



Dai Porti:

Trieste:

"...Previsti 10mila teu nel 2018..." (Informazioni Marittime)

Genova:

"...Un'Agenzia del Lavoro in porto?..." (Il Secolo XIX)

"...Bando di gara per l'assegnazione servizio dei bacini di carenaggio..."
(Il Nautilus)

"...Banchine a pezzi, in porto è emergenza ormeggi..." (Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...pre-CIPE sul Progetto HUB Portuale..." (Il Nautilus)

Livorno:

"...Traffici in crescita..." (Il Nautilus)

Ancona:

"...Obiettivo intermodalità..." (Il Nautilus, Corriere Marittimo, Ferpres)

Napoli:

"...Destination Manager..." (Informazioni Marittime, Seareporter)

Bari:

"...Centro Regionale di ARPA..." (Il Nautilus, Gazzetta del Mezzogiorno,)

Taranto:

"...nel 2017 perde 3 milioni di tonnellate..."(Informazioni Marittime)

Cagliari:

"...nasce l'agenzia del Lavoro..." (Informazioni Marittime, Ansa)

Olbia:

"...Dragaggio del porto..." (Il Messaggero Marittimo)

Messina:

"...Tremestieri, dragaggio tarda mentre la città è invasa dai Tir..."
(gazzettadelsud.it, Gazzetta del Sud, giornale di Sicilia)

Focus:

- **Zone Economiche Speciali**
(Nuovo Quotidiano di Puglia, Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed Esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

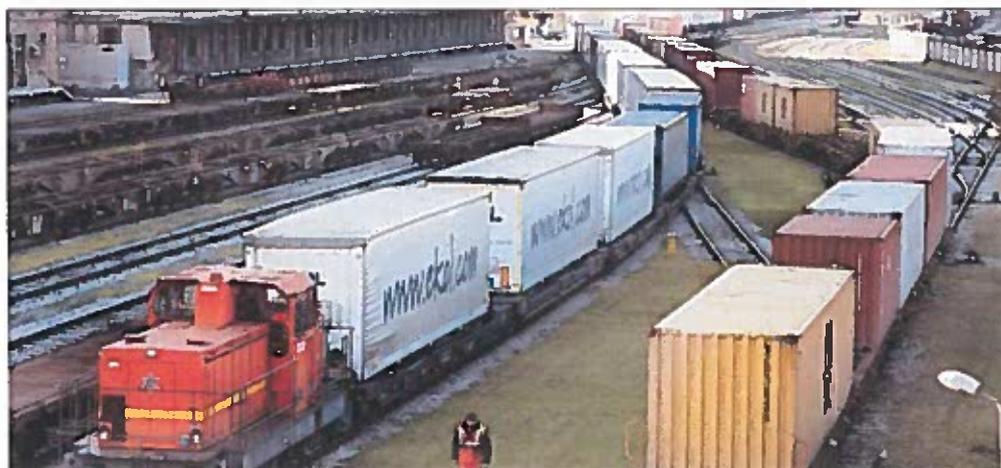
Informare

Avvisatore Marittimo

Messaggero Marittimo Mensile Gennaio

Informazioni Marittime

Porto di Trieste, previsti 10 mila treni nel 2018



Superare la soglia dei 10 mila treni movimentati. E' l'obiettivo che si pone per il 2018 il porto di Trieste. Anzi, più che un obiettivo, si tratta di una concreta previsione per le attività intermodali dell'anno in corso che il presidente dello scalo giuliano Zeno D'Agostino ha illustrato durante la serata conviviale all'Accademia Udinese degli Sventati.

Il presidente pensa a un "sistema logistico che metta in rete Trieste con Villa Opicina, Ferneti e Cervignano. C'è un territorio regionale che è tutta una infrastruttura intermodale e logistica che non chiede altro di essere messa in rete, per poter usare il vero motore dei traffici che è il porto, espressione della vera relazione globale". Dal 1 marzo prossimo Adriafer gestirà 10 binari a Villa Opicina.

La successiva piena funzionalità del polo intermodale di Cervignano, concepito come punto di snodo per l'arrivo e la partenza delle merci, movimentate poi in entrata e uscita dal porto di Trieste con un sistema di shuttle, "permetterebbe alla realtà logistica e industriale friulana di utilizzare i servizi del porto, marittimi ma anche ferroviari intermodali a costi che non sono quelli offerti oggi. Consentirebbe sia al Friuli che al Porto di avere dei vantaggi perché creeremmo quelle economie di scala che sono la base su cui sviluppiamo servizi marittimi e intermodali", ha spiegato. E in una successiva fase, quando sarà raccordata come piattaforma ferroviaria, il porto mira a ragionare anche con Pordenone "importante area industriale".

Trieste, porto franco internazionale, primo scalo italiano per tonnellaggio totale e per traffico ferroviario, primo porto petrolifero nel Mediterraneo e undicesimo in Europa per tonnellaggio, ha attualmente attivi collegamenti intermodali in Italia (Milano, interporti di Padova e Bologna), ma soprattutto all'estero con Austria, Germania, Lussemburgo, Belgio, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca. La tratta Trieste-Budapest ne è un emblema. "Ha avuto un boom, era una tratta completamente in mano a Capodistria e sta diventando importante per Trieste - ha spiegato ancora D'Agostino - quindi ci fa capire che siamo competitivi su quell'area e poi perché è un'area ad altissima crescita economica". Il porto di Trieste è salito da 4.900 treni del 2015 agli 8.681 treni movimentati nel 2017.

PARLA IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA GENOVA-SAVONA

«Un'agenzia del lavoro in porto? È un'ipotesi che non posso escludere»

Signorini: «Da Confindustria richiesta legittima»

L'INTERVISTA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. «Abbiamo valorizzato aree che sono fondamentali per lo sviluppo del porto e che da troppo tempo rimanevano sotto utilizzate: le ex Piaggio, la Darsena e ora Ente Bacini. Con la gara sblocchiamo investimenti, garantiamo posti di lavoro e sviluppiamo un settore vitale per il porto e per l'interodistretto della nautica genovese».

Paolo Emilio Signorini sulla gara che porterà alla privatizzazione delle riparazioni navali di Genova incassa anche l'approvazione del governatore Giovanni Toti («Un evento atteso da molti anni fondamentale per la competitività dello scalo genovese. Segno che seppure con tutte le lentezze, anche a Genova la macchina si è messa in moto»). Chiusa una partita, il presidente dei porti di Genova e Savona ne deve affrontare altre molto complicate. A cominciare dalla salvezza della Culmv e dello scontro tra terminalisti e camalli che rischia di bloccare il porto. E Signorini apre ai terminalisti («È condivisibile che valutino il modello dