con il progetto di delocalizzazione. **Canaccini** chiesta già lavorando a un percorso museale da offrire ai turisti.

«Siamo particolarmente felici di essere arrivati a questo protocollo - ha detto Corsini - principalmente per il fatto che le aree di nostra proprietà hanno consentito di partire con questo primo step per il trasferimento del depuratore. Ci sarà la possibilità di avere acque industriali per il porto in maggiore quantità intervenendo anche sulla rete fognaria, lo scarico delle acque reflue avverrà fuori dal porto con un miglioramento delle acque portuali». Corsini ha annunciato anche l'intenzione di recuperare, di concerto con il Comune, le strutture antiche presenti nell'area. Come il silos: sarà valorizzato, deve diventare un'opportunità e non sarà abbattuto.

Slot a Piombino, aperta la corsa

PIOMBINO – Sono in palio per la prossima stagione gli slot di ormeggio ancora disponibili nel porto per i traghetti delle varie compagnie. L'AdSP di Stefano Corsini ha pubblicato il relativo avviso con il quale sono invitate le compagnie di navigazione interessate (Moby, Toremar, Blu Navy e Corsica-Sardinia-Elba Ferries) a presentare eventuali istanze sugli slot.

Nella pubblicazione l'AdSP del Tirreno settentrionale specifica che gli slot disponibili a Piombino dal 1 giugno all'11 settembre 2018 sono al molo Elba sud (molo 5) dalle 6,15 alle 7,15: inoltre al molo Trieste (molo 2) dalle 18 alle 18,40, poi solo mercoledì e giovedì dalle 19 alle 19,30; inoltre dalle 20,45 alle 21,15 il martedì, mercoledì e giovedì; e dalle 21 alle 21,30 il lunedì e il sabato. Al molo Elba Nord (molo 6) sono disponibili slot dalle 21,20 alle 21,50 solo il venerdì, il sabato, la domenica e il lunedì.

La chiusura dei termini per fare le richieste è stata fissata al 10 dicembre. L'avviso dell'AdSP specifica che in fase di assegnazione il diritto di precedenza agli slot disponibili spetta a Blu Navy e a Corsica-Sardinia-Elba Ferries "che non godono di una posizione dominante".

DAL TERRITORIO

TRAGHETTI E FERROVIA

Un treno navetta dal porto fino a Campiglia



Un traghetto nel canale

■ CECCHI IN CRONACA



**VINCENZO
CECCARELLI**

Integrazione modale e coincidenze, dobbiamo lavorare anche su questo già dalla prossima estate col Comune di Piombino



**CLAUDIO
CAPUANO**

Rendere più appetibile la stazione di Piombino. Con i Comuni e la Regione bisognerà lavorare da subito dopo le festività

COLLEGAMENTI CON LE ISOLE

Treno navetta da Campiglia al porto

Traghetti Toremar, dagli utenti giudizi positivi. L'assessore regionale Ceccarelli già pensa ai progetti per l'estate 2018

di Cecilia Cecchi

PIOMBINO

«Integrazione modale e coincidenze, dobbiamo lavorare pure su questo. Già da quest'anno, col Comune di Piombino, testeremo la validità di una navetta tra Campiglia e il porto» con un progetto di diversa, migliore accoglienza l'assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli chiude l'incontro nella sala riunioni dell'Autostrada portuale. Tavolo di lavoro organizzato a Piombino per esaminare i risultati dell'indagine - svolta nel maggio scorso - per sondare le opinioni e il grado di soddisfazione dei viaggiatori per le isole dell'Arcipelago. Qui anche per Piombino, Claudio Capuano, assessore alla mobilità, Gianluigi Palombi infrastrutture Campiglia nell'Elba, Renzo Galli (ancora) sindaco di Rio Elba, Sergio Ortelletti sindaco del Giglio. Rappresentanti dei sindacati di categoria, Confesercenti Portoferraio, Cna e Confindustria.

Dall'indagine customer satisfaction fatta per acquisire informazioni su esigenze di mobilità e per migliorare il servizio, si è ri-

velato un chiaro identikit dell'utente tipo dei traghetti Toremar. «Uomo, adulto e lavoratore - si legge nel documento regionale - , soddisfatto nel complesso del servizio ma ancora un po' critico sull'intermodalità dei collegamenti tra Arcipelago e terraferma». Contattati circa 1100 utenti che frequentano le tratte Piombino-Portoferraio-Piombino, Piombino-Cavo-Piombino, Piombino-Rio Marina-Piombino, Livorno-Capraia-Livorno, Porto Santo Stefano-Giglio-Porto Santo Stefano. In prevalenza usano il traghetto uomini sopra i 31 anni, con titolo di studio medio-elevato, in maggioranza lavoratori. Traghetto usato soprattutto per motivi di studio/lavoro, ma è rilevante anche la percentuale di utilizzo occasionale.

Il porto di partenza viene raggiunto nel 71% dei casi con auto privata. Qualità del servizio ritenuta buona: il 71% degli utenti ha espresso un voto uguale o superiore ad 8 su una scala da 1 a 10. «Questo - viene messo in risalto dall'agenzia di informazione della giunta regionale - soprattutto a seguito del piano di rinnovo e ammodernamento della flotta voluto dalla Regione

e portato avanti negli ultimi 5 anni, proprio con l'obiettivo di aumentare il comfort e qualità del viaggio». E servizi d'informazione soddisfacenti, visto che la maggior parte degli utenti dà un voto uguale o superiore a 7.

Soddisfazione complessiva sul servizio marittimo Toremar, ma criticità, soprattutto riguardo alla disponibilità di parcheggio in porto (tema che tuttavia esula dalle competenze della Regione, si rileva), il supporto in caso di reclami e la puntualità. La ricerca ha inoltre evidenziato possibili margini di miglioramento nelle coincidenze tra treno e traghetto oppure tra bus e traghetto. «Quest'ultimo aspetto - dice Ceccarelli - è per noi di grande interesse, e siamo già intervenuti in passato sulla programmazione per migliorare le coincidenze tra i vari vettori e lo stiamo facendo di nuovo: abbiamo aperto il tavolo di lavoro sulla linea ferroviaria tirrenica, così come stiamo lavorando ad un "contratto ponte" sul tpl gomma con gli attuali gestori, in attesa della risoluzione dei contenziosi giudiziari sulla gara regionale. Azioni ci consentono - ag-

giunge - di affrontare i problemi in modo coordinato, per puntare ad una maggiore integrazione modale. Puntiamo sulla continuità territoriale gli spazi di miglioramento ci sono». Da ricordare che - a seguito dell'attribuzione alle Regioni da parte del ministero delle competenze sui servizi marittimi e della compagnia di navigazione Toremar spa - la Toscana ha fatto, prima in Italia, l'affidamento con gara del servizio di cabotaggio marittimo con l'Arcipelago per 12 anni, a decorrere dal 2 Gennaio 2012. Il servizio si articola su 6 tratte ed ha un valore di circa 13 milioni di euro/anno, oltre Iva.

Dunque per Piombino nuovo tavolo di lavoro a breve termine... «Un progetto - conferma l'assessore Capuano - che si inserisce perfettamente nell'idea di mobilità sostenibile per il futuro. L'obiettivo è proprio far arrivare il meno auto possibile anche per la criticità che i posti auto costituiscono per le isole. Le persone, i turisti - prosegue Capuano - devono muoversi sempre di più col treno o con il bus. Diventa necessario rendere appetibile la stazione di Piombino. Da qui la navetta treno Campi-

-segue

glia - Piombino porto. Valido un sistema marketing d'impresa che coinvolga anche gli armatori: può essere una carta vincen-

te. Ma occorre la massima collaborazione di Regione e Ferrovie, perché Campiglia deve restare stazione centrale con treni a lun-

ga percorrenza come Freccia bianca o Intercity». I passi da fare sono tanti. «Subito dopo le feste - conclude Capuano - riunio-

ne con tutti i Comuni coinvolti. è l'unico modo per attivare la procedura». Tra meno di un mese Natale è già passato e l'estate 2018 non è poi lontanissima.



Vincenzo Ceccarelli durante l'intervento conclusivo dell'incontro al Portuale di Piombino (foto Paolo Barlettani). A destra turisti sbarcano al porto di Portoferraio (foto Giò Di Stefano)



Porti: intesa Ancona-Civitavecchia corridoio trasversale

Presidente Adsp Giampieri: "opportunità per Macroregione AI"

(ANSA) - ANCONA, 28 NOV - "Un corridoio trasversale fra Adriatico e Tirreno, che trova nel completamento della Quadrilatero, nell'intermodalità e nel passaggio attraverso l'Umbria un nodo indispensabile per sviluppare le opportunità di traffici fra la penisola iberica e quella balcanica fino alla Turchia". Così il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, al convegno organizzato dal Comune di Perugia sul completamento della Perugia-Ancona. Su questa direttrice fra i due mari, ha sottolineato Giampieri, "sarà fondamentale l'accordo per la nascita di questo corridoio trasversale che abbiamo appena sottoscritto con l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale. Un'intesa che inserisce un elemento di promozione e di crescita dei collegamenti all'interno delle opportunità della Macroregione Adriatico Ionica attraverso la grande viabilità che attraverso l'Europa". Un corridoio trasversale "dalla Spagna a Croazia, Albania, Grecia fino alla Turchia, tra i sistemi portuali e i porti frontalieri di Adriatico, con Ancona e Ortona in prima linea, Tirreno e Mediterraneo occidentale - ha aggiunto Giampieri - che definirei 'smart' perché leggero, prevalentemente marittimo e mirato a efficientare i flussi che vi transitano, ponendo in evidenza il valore aggiunto in termini di economicità e sostenibilità che gli investimenti nei porti possono avere su scala transnazionale e che, a ricaduta, creano lavoro e occupazione sui territori".

Al convegno erano presenti Gianni Vittorio Armani, presidente Anas, l'amministratore unico di Quadrilatero Marche Umbria Guido Perosino, l'assessore al Porto del Comune di Ancona Ida Simonella il presidente dell'Autorità del sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo". Il completamento della Quadrilatero - ha detto Simonella - rende più competitivo il porto di Ancona, apre opportunità e scenari nuovi di collegamento fra Adriatico e Tirreno, cambia le abitudini di consumo e gli stili di vita delle persone.

Probabilmente tutti i benefici della Perugia-Ancona non sono ancora codificati".

Adsp Adriatico centrale: Giampieri a Perugia al convegno su completamento della Perugia-Ancona

(FERPRESS) – Perugia, 28 NOV – “Un corridoio trasversale fra Adriatico e Tirreno che, nel collegamento fra i due mari, trova nel completamento della Quadrilatero, nell’intermodalità e nel passaggio attraverso l’Umbria, regione di cerniera, un nodo indispensabile per sviluppare le opportunità di traffici fra la penisola iberica e quella balcanica fino alla Turchia”.

Il presidente dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha parlato del valore strategico del collegamento fra le tutte le infrastrutture per lo sviluppo di tutto il Centro Italia intervenendo al convegno “Dall’Adriatico al Tirreno, una strada di idee”, organizzato dal Comune di Perugia che si è svolto nella Sala dei Notari, dedicato al completamento della Perugia-Ancona, alla presenza di Gianni Vittorio Armani, presidente Anas, dell’amministratore unico di Quadrilatero Marche Umbria, Guido Perosino, dell’assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella, e del presidente dell’Autorità del sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo.

Su questa direttrice fra i due mari, ha sottolineato Giampieri, “sarà fondamentale l’accordo per la nascita di questo corridoio trasversale che abbiamo appena sottoscritto con l’Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale e il suo presidente Francesco Maria di Majo. Un’intesa che inserisce un elemento di promozione e di crescita dei collegamenti all’interno delle opportunità della Macroregione Adriatico Ionica attraverso la grande viabilità che attraverso l’Europa”.

Un corridoio trasversale “dalla Spagna a Croazia, Albania, Grecia fino alla Turchia, tra i sistemi portuali e i porti frontaliери di Adriatico, con Ancona e Ortona in prima linea, Tirreno e Mediterraneo occidentale – ha aggiunto Giampieri – che definirei “smart” perché leggero, prevalentemente marittimo e mirato ad efficientare i flussi che vi transitano, ponendo in evidenza il valore aggiunto in termini di economicità e sostenibilità che gli investimenti nei porti possono avere su scala transnazionale e che, a ricaduta, creano lavoro e occupazione sui territori”.

Per la costruzione di questo sistema logistico integrato nel Centro Italia, ha affermato Giampieri, “dovremo tenere in forte considerazione le istanze dei nostri imprenditori e quelle delle comunità locali in cui gli scali sono inseriti, come siamo abituati a fare, consapevoli che questa sarà una delle principali misure del nostro successo. Soltanto da un impegno congiunto potranno emergere le effettive linee di sviluppo da perseguire a vantaggio e beneficio dell’economia dei territori dell’Italia centrale e del sostegno all’occupazione al servizio della strategia italiana del rilancio della portualità”.

“Il completamento della Quadrilatero – ha detto l’assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella – rende più competitivo il porto di Ancona, apre opportunità e scenari nuovi di collegamento fra Adriatico e Tirreno, cambia le abitudini di consumo e gli stili di vita delle persone. Probabilmente tutti i benefici della Perugia-Ancona non sono ancora codificati”.

Il sindacato lancia l'allarme

Filt Cgil: «Il porto rischia una crisi profonda»



A PAGINA 2

L'allarme della Filt Cgil che prende in esame criticità e punti di forza sollecitando la costituzione di un tavolo di crisi

«Si rischia una crisi profonda»

Il segretario Borgioni: «Disastrosa la situazione legata ai container»

CIVITAVECCHIA - «Il porto di Civitavecchia e la parte retro portuale stanno vivendo uno stato di grossa difficoltà che se non gestite nei tempi e nei modi dovuti può sfociare in una crisi profonda al limite dell'irreversibilità». È l'appello di Alessandro Borgioni il segretario generale della Filt Cgil Roma nord - Civitavecchia che fa un'analisi accurata delle criticità e dei punti di forza dello scalo cittadino. Crociere, container, collegamenti stradali, rinfuse, agroalimentare e auto motive: sono questi gli argomenti affrontati da Borgioni. «Quando si parla di portualità su Civitavecchia - spiega il segretario generale - si associa il sito al primato riconosciuto di leader nelle crociere, ma non si vive solo di questo. Si ha sempre più la sensazione che i porti com-

tirrenici siano Livorno e Napoli - evidenzia - su cui sono previsti investimenti e sviluppo». Per quanto riguarda la situazione container Borgioni la definisce «disastrosa. A fronte di un bacino, quello romano, che utilizza circa un milione di container, il porto ne movimentava circa 40mila, di cui molti vuoti. Una concessione così lunga come quella assegnata ad uno degli armatori più importanti del mondo non giustifica questi risultati. Si faccia chiarezza - continua - e si intervenga. Il porto e il territorio sono affamati di merci». Altro punto toccato da Borgioni è il completamento della superstrada Civitavecchia - Orte «che, nonostante i vari consensi delle istituzioni stenta a partire - prosegue amareggiato - il completamento dell'opera è fondamentale per rendere competitiva tutta la Regio-

ne Lazio che, in questa parte del territorio, non ha le infrastrutture necessarie sia sulla gomma ma anche sul ferro». Il segretario generale Filt Roma nord - Civitavecchia parla anche delle «merci alla rinfusa. La crisi delle acciaierie di Terni priva il porto di un traffico, quello del ferrocromo, che per anni ha fornito linfa vitale al lavoro. Oggi - incalza Borgioni - vengono lavorate solo alcune navi di materiali poveri che occupano molto spazio e che non permettono margini di resa tali da poter garantire lavoro sano e lungimirante». Secondo Borgioni a questo va a sommarsi una «burocrazia complessa» che rende queste attività difficili da gestire. Pollice in su per l'agroalimentare «in controtendenza - evidenzia Borgioni - evidenziando una crescita che potrebbe aumentare ulteriormente portando Civitavecchia a diven-

-segue

tarne uno dei principali hub del settore. Purtroppo anche qui problemi di natura amministrativa, che vedono vari soggetti in contrapposizione e una gestione delle controversie lenta e farraginoso, corrono il rischio di mettere un freno allo sviluppo dei traffici". La situazione più preoccupante però, secondo Borgioni, è quella dell'automotive. "La sana occupazione scaturita da questo traffico,

te alla movimentazione delle autovetture nuove del gruppo Fca, prodotte negli stabilimenti di Melfi e Cassino si è fermata, i treni previsti sono stati sospesi. Il fermo delle auto - allerta il sindacalista - apre le porte ad una situazione devastante, più di 100 lavoratori che da domani non hanno più niente da fare, piazzali vuoti e grande incertezza per il futuro".

La soluzione di Borgioni è un'individuazione rapida e

capillare di soluzioni, anche grazie all'intervento della politica del territorio "troppo spesso - dichiara - distratta e assente. Proviamo ad aiutare il porto e il territorio circostante, apriamo da subito un tavolo di crisi presso la Regione Lazio che coinvolga istituzioni interessate e stakeholder del settore. Successivamente - conclude Borgioni - tutti i soggetti coinvolti costruiscano un patto di rilancio".



Nasce il macro-sistema tra Tirreno ed Adriatico

CIVITAVECCHIA – Dai “sistemi” portuali ai “macro-sistemi”. È la strategia alla base dell’accordo sottoscritto nella sala Convegni dell’Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Centro-settentrionale, tra l’AdSP di Civitavecchia e quella di Ancona, alla presenza del viceministro ai Trasporti, Riccardo Nencini e del vicepresidente del Parlamento europeo, David Sassoli.

L’accordo, che rientra nell’ambito della strategia della Macroregione adriatico ionica e dell’accordo istituzionale tra le Regioni Abruzzo e Lazio – dice la nota delle due Authorities – intende integrare la rete infrastrutturale comunitaria con una trasversale mediterranea, un “land bridge” territoriale che colleghi il Tirreno centro-settentrionale e l’Adriatico centrale, con particolare riferimento all’integrazione delle connessioni marittime verso Spagna, Croazia centrale e meridionale, Montenegro, Albania e Grecia.

[hidepost]

Sarà predisposto, come primo passo, un piano di sviluppo progettuale al fine di incrementare i traffici, lo sviluppo economico e l’agilità degli scambi commerciali tra i porti rientranti nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema coinvolte. A partire dal piano, le due AdSP collaboreranno negli ambiti dei servizi portuali, della comune azione di promozione dei porti verso le istituzioni comunitarie e della ricerca congiunta di finanziamenti comunitari. Importante anche la dimensione della formazione con la volontà di aprire la collaborazione verso gli istituti nautici regionali. L’intesa, che potrà eventualmente essere estesa anche ad altre Autorità di sistema – tra cui quella già invitata del mar Tirreno settentrionale – mira alla promozione di una strategia comune finalizzata a cogliere le occasioni di sviluppo che possono nascere da un collegamento trasversale fra Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria.

-segue

“La nostra AdSP – ha affermato il presidente di Civitavecchia Francesco Maria di Majo – è fortemente impegnata nella promozione e nello sviluppo di sinergie e rapporti commerciali sia con porti situati sulla sponda tirrenica che su quella adriatica, in linea con quanto previsto dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, che favorisce accordi di partenariato di filiera fra sistemi portuali. Le Regioni dell’Abruzzo, del Lazio, delle Marche e dell’Umbria sono accomunate da una contiguità territoriale oltre che da flussi di persone e merci sulla direttrice Est-Ovest attraverso gli Appennini. Sussiste, inoltre, un importante corridoio “core” delle reti Ten-T (“Scandinavo-Mediterraneo”) di cui fanno parte sia il porto di Ancona che il nodo “core” della città di Roma che, ovviamente, è strettamente connesso al tessuto socioeconomico del porto di Civitavecchia. La trasversale tirrenico-adriatica interseca, in maniera sinergica, tale corridoio europeo e potrebbe ambire a diventare un altro corridoio euro-mediterraneo in cui la dimensione marittima è prevalente”.

“La direttrice tirreno-adriatica potrà costituire pertanto – ha concluso Di Majo – un corridoio intermodale innovativo che, partendo dalla Spagna e passando per Civitavecchia, arriverebbe fino ai Paesi balcanici, determinando notevoli risparmi sia di tempo che di costi diretti e indiretti, ma soprattutto indubbi vantaggi in termini di riduzione dell’impatto ambientale derivante dal trasporto su strada che, peraltro, è uno dei requisiti principali affinché un corridoio possa assurgere a diventare un corridoio europeo”.

“Questo è un accordo strategico – ha sottolineato Rodolfo Giampieri, presidente dell’Autorità di sistema del mare Adriatico centrale – che unisce trasversalmente Adriatico e Tirreno centrale creando un percorso privilegiato fra Spagna e Croazia, Albania, Grecia e Turchia attraverso i porti di Civitavecchia, Gaeta, Ortona ed Ancona. Una proposta di sviluppo che integra sempre di più i nostri territori all’interno delle reti logistiche comunitarie”. “L’accordo di collaborazione che abbiamo firmato oggi – ha dichiarato ancora il presidente Giampieri – è volto a favorire la piena integrazione degli scali dell’Adriatico e del Tirreno centrali nelle strategie infrastrutturali e di trasporto nazionali e comunitarie.

-segue

Un accordo coerente con lo spirito della riforma dei porti nazionali e che si accompagna al rafforzamento delle infrastrutture trasversali al Centro Italia, grazie alla prossima conclusione dei lavori sulla Quadrilatero tra Marche e Umbria. Gli scali dei due sistemi portuali lavoreranno insieme per sviluppare le opportunità che derivano dall'essere connessione trasversale tra la penisola iberica, i Balcani ed il Mediterraneo sud orientale. Una collaborazione che mi aspetto abbia risvolti positivi per le imprese attive nei porti e nei nostri territori, per rafforzare lo sviluppo economico e sostenere l'occupazione".

Porto, chiesto un tavolo di crisi

► La Filt Cgil lancia l'allarme sul futuro dello scalo e preme perché intervenga la Regione
Tanti i segnali negativi dai container all'automotive, l'occupazione locale rischia grosso

È un vero e proprio sos quello lanciato dalla Filt Cgil sul futuro del porto di Civitavecchia. Dopo anni di "pace sociale" le maestranze invocano l'aiuto della politica e chiedono l'apertura di un tavolo di crisi in Regione. «Porto e retroporto stanno vivendo uno stato di grossa difficoltà - esordisce il segretario generale della Filt, Alessandro Borgioni - che può sfociare in una crisi profonda e irreversibile. Lo scalo si è caratterizzato negli ultimi anni per una serie di attività che lo hanno reso protagonista di una stagione di svi-

luppo economico e lavorativo, ma oggi purtroppo la situazione si sta modificando in modo tale da mettere in discussione anche quelle realtà che sembravano consolidate, e come sempre si rischia che a pagare le spese siano i lavoratori. Civitavecchia è leader nelle crociere, ma non si vive solo di questo, con il passare del tempo si ha sempre più la sensazione che i porti commerciali dell'Italia centrale tirrenica siano Livorno e Napoli su cui sono previsti investimenti e sviluppo».

Gazzellini a pag. 45 PORTO Scarico di auto



Porto in crisi, il sindacato lancia l'allarme

► Dopo anni di pace sociale, la Cgil spara a zero sulla gestione del porto di Civitavecchia. «Si apra un tavolo di crisi in Regione»
► Borgioni: «Le crociere non bastano, gli scali commerciali dell'Italia centrale tirrenica ormai sono Napoli e Livorno»

ECONOMIA

È un vero e proprio sos quello lanciato dalla Filt Cgil sul futuro del porto di Civitavecchia. Dopo anni di "pace sociale" le maestranze invocano l'aiuto della politica e chiedono l'apertura di un tavolo di crisi in Regione. «Porto e retroporto stanno vivendo uno stato di grossa difficoltà - esordisce il segretario generale della Filt, Alessandro Borgioni - che può sfociare in una crisi profonda e irreversibile. Lo scalo si è caratterizzato negli ultimi anni per una serie di attività che lo hanno reso protagonista di una stagione di sviluppo economico e lavorativo, ma oggi purtroppo la situazione si sta modificando in modo tale da mettere in discussione anche quelle realtà che sembravano consolidate, e come sempre si rischia che a pagare le spese siano i lavoratori. Civitavecchia è leader nelle crociere, ma non si vive solo di questo, con il passare del tempo si ha sempre più la sensazione che i porti commerciali dell'Italia centrale tirrenica siano Livorno e Napoli su

cui sono previsti investimenti e sviluppo».

Lungo e dettagliato l'elenco delle situazioni a rischio fatto dal sindacato. A cominciare dai container - appena 40.000 quelli movimentati a Civitavecchia a fronte del bacino di Roma che da solo ne utilizza un milione. «Si faccia chiarezza sulla concessione della banchina - afferma il segretario della Filt - e si intervenga perché l'aumento di container porterebbe non solo un incremento di lavoro nel porto ma allimenterebbe tutto l'indotto della logistica e degli spazi retro portuali». I sindacati lamentano poi il mancato completamento della superstrada per Orte, nonostante i vari consensi delle istituzioni. E ancora, la situazione delle merci alla rinfusa, penalizzate dalla crisi delle acciaierie di Terni, e per le quali pesa anche la mancanza di spazi dedicati all'interno del porto. «L'agroalimentare invece è in controtendenza e potrebbe aumentare ulteriormente portando Civitavecchia a diventare uno dei principali hub del settore», ma purtroppo è frenato «da problemi di natura amministrativa e l'assenza di risposte rischia di far

perdere un'ulteriore opportunità per il porto».

Infine la situazione che più preoccupa la Filt è l'Automotive che dal 2015 ha permesso la sopravvivenza di diverse imprese con l'opportunità di nuove assunzioni. «Il fermo delle auto provenienti da Cassino e Melfi apre le porte ad una situazione devastante, più di 100 lavoratori che da domani non hanno più niente da fare, piazzali vuoti e grande incertezza per il futuro». Per la Filt alla luce della situazione attuale diventa fondamentale costruire delle relazioni propedeutiche all'individuazione di soluzioni rapide. «La politica del territorio avrebbe potuto giocare un ruolo decisivo in questo ed invece è stata troppo spesso distratta e assente. Mai si è provato a costruire, solo distruzione e in questo modo si sono persi tutti i treni che nel frattempo sono passati. Oggi siamo all'ultima chiamata, è necessario un colpo di coda». La Cgil chiede l'apertura di un tavolo di crisi in Regione che coinvolga istituzioni e stakeholder del settore in modo da risolvere le questioni impantanate.

Cristina Gazzellini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Informazioni Marittime

Porto, città e molo San Vincenzo. Convegno Vivoanapoli

VIVOANAPOLI riprende, ad un anno dal primo incontro (4 novembre 2016), il tema dell'integrazione porto-città, promuovendo per venerdì 1 dicembre, ore 17, nella sala della Loggia del Maschio Angioino, un confronto su "Molo San Vincenzo. La possibile integrazione porto-città".

Ospiti del confronto sono: Francesco Messineo, segretario generale Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale; Pietro Pellegrino, ammiraglio della Marina Militare; Daniela Villani, delegata al mare per il Comune; Umberto Masucci, presidente Propoller club; Caterina Arcidiacono, docente Federico II e per l'associazione "Friends of Molo San Vincenzo".

Presentato accordo Banco di Napoli-AdSP Mar Ionio per sviluppo ZES. Plafond 1,5 mld

(FERPRESS) – Taranto, 28 NOV – Il fenomeno delle Free Zone, ha registrato un trend in continua crescita, che non si è arrestato durante il periodo della globalizzazione, né nel corso della crisi finanziaria mondiale degli anni scorsi. In Italia sono state istituite con Legge 123/2017 e solamente le regioni del Mezzogiorno possono presentare proposta di Zes ubicate solo dove siano presenti aree portuali. La legge prevede una politica di sviluppo istituzionale fondata su aree ben individuate dove strategicamente si pone il “Porto al centro” dell’economia, vale a dire insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie tutte finalizzate a far crescere l’infrastruttura marittima ed il sistema di imprese che ruotano intorno ad essa.

Su queste prospettive Banco di Napoli e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio hanno oggi firmato e presentato un accordo per assistere finanziariamente le imprese assegnatarie di appalti per le opere Portuali mediante l’anticipazione dei crediti certificati e gli altri supporti finanziari correlati all’impianto dei cantieri. L’accordo inoltre prevede soluzioni di consulenza, anche attraverso i desk specializzati del gruppo Intesa Sanpaolo, alle imprese che si candideranno quali investitori nelle Zone Economiche Speciali, per la elaborazione dei piani di investimento e della finanza di progetto necessarie. L’accordo consentirà una relazione di lungo periodo e di stretta collaborazione con le ADSP per sostenere le imprese che attorno ai sistemi portuali realizzeranno lavori di riqualificazione e potenziamento, nuovi insediamenti con nuovi posti di lavoro, crescita dei sistemi logistici a beneficio dei settori economici circostanti. L’obiettivo è sostenere la mission delle nuove ADSP del Mezzogiorno perché garantiscano al sistema manifatturiero del Meridione nuove e potenziate capacità di intercettare flussi commerciali internazionali, ampliando così i mercati di sbocco dei prodotti e delle eccellenze territoriali per trattenere nel PIL del Mezzogiorno quanto più valore aggiunto possibile. Per questi accordi il Banco di Napoli mette a disposizione un plafond di 1,5 miliardi di euro.

Alla presentazione dell’accordo sono intervenuti, Rinaldo Melucci, sindaco di Taranto, Vincenzo Cesareo, presidente Confindustria Taranto, Francesco Guido, direttore generale Banco di Napoli e direttore regionale di Intesa Sanpaolo, Sergio Prete, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Alessandro Panaro, responsabile “Maritime & Mediterranean Economy” SRM, Gianluigi Venturini, direttore commerciale imprese Intesa Sanpaolo.

Sergio Prete, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: “La Zes è uno degli elementi strategici che contribuiscono alla valorizzazione del patrimonio logistico e infrastrutturale del porto di Taranto, che beneficia ora di una concreta opportunità di riconnettersi al mondo imprenditoriale del territorio e in generale alla comunità di business nazionale e internazionale. L’Accordo siglato oggi con il Banco di Napoli rappresenta un fattore abilitante che aumenta l’attrattività della nostra Zes e una ulteriore opportunità per le imprese (esistenti o di nuovo insediamento) che decideranno di investire nel nostro territorio”.

Francesco Guido direttore generale del Banco di Napoli e direttore regionale Intesa Sanpaolo: “Il valore delle ZES va oltre i forti benefici fiscali e le procedure semplificate di cui possono godere gli investimenti realizzati al loro interno. Devono infatti essere punto di sviluppo e di aggregazione delle imprese del territorio votate all’export. E’ importante, affinché siano strumento di effettivo valore, che le ZES siano punto nodale del sistema produttivo e che siano capaci anche di sollecitare una rinnovata attenzione alle esigenze di sviluppo formativo degli imprenditori così come di attrarre chi fa e produce innovazione. Il Banco di Napoli ha raggiunto un importante accordo con l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, non solo per garantire alle ZES tutto il supporto finanziario di cui hanno bisogno le imprese per realizzare i loro investimenti, siano essi infrastrutturali che imprenditoriali, ma anche per offrire, ad esempio, percorsi di alta formazione su management, internazionalizzazione e digitalizzazione così come un terreno condiviso tra queste e gli Hub dell’innovazione che abbiamo voluto a Napoli con la Federico II e a Bari con il Politecnico. Il Banco di Napoli, che mette a disposizione un plafond di un 1,5 miliardi di euro, ritiene che le ZES possano diventare autentiche aree di eccellenza e motori di sviluppo sostenibile dell’economia del Mezzogiorno”.

Nel 1997 il numero di Zes era pari a circa 845 in 93 Paesi, tale valore è salito a circa 4.000 e coinvolge circa 135 Paesi. L’impatto economico totale generato ammonta a oltre 68,4 milioni di lavoratori diretti e un valore aggiunto generato, derivante dagli scambi, di poco più di 850 miliardi di dollari.

-segue

Secondo autorevoli stime, nelle Free Zone andrebbe a concentrarsi, con il passare del tempo, il 40% circa del totale dell'export di un Paese.

In Europa esistono diversi casi di free zone a diversi livelli di operatività (più che altro si tratta di punti franchi individuati all'interno di aree portuali); se ne contano ad esempio 10 in Danimarca, 8 in Germania, 3 in Grecia, 5 in Spagna (tra cui la famosa ZAL-Zona ad Attività Logistica di Barcellona). In Italia vi sono 4 Zone Franche, Trieste, Venezia, Gioia Tauro e Taranto. Uno dei casi più famosi in Europa è rappresentato dalle 14 free zone della Polonia che hanno creato quasi 300mila nuovi posti di lavoro.

Zona Franca famosa in Italia è il Porto Franco di Trieste che fa capo all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, dove le aziende possono beneficiare di una serie di incentivi di tipi doganale, fiscale e di tipo amministrativo che rendono particolarmente conveniente investire nell'area o depositarvi le proprie merci; ciò oltre alla presenza di un porto che mette a disposizione infrastrutture marittime, logistiche ed intermodali a sostegno delle imprese stesse.

Le imprese che investiranno nelle Zes in Italia potranno avere: procedure semplificate per adempimenti burocratici e per l'accesso alle infrastrutture; credito di imposta in relazione agli investimenti effettuati pari al 50% per ogni progetto di investimento. Le aziende dovranno però mantenere l'attività nella Zes per almeno 7 anni.

Fondamentale sarà il supporto degli enti pubblici territoriali e locali che dovranno contribuire a snellire in modo importante gli adempimenti burocratici ed amministrativi per le imprese. Importante anche la connessione tra le iniziative imprenditoriali ed il porto; le Zes sono ideate per favorire l'attrazione di investimenti che mettano a sinergia la logistica con il sistema manifatturiero. Diventerà importante la presentazione da parte degli organi preposti a gestire la Zes di un Piano di Sviluppo Strategico che preveda le aree interessate, gli incentivi ed i settori da agevolare. Le risorse finanziarie pubbliche complessivamente messe a disposizione ad ora ammontano a poco più di 200 milioni di euro.

Banco di Napoli: 1,5 miliardi di euro per le Zes

Napoli - Il progetto si collega ad un accordo fra Banco di Napoli e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio finalizzato appunto al «sostegno alle imprese e ai progetti collegati alle costituenti Zes».

Napoli - È stato presentato stamani a Taranto, in un convegno alla Camera di Commercio, il progetto che prevede, da parte del Banco Napoli (Intesa San Paolo) un budget di un miliardo e mezzo a disposizione di chi investe nelle Zone economiche speciali (Zes) che, in base all'ultima legge sul Mezzogiorno, sorgeranno nelle aree di Napoli e Taranto.

Il progetto si collega ad un accordo fra Banco di Napoli e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio finalizzato appunto al «sostegno alle imprese e ai progetti collegati alle costituenti Zes». **«È un accordo importante per il Banco di Napoli perché riteniamo che l'istituzione delle Zes possa rappresentare un punto di svolta fondamentale per lo sviluppo dell'economia meridionale** - ha sottolineato Francesco Guido, direttore generale del Banco di Napoli - quando si lavora sulle infrastrutture, quando queste infrastrutture vengono collegate con disegni di ampio respiro come quelli delle agevolazioni fiscali connesse a coloro che si insedieranno nelle Zes, stiamo mettendo l'accento - ha detto Guido - su una fondamentale prospettiva di sviluppo dell'economia meridionale. Noi ci auguriamo che finalmente il Sud, attraverso le Zes, e quindi Taranto è fondamentale, possa effettivamente aprirsi ai traffici del Mediterraneo e alle aree di sviluppo aprire nuove mercati è svincolarsi dalle logiche di un'economia fondata sulla vendita nei mercati interni e domestici».

Accordo Banco di Napoli - AdSP del Mar Ionio per accrescere l'attrattività della ZES di Taranto

Per lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali l'Istituto bancario ha programmato stanziamenti fino a 1,5 miliardi di euro

InfomARE - Oggi il Banco di Napoli e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, l'ente che gestisce il porto di Taranto, hanno firmato un accordo per assistere finanziariamente le imprese assegnatarie di appalti per le opere portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati e gli altri supporti finanziari correlati all'impianto dei cantieri. Inoltre l'accordo prevede soluzioni di consulenza, anche attraverso i desk specializzati del gruppo Intesa Sanpaolo, alle imprese che si candidano quali investitori nelle Zone Economiche Speciali (ZES), per la elaborazione dei piani di investimento e della finanza di progetto necessarie.

I firmatari hanno evidenziato che il fenomeno delle Free Zone ha registrato un trend in continua crescita che non si è arrestato durante il periodo della globalizzazione né nel corso della crisi finanziaria mondiale degli anni scorsi. In Italia sono state istituite con legge 123/2017 e solamente le regioni del Mezzogiorno possono presentare proposte di ZES ubicate solo dove siano presenti aree portuali. La legge prevede una politica di sviluppo istituzionale fondata su aree ben individuate dove strategicamente si pone il "Porto al centro" dell'economia, vale a dire insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie tutte finalizzate a far crescere l'infrastruttura marittima ed il sistema di imprese che ruotano intorno ad essa.

È stato ricordato che nel 1997 nel mondo il numero di Zone Economiche Speciali era di circa 845 distribuite in 93 Paesi e che ora tale cifra è salita a circa 4.000 e coinvolge circa 135 nazioni. L'impatto occupazionale ed economico totale generato ammonta a oltre 68,4 milioni di lavoratori diretti e un valore aggiunto generato, derivante dagli scambi, di poco più di 850 miliardi di dollari. Inoltre, secondo autorevoli stime, nelle Free Zone andrebbe a concentrarsi, con il passare del tempo, il 40% circa del totale dell'export di un Paese.

In Europa esistono diversi casi di Free Zone a diversi livelli di operatività (più che altro si tratta di punti faro individuati all'interno di aree portuali). Se ne contano ad esempio dieci in Danimarca, otto in Germania, tre in Grecia, cinque in Spagna. In Italia vi sono quattro Zone Franche a Trieste, Venezia, Gioia Tauro e Taranto.

L'accordo sottoscritto oggi, come gli analoghi che il Banco di Napoli sta siglando con altre Autorità di Sistema Portuale e per i quali ha messo a disposizione un plafond di 1,5 miliardi di euro, ha lo scopo di stringere una relazione di lungo periodo e di stretta collaborazione con le AdSP per sostenere le imprese che attorno ai sistemi portuali realizzeranno lavori di riqualificazione e potenziamento, nuovi insediamenti con nuovi posti di lavoro, crescita dei sistemi logistici a beneficio dei settori economici circostanti. L'obiettivo è sostenere la mission delle nuove AdSP del Mezzogiorno perché garantiscano al sistema manifatturiero del Meridione nuove e potenziate capacità di intercettare flussi commerciali internazionali, ampliando così i mercati di sbocco dei prodotti e delle eccellenze territoriali per trattare nel PIL del Mezzogiorno quanto più valore aggiunto possibile.

Informazioni Marittime

Anche Taranto nel fondo per le Zes del Banco di Napoli

Dopo l'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale, anche il porto di Taranto si associa al plafond di 1,5 miliardi di euro del Banco di Napoli destinato alle imprese che vogliono avviare attività all'interno delle future Zone Economiche Speciali. Istituite con la legge 123/2017, richiedono però decreti attuativi per realizzarsi, ovvero norme fondamentali per permettere alle Regioni del Mezzogiorno di fare richiesta al governo di realizzare una Zes nel loro territorio. La nuova legge prevede procedure semplificate per adempimenti burocratici e per l'accesso alle infrastrutture; credito di imposta in relazione agli investimenti effettuati pari al 50 per cento per ogni progetto di investimento. Le aziende dovranno però mantenere l'attività nella Zes per almeno 7 anni. Le risorse finanziarie pubbliche complessivamente messe a disposizione ad ora ammontano a poco più di 200 milioni di euro.

L'accordo – come per i porto di Napoli, Salerno e Castellammare – permetterà alle imprese di Taranto di essere assistite finanziariamente, per quelle assegnatarie di appalti, per le opere portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati e gli altri supporti finanziari correlati all'impianto dei cantieri. Sono previste consulenze per l'elaborazione di piani di investimento e della finanza di progetto necessarie. Le imprese sono quelle che realizzeranno riqualificazione e potenziamento di nuove e vecchie aree portuali con nuovi insediamenti. L'obiettivo delle Zes, di tutte le Zes nel mondo (più che quadruplicate negli ultimi vent'anni) è garantire al sistema manifatturiero, in questo caso del Meridione, la capacità di intercettare flussi commerciali internazionali, ampliando così i mercati di sbocco dei prodotti e delle eccellenze territoriali, trattando capitale nel Pil del Mezzogiorno

«La Zes è uno degli elementi strategici che contribuiscono alla valorizzazione del patrimonio logistico e infrastrutturale del porto di Taranto, che beneficia ora di una concreta opportunità diriconnettersi al mondo imprenditoriale del territorio e in generale alla comunità di business nazionale e internazionale», commenta il presidente dell'Adsp del Mar Ionio, Sergio Prete.

Nel 1997 il numero di Zes era pari a circa 845 in 93 Paesi, oggi sono 4 mila in 135 Paesi. L'impatto economico totale generato ammonta a oltre 68,4 milioni di lavoratori diretti e un valore aggiunto generato, derivante dagli scambi, di poco più di 850 miliardi di dollari. Secondo diverse stime, per lo più bancarei, nelle Free Zone andrebbe a concentrarsi, con il passare del tempo, il 40 per cento circa del totale dell'export di un Paese. In Europa esistono diversi casi di free zone a diversi livelli di operatività (più che altro si tratta di punti franchi individuati all'interno di aree portuali). Se ne contano 10 in Danimarca, 8 in Germania, 3 in Grecia, 5 in Spagna (tra cui la famosa ZAL-Zona ad Attività Logistica di Barcellona). In Italia vi sono 4 Zone Franche, Trieste, Venezia, Gioia Tauro e Taranto. Uno dei casi più famosi in Europa è rappresentato dalle 14 free zone della Polonia che hanno creato quasi 300 mila nuovi posti di lavoro. Zona Franca famosa in Italia è il Porto Franco di Trieste che fa capo all'Adsp dell'Adriatico Orientale, dove le aziende possono beneficiare di una serie di incentivi di tipo doganale, fiscale e di tipo amministrativo che rendono particolarmente conveniente investire nell'area o depositarvi le proprie merci; senza dimenticare la possibilità di importare ed esportare a due passi, dal mare.

Plafond di 1,5 miliardi dell'Istituto partenopeo Banco Napoli e AdSp del Mar Ionio firmano accordo per sviluppo «Zes»



Una veduta del Molo Polisettoriale nel porto di Taranto

TARANTO - Il fenomeno delle Free Zone, ha registrato un trend in continua crescita, che non si è arrestato durante il periodo della globalizzazione, né nel corso della crisi finanziaria mondiale degli anni scorsi. In Italia sono state istituite con Legge 123/2017 e solamente le regioni del Mezzogiorno possono presentare proposta di Zes ubicate solo dove siano presenti aree portuali. La legge prevede una politica di sviluppo istituzionale fondata su aree ben individuate dove strategicamente si pone il "Porto al centro" dell'economia, vale a dire insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie tutte finalizzate (continua a pagina 2)

zate a far crescere l'infrastruttura marittima ed il sistema di imprese che ruotano intorno ad essa.

Su queste prospettive Banco di Napoli e Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio hanno firmato e presentato nella sala convegni della Camera di Commercio di Taranto, un accordo per assistere finanziariamente le imprese assegnatarie di appalti per le opere portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati e gli altri supporti finanziari correlati all'impianto dei cantieri. L'accordo inoltre prevede sollecitazioni di consulenza, anche attraverso i desk specializzati del gruppo Intesa Sanpaolo, alle imprese che si candideranno quali investitori nelle Zone Economiche Speciali, per la elaborazione dei piani di investimento e della finanza di progetto necessarie.

L'accordo consentirà una relazione di lungo periodo e di stretta collaborazione con le AdSp per sostenere le imprese che attorno ai sistemi portuali realizzeranno lavori di riqualificazione e potenziamento, nuovi insediamenti con nuovi posti di lavoro, crescita dei sistemi logistici a beneficio dei settori economici circostanti. L'obiettivo è sostenere la mission delle nuove AdSp del Mezzogiorno perché garantiscano al sistema manifatturiero del Meridione nuove e potenziate capacità di intercettare flussi commerciali internazionali, ampliando così i mercati di sbocco dei prodotti e delle eccellenze territoriali per trattenere nel Pil del Mezzogiorno quanto più valore aggiunto possibile. Per questi accordi il Banco di Napoli mette a disposizione un plafond di 1,5 miliardi di euro.

Alla presentazione dell'accordo, durante il convegno "Zes - Zone Economiche Speciali: nuove opportunità per il territorio", sono intervenuti, Rinaldo Melucci, sindaco di Taranto, Vincenzo Cesareo, presidente Confindustria Taranto, Francesco Guido, direttore generale

Banco di Napoli e direttore regionale di Intesa Sanpaolo, Sergio Prete, presidente Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, Alessandro Punaro, responsabile "Maritime & Mediterranean Economy" Srm, Gianluigi Venturini, direttore commerciale imprese Intesa Sanpaolo.

Per il presidente Sergio Prete, «la Zes è uno degli elementi strategici che contribuiscono alla valorizzazione del patrimonio logistico e infrastrutturale del porto di Taranto, che beneficia ora di una concreta opportunità di riconnettersi al mondo imprenditoriale del territorio e in generale alla comunità di business nazionale e internazionale. L'Accordo siglato oggi con il Banco di Napoli rappresenta un fattore abilitante che aumenta l'attrattività della nostra Zes e una ulteriore opportunità per le imprese (esistenti o di nuovo insediamento) che decideranno di investire nel nostro territorio».

Mentre Francesco Guido ha sottolineato che «il valore delle Zes va oltre i forti benefici fiscali e le procedure semplificate di cui possono godere gli investimenti realizzati al loro interno. Devono infatti essere punto di sviluppo e di aggregazione delle imprese del territorio votate all'export. E' importante, affinché siano strumento di effettivo valore, che le Zes siano punto nodale del sistema produttivo e che siano capaci anche di sollecitare una rinnovata attenzione alle esigenze di sviluppo formativo degli imprenditori così come di attrarre chi fa e produce innovazione. Il Banco di Napoli ha raggiunto un importante accordo con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, non solo per garantire alle Zes tutto il supporto finanziario di cui hanno bisogno le imprese per realizzare i loro investimenti, siano essi infrastrutturali che imprenditoriali, ma anche per offrire, ad esempio, percorsi di alta formazione su management, internazionalizzazione e digitalizzazione così come un terreno condiviso tra queste e gli hub dell'innovazione che abbiamo voluto a Napoli con la Federico II e a Bari con il Politecnico. Il Banco di Napoli - ha concluso Guido - che mette a disposizione un plafond di 1,5 miliardi di euro, ritiene che le Zes possano diventare autentiche aree di eccellenza e motori di sviluppo sostenibile dell'economia del Mezzogiorno».

Nel 1997 il numero di Zes era pari a circa 845 in 93 Paesi, tale valore è salito a circa 4.000 e coinvolge circa 135 Paesi. L'impatto economico totale generale ammonta a oltre 68,4 milioni di lavoratori diretti e un valore aggiunto generato, derivante dagli scambi, di poco più di 850 miliardi di dollari. Secondo autorevoli stime, nelle Free

Zone andrebbe a concentrarsi, con il passare del tempo, il 40% circa del totale dell'export di un Paese.

In Europa esistono diversi casi di free zone a diversi livelli di operatività (più che altro si tratta di punti franchi individuati all'interno di aree portuali): se ne contano ad esempio 10 in Danimarca, 8 in Germania, 3 in Grecia, 5 in Spagna (tra cui la famosa Zal - Zona ad Attività Logistica di Barcellona).

In Italia vi sono quattro Zone Franche, Trieste, Venezia, Gioia Tauro e Taranto. Uno dei casi più famosi in Europa è rappresentato dalle 14 free zone della Polonia che hanno creato quasi 300mila nuovi posti di lavoro.

La Zona Franca famosa in Italia è il Porto Franco di Trieste che fa capo all'AdSp del Mar Adriatico orientale, dove le aziende possono beneficiare di una serie di incentivi di tipi doganale, fiscale e di tipo amministrativo che rendono particolarmente conveniente investire nell'area o depositarvi le proprie merci: ciò oltre alla presenza di un porto che mette a disposizione infrastrutture marittime, logistiche ed intermodali a sostegno delle imprese stesse.

Le imprese che investiranno nelle Zes in Italia potranno avere: procedure semplificate per adempimenti burocratici e per l'accesso alle infrastrutture; credito di imposta in relazione agli investimenti effettuati pari al 50% per ogni progetto di investimento. Le aziende dovranno però mantenere l'attività nella Zes per almeno sette anni.

Fondamentale sarà il supporto degli enti pubblici territoriali e locali che dovranno contribuire a snellire in modo importante gli adempimenti burocratici ed amministrativi per le imprese. Importante anche la connessione tra le iniziative imprenditoriali ed il porto: le Zes sono ideate per favorire l'attrazione di investimenti che mettano a sinergia la logistica con il sistema manifatturiero. Diventerà importante la presentazione da parte degli organi preposti a gestire la Zes di un Piano di Sviluppo Strategico che preveda le aree interessate, gli incentivi ed i settori da agevolare. Le risorse finanziarie pubbliche complessivamente messe a disposizione ad ora ammontano a poco più di 200 milioni di euro.

Porto, accordo con Banco Napoli per sostenere le imprese nella Zes

La firma tra l'autorità di sistema portuale e i vertici dell'istituto di credito

Un plafond di un miliardo e mezzo di euro per le Zone Economiche di Campania, Calabria, Basilicata e Puglia

di Nicola SAMMALI

La firma sull'accordo tra il Banco di Napoli e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio in chiave Zes è arrivata ieri al termine di un convegno organizzato presso la Sala Convegni della Cittadella delle Imprese di Taranto. Le Zone economiche speciali previste dal Decreto Mezzogiorno rappresentano nuove opportunità di sviluppo economico per il territorio e Taranto, in attesa del decreto attuativo che il governo dovrebbe emanare ormai a giorni, come sostenuto dal ministro De Vincenti, guarda con fiducia al futuro del suo porto.

Il Banco di Napoli ha già messo sul piatto un plafond di un miliardo e mezzo di euro per le Zes di Campania, Calabria, Basilicata e Puglia. Senza il Dpcm però è impossibile ancora definire le modalità di istituzione, la durata, i criteri che disciplinano l'accesso e le condizioni vantaggiose delle Zes. Intanto il direttore generale del Banco di Napoli Francesco Guido e il presidente dell'authority Sergio Prete hanno presentato l'intesa davanti al sindaco di Taranto Rinaldo Melucci, al presidente della Camera di Commercio di Taranto Luigi Sportelli, al presidente di Confindustria Taranto Vincenzo Cesareo e ai soggetti che guardano con interesse a questa opportunità rappresentata dalla Zes.

«L'accordo prevede lo stanziamento di un miliardo e mezzo per sostenere tutte le attività produttive che si insedieranno all'interno delle Zes», ha spiegato Guido. «Nello specifico - ha aggiunto - si tratta di un percorso agevolato affin-

ché i crediti eventualmente vantati da alcune aziende, che saranno impegnate nelle attività logistiche del porto, nei con-

fronti dell'Autorità portuale possano essere smobilizzati

con maggiore velocità». L'intervento del Banco di Napoli, però, è «più ampio: non è soltanto di tipo finanziario - ha evidenziato - maosterremo gli imprenditori attraverso per-

corsi di formazione. Metteremo a disposizione le nostre competenze in materia di innovazione, per far crescere le aziende e utilizzare quindi le Zes come punto di snodo per aprirci sui mercati internazionali: è questa la grande esigenza del territorio meridionale». Secondo Guido «il beneficio fiscale non può essere l'unico elemento catalizzatore, ma l'auspicio è che attraverso le Zes possano fare un salto di qualità le produzioni tipiche del Sud, della Puglia. Il presupposto dello studio di Srlm è che il 20% del traffico mondiale transita per il Mediterraneo, dove Taranto è forse il porto più importante per caratteristiche tecniche». Questo accordo, ha commentato Prete, «aumenta le potenzialità e l'appetibilità della Zes che si sta attivando nell'area ionica, affinché non solo le autorità pubbliche ma soprattutto le imprese possano essere affiancate da un punto di vista tecnico ed economico e quindi investire per lo sviluppo del territorio». In questa fase, ha poi concluso Prete, «stiamo facendo la mappatura di tutte quelle che possono essere le agevolazioni e i benefici per rendere attrattiva questa Zona economica speciale».

Il sindaco Melucci è intervenuto per i saluti iniziali che hanno aperto i lavori. «Taranto rappresenta oggi quasi un terzo dell'esportazione pugliese nonostante la crisi e la flessione. In questo momento gli investitori guardano a Taranto con molto interesse». Il primo cittadino si è espresso, infine, sull'accordo siglato. «È molto

positivo, ora vediamo come viene declinato in termini operativi. Il Comune vuole essere presente e dare il suo supporto a tutti gli interlocutori».

Firmato l'accordo per sostenere le Zes

Porto, collaborazione tra Authority e Banco di Napoli

LEO SPALLUTO

● Insieme per sostenere la Zona economica speciale di Taranto. Banco di Napoli e Autorità di sistema portuale del Mar Ionio hanno presentato ieri, nella sala convegni della Cittadella delle imprese, l'accordo raggiunto per il supporto alle Zes. I contenuti sono stati illustrati da Francesco Guido, direttore generale del Banco di Napoli e direttore regionale per Campania, Basilicata, Calabria e Puglia del gruppo Intesa Sanpaolo e dal presidente dell'Authority di Taranto, Sergio Prete. L'incontro è stato introdotto dal presidente della Camera di Commercio di Taranto, Luigi Sportelli, dal sindaco, Rinaldo Melucci, e dal presidente di Confindustria Taranto, Vincenzo Cesareo. Hanno relazionato, inoltre, il responsabile Maritime & Mediterranean Economy di Srm, Alessandro Panaro, e il direttore commerciale imprese Campania, Basilicata, Calabria e Puglia del gruppo Intesa Sanpaolo, Gianluigi Venturini.

Le Zes, istituite con la legge 123 del 2017, possono essere richieste soltanto dalle città portuali del Sud Italia e pongono gli scali al centro dell'economia: ogni realtà (insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie) è finalizzata alla crescita dell'infrastruttura marittima e del relativo sistema di imprese. Con l'accordo firmato ieri, Banco di Napoli e Autorità di sistema portuale si impegnano ad assistere finanziariamente le imprese assegnatarie di appalti per le opere portuali attraverso l'anticipazione dei crediti certificati ed altri supporti finanziari correlati all'impianto dei cantieri. L'accordo prevede anche soluzioni di consulenza. I desk specializzati del gruppo Intesa Sanpaolo aiuteranno le imprese

che si candideranno ad investire nelle Zone economiche speciali

per la elaborazione dei piani di investimento e della necessaria finanza di progetto. In questo modo le aziende locali potranno effettuare lavori di riqualificazione e potenziamento, realizzare nuovi insediamenti e offrire posti di lavoro, oltre a far crescere i sistemi logistici a beneficio degli altri settori economici.

Per le intese relative alle Zes, il Banco di Napoli ha stanziato una somma complessiva di un miliardo e mezzo di euro. «È un accordo importante - sottolinea il dg del Banco di Napoli - perché riteniamo che l'istituzione della Zes possa rappresentare un punto di svolta per lo sviluppo dell'economia meridionale». Per Taranto può essere una «scossa». «Ci auguriamo - prosegue Guido - che, grazie alla Zes, la città possa effettivamente aprirsi ai traffici del Mediterraneo, accogliere nuovi mercati e svincolarsi dalle logiche di un'economia fondata sulla vendi-

importante per l'intero territorio».

ta nei mercati interni. Il miliardo e mezzo che abbiamo posto come plafond deve essere il volano per aumentare l'export e creare posti di lavoro».

Guido non esclude altri accordi simili: «Le porte - chiosa - sono aperte. Anche a soggetti di estrazione pubblica come Invitalia e Cassa depositi e prestiti».

Il presidente Prete sottolinea invece l'importanza delle sinergie. «Avere al nostro fianco - osserva - un istituto di credito come il Banco di Napoli, da sempre attento al Mezzogiorno e oggi inserito nel gruppo Intesa Sanpaolo, ci permetterà di espandere le nostre potenzialità stimolando nuovi investimenti e sviluppando quelli già esistenti». Manca un solo tassello. «Attendiamo - spiega - la definizione e pubblicazione dei testi attuativi per dare immediatamente corso, assieme alla Regione, alla proposta di Zes e alla sua gestione. Sarà uno strumento

Raggiunta l'intesa

● Domani alle ore 11.30, in Municipio, sede dell'amministrazione Comunale di Taranto, nella sala degli Specchi, alla presenza del Sindaco di Taranto Rinaldo Melucci, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Sergio Prete (nella foto) e il Direttore generale dell'Agenzia Industrie Difesa Gian Carlo Anselmino, illustreranno alla stampa i contenuti dell'accordo quadro per la definizione di un programma congiunto e pluriennale finalizzato alla realizzazione di un Hub specialistico per le attività di "Green Ship Recycling" dedicato al naviglio militare e civile, nazionale ed estero.

L'hub sarà realizzato all'interno del sito denominato "Ex Yard Belleli".

Buone prospettive per il molo polisettoriale

● Dopo le richieste di concessione per il Molo Polisettoriale del porto di Taranto, avanzate dal consorzio "Southgate Europe Terminal" prima e dalla società "South Marine Gate S.r.l" poi, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio Sergio Prete, nel corso del convegno per la presentazione dell'accordo tra il Banco di Napoli e l'Authority, ha anticipato «la presenza di altre domande». Prete ha poi spiegato che nel pomeriggio, di ieri, avrebbe chiuso un «accordo molto importante che sicuramente porterà una ricaduta occupazionale anche molto significativa». Quello che sarà annunciato domattina in una conferenza stampa.

Autorità portuale mar di Sardegna: passa primo bilancio, ore sfide 2018

Deiana, entro l'anno ente operativo, ben organizzato e capillare

(ANSA) - OLBIA, 28 NOV - Approvato a Olbia il primo bilancio dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Il documento finanziario riguarda i progetti in itinere negli scali delle due ex Port Authority. Per Oristano, Portovesme e Santa Teresa di Gallura nel corso del 2018 saranno programmate apposite variazioni al bilancio di previsione, con stanziamenti per tutti i capitoli di spesa. Così come saranno incamerate le entrate che consentiranno la totale operatività. Via libera poi dal Comitato di gestione anche alle variazioni di bilancio del 2017 e ad alcuni provvedimenti amministrativi ordinari.

"La riunione odierna ad Olbia del Comitato di gestione è un segnale inequivocabile dell'attenzione verso tutte le realtà che compongono il nuovo ente - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Authority unica - Il documento finanziario approvato all'unanimità, benché sicuramente implementabile nel corso del prossimo anno con apposite variazioni, pone solide basi per una gestione integrata ed efficace degli scali isolani". In agenda nelle prossime riunioni è prevista la definizione della nuova pianta organica di sistema e la nomina del segretario generale.

"Un percorso a tappe - ricorda Deiana - partito da appena dieci giorni con la prima riunione a Cagliari del Comitato. Stiamo lavorando a ritmi serrati con l'obiettivo di rendere operativa, ben organizzata e, soprattutto, capillare la struttura dell'ente entro la fine dell'anno. Un passo necessario prima di iniziare un 2018 che prevede importanti sfide per i porti sardi dal punto di vista infrastrutturale, commerciale e occupazionale".(ANSA).

Sardegna, l'Autorità di Sistema approva il Bilancio di previsione 2018

Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato ieri all'unanimità il **Bilancio previsionale per il 2018**, documento proiettato ad assicurare risorse adeguate a completare i progetti in itinere negli scali delle due ex Port Authority ma, soprattutto, a garantire i necessari interventi per la messa in sicurezza dei porti di nuova acquisizione.

Per Oristano, Portovesme e Santa Teresa di Gallura, infatti, nel corso del 2018 saranno programmate apposite variazioni al bilancio di previsione, con stanziamenti per tutti i capitoli di spesa, così come saranno, nel contempo, incamerate le relative entrate che ne consentiranno la totale operatività. Sempre nella mattinata, il Comitato di Gestione ha approvato alcune variazioni di bilancio del 2017 e alcuni provvedimenti amministrativi ordinari.

"La riunione ad Olbia del Comitato di Gestione è un segnale inequivocabile dell'attenzione verso tutte le realtà che compongono il nuovo Ente – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Il documento finanziario approvato oggi all'unanimità, benché sicuramente integrabile nel corso del prossimo anno con apposite variazioni, pone solide basi per una gestione integrata ed efficace degli scali isolani".

Una vera e propria fase di Start up, quella in corso, che ha subito un'improvvisa accelerazione con l'istituzione, lo scorso 17 novembre, del Comitato di Gestione. In agenda nelle prossime riunioni, infatti, è prevista la definizione della nuova Pianta Organica di sistema e la nomina del Segretario Generale dell'AdSP.

"E' un percorso a tappe partito da appena dieci giorni con la prima riunione a Cagliari del Comitato – conclude Deiana. Stiamo lavorando a ritmi serrati con l'obiettivo di rendere operativa, ben organizzata e, soprattutto, capillare la struttura dell'AdSP entro la fine dell'anno. Un passo necessario prima di iniziare un 2018 che prevede importanti sfide per i porti sardi dal punto di vista infrastrutturale, commerciale e occupazionale".

Il Comitato di gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna ha approvato il bilancio di previsione 2018

Prossimamente con la definizione della pianta organica dell'ente e la nomina del segretario generale

Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato all'unanimità il bilancio di previsione 2018 dell'ente, il primo della nuova AdSP chiamata dalla riforma della governance della portualità italiana varata lo scorso anno ad amministrare gli scali portuali di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura.

Il primo documento finanziario del nuovo ente è stato elaborato in stretta sinergia tra gli uffici di Cagliari ed Olbia nella forma di accorpamento dei dati contabili delle sopresse Autorità Portuali di Cagliari e del Nord Sardegna.

L'AdSP ha evidenziato che il bilancio previsionale è proiettato ad assicurare risorse adeguate a completare i progetti in itinere negli scali delle due ex authority portuali ma, soprattutto, a garantire i necessari interventi per la messa in sicurezza dei porti di nuova acquisizione. Per Oristano, Portovesme e Santa Teresa di Gallura, infatti, nel corso del 2018 saranno programmate apposite variazioni al bilancio di previsione, con stanziamenti per tutti i capitoli di spesa, così come saranno nel contempo incamerate le relative entrate che ne consentiranno la totale operatività.

Inoltre il Comitato di gestione ha approvato alcune variazioni di bilancio del 2017 e alcuni provvedimenti amministrativi ordinari.

«La riunione odierna ad Olbia del Comitato di gestione - ha commentato il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana - è un segnale inequivocabile dell'attenzione verso tutte le realtà che compongono il nuovo ente. Il documento finanziario approvato oggi all'unanimità, benché sicuramente integrabile nel corso del prossimo anno con apposite variazioni, pone solide basi per una gestione integrata ed efficace degli scali isolani».

Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna è stato costituito lo scorso 17 novembre e la composizione dell'organizzazione dell'ente proseguirà prossimamente con la definizione della nuova pianta organica e con la nomina del segretario generale. «È - ha spiegato Deiana - un percorso a tappe partito da appena dieci giorni con la prima riunione a Cagliari del Comitato. Stiamo lavorando a ritmi serrati con l'obiettivo di rendere operativa, ben organizzata e, soprattutto, capillare la struttura dell'AdSP entro la fine dell'anno. Un passo necessario prima di iniziare un 2018 che prevede importanti sfide per i porti sardi dal punto di vista infrastrutturale, commerciale e occupazionale».

Sardegna, parte il “sistema”

CAGLIARI – Anche l’Autorità di sistema portuale della Sardegna si è ufficialmente insediata, con il comitato di gestione presentato dal presidente Massimo Deiana. Ne fanno parte sette porti “con i relativi territori di riferimento” come ha specificato lo stesso presidente.

Il comitato è costituito dallo stesso Deiana, dal direttore marittimo della Sardegna capitano di vascello Giuseppe Minotauro, dal delegato della Regione professor Italo Meloni, dal rappresentante della città metropolitana di Cagliari professor Massimo Piras e dal sindaco di Olbia Settimo Nizzi.

Nella prima seduta sono stati approvati i regolamenti ai sensi della legge di riforma. In tempi rapidi, ha detto Deiana, andrà anche varato il piano operativo triennale, che comporta tra le scelte importanti anche lo sviluppo delle strutture portuali dedicate ai traghetti e alle crociere, con la prossima nascita del “polo” del GNL ad Oristano. La pianificazione delle attrezzature portuali per i traghetti è particolarmente urgente perché la crescita esponenziale dei traffici, dovuta anche alla aumentata concorrenza tra gli armatori, deve rispondere al riassetto delle infrastrutture nei porti del continente direttamente collegati, con la privatizzazione della Porto 2000 di Livorno – nella quale la società di Olbia del gruppo Onorato è elemento trainante – e con la prevista privatizzazione anche della nascente struttura dedicata di La Spezia.

Da Cagliari altro schiaffone a Delrio

CAGLIARI – Forte e chiaro: il comitato di gestione portuale della Sardegna è un altro sassolino nella scarpa del ministro Delrio, E che sassolino! Uno schiaffone. Perché Settimio Nizzi, rappresentante di Olbia, ne è il sindaco: esattamente quello che Delrio non vuole e che il resto dei "correttivi" che sta affannandosi a far approvare nell'ultimo girotondo delle commissioni parlamentari (prima del parlamento?) intende vietare. Nizzi rinforza dunque la schiera dei sindaci nei comitati di gestione, insieme a Nogarin (Livorno), Doria (ex Genova), Di Piazza (Trieste) e la presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia, Debora Serracchiani. C'è di più: la Serracchiani, che Delrio non vuole esattamente come non vuole i sindaci, non ha intenzione di mollare eppure fa parte della stessa maggioranza di Delrio. Una guerra in casa che non fa presagire niente di buono; specie adesso che, con le elezioni politiche ormai in vista, c'è chi ipotizza un prossimo governo senza Delrio al MIT. E con Debora Serracchiani che è pronta a mollare la Regione per candidarsi al governo nazionale.

Della posizione dell'Anci, l'associazione dei comuni italiani, abbiamo già scritto: sostiene i suoi Comuni portuali, presieduti dal sindaco di Livorno Nogrin (5 stelle) che sulla presenza dei sindaci nei comitati di gestione ha un totale appoggio trasversale di tutti. Insomma, a un anno e mezzo dal varo della riforma portuale, siamo ancora in mezzo al guado?

Antonio Fulvi

Il viaggio inaugurale comincia l' 1 dicembre: il 3 sarà in porto

Arriva "Msc Seaside" la nave che segue il sole farà tappa a Messina

È la nuova ammiraglia dopo la "Meraviglia" A tagliare il nastro oggi il presidente Mattarella

La chiamano "La nave che segue il sole". È l'ultima arrivata della flotta Msc ed è la più grande mai costruita in Italia e nel bacino del Mediterraneo (ha una "gemella", la "Seaview", i cui lavori sono ancora in corso). Per il suo viaggio inaugurale Messina è una delle tappe "privilegiate", nel solco di un processo di consolidamento dei rapporti tra la grande compagnia di navigazione svizzera e la città dello Stretto. Il 22 dicembre, infatti, la "Seaside" solcherà i mari in direzione Miami e da lì comincerà a far rotta ai Caraibi.

I messinesi, intanto, potranno ammirarla il prossimo 3 dicembre, quando la nuova ammiraglia Msc - a inaugurarla oggi ufficialmente nei cantieri del Friuli Venezia Giulia sarà il presidente della Repubblica Mattarella - sbarcherà sotto la Madonnina, con vista spettacolare sulla città dall'alto dei suoi 72 metri. Un grattacielo sull'acqua, mutuando il titolo del libro scritto dall'ex capo ufficio stampa del Comune di Messina Attilio Borda Bossana. Le gigantesche proporzioni non penalizzano, però, l'armonia costruttiva e l'aspetto più incredibile è la "leggerezza" con la quale questi colossi del mare solcano le acque, perché tutto è studiato proprio per inserire il concetto di grandezza in un contesto

di estetica e di qualità della vita per chi sta a bordo. È una città viaggiante, un piccolo Comune indipendente di oltre settemila anime, tra passeggeri e componenti dell'equipaggio.

E c'è un'altra annotazione da fare: la rapidità nei tempi di costruzione. Fossero opere pubbliche, parleremmo di veri e propri miracoli. Il taglio della lamiera, che corrisponde all'inizio effettivo dei lavori di costruzione, è avvenuto poco più di due anni fa, il 22 giugno 2015 alla presenza del presidente esecutivo di Msc Crociere Piefrancesco Favo e dell'amministratore delegato Gianni Onorato. Il 25 novembre 2016 già le prove in acqua nel bacino di carenaggio di Monfalcone. E ora il "battesimo". «Msc Seaside - affermano i suoi progettisti - riscrive il libro delle regole di progettazione delle navi da crociera, mescolando le aree interne ed esterne al fine di avere un contatto con il mare come mai prima d'ora. Girando intorno alla nave a partire dal ponte 8 si ha la sensazione di essere su un lungomare

-segue

unico con luoghi in cui fermarsi a bere, mangiare, fare shopping, nuotare, prendere il sole». E Msc riconferma il suo legame con Messina: «Era giusto che "Seaside" cominciasse la sua avventura in uno dei porti che più ci sta a cuore in Italia e nel Mediterraneo».(l.d.)

Opera strategica per lo sviluppo legato all' economia del waterfront

Porto, banchina XX Luglio Il lungo stop genera timori

Ancora nessuna notizia sulla ripresa delle attività di cantiereImposizioni che derivano dal Sin, ma a Siracusa stallo superato

Milazzo Un altro anno è ormai agli sgoccioli, quello di venerdì scorso potrebbe essere stata anche l' ultima delle riunioni del Comitato portuale di Messina, ma quel che è certo è l' assenza di notizie sulla ripresa dei lavori della banchina XX Luglio. Una situazione che conferma quanto viene ribadito dagli operatori cittadini che «questo porto è destinato a rimanere una incompiuta».

Considerazioni che vengono ribadite in una nota anche da Forza Italia. «Ad un mese, o poco più, dalla scadenza della piena autonomia dell' Authority peloritana è stato approvato oltre al bilancio anche il Piano triennale delle opere pubbliche. Un elenco che i milazzesi conoscono bene tant' è che non esiste alcuna opera nuova e soprattutto non c' è traccia di nuove attività nel breve-medio termine. Ma alla fine anche questo potrebbe starci.

Quello che provoca amarezza è il dover constatare come nello spazio che avrebbe dovuto diventare "molo" oggi è cresciuta anche la vegetazione a dimostrazione del lungo lasso di tempo di inattività. Avremmo voluto ricevere certezze dai vertici dell' Autorità portuale sulla ripresa dei lavori e invece tutto è rimasto bloccato. Si parla di

limiti del Sin (Sito Interesse nazionale) ma a Siracusa in situazione identica una banchina è stata completata in poco tempo».

In realtà in più occasioni l' attuale commissario De Simone ha sottolineato che «un' opera così complessa risente anche delle complicazioni procedurali derivanti dal fatto che le aree di Milazzo ricadono in zona Sin, soggetta a particolari prescrizioni di tipo ambientale che certamente ostacolano e rallentano l' esecuzione dei lavori». Ma quel problema fu superato e mai si immaginava che potesse arrivare il problema strutturale della banchina stessa.

Altra questione sulla quale si soffermano gli "azzurri" è il collegamento porto-asse viario.

«Nel piano triennale quest' opera continua ad essere presente - si legge ancora nel documento - ma ci chiediamo: realisticamente: a che punto siamo? È solo inserita giusto per memoria o, come annunciato in passato c' è la volontà di individuare le risorse per realizzare questa infrastruttura che sarebbe importantissima per Milazzo? In mancanza di questa viabilità alternativa infatti non ci potrà essere

-segue

nessuna prospettiva di sviluppo per il bacino portuale di Milazzo né tantomeno per l' economia della città, dato che il porto sarà come una cattedrale nel deserto».

Considerazioni condivise dal Comitato "Grande porto", il quale ricorda di aver più volte ribadito che «il porto di Milazzo per la sua posizione geografica è al top rispetto agli altri scali siciliani per le autostrade del mare. A tal proposito alcuni armatori sono già pronti ad effettuare collegamenti via mare con i principali porti d' Italia. Perché rimandarli indietro perdendo tante occasioni di lavoro per i nostri portuali?». (g.p.)

Il Secolo XIX



L'incidente

**Ponte Libia, cargo in fase di ormeggio
urta e danneggia la banchina del porto**

UNA NAVE ro-ro della linea Grimaldi, il cargo Alessandria, ha urtato e danneggiato la banchina di Ponte Libia. L'incidente, senza feriti, è avvenuto poco prima delle 18.30, in fase di ormeggio della nave che trasportava camion. Sia la nave, sotto al portellone di poppa, sia la banchina, risultano danneggiate nell'impatto. In particolare, l'urto ha fatto sollevare l'asfalto di Ponte Libia. Sul posto sono intervenuti i militari della Capitaneria di porto, l'Autorità portuale e anche Il Rina, per verificare la documentazione della nave che potrebbe restare in porto per accertamenti.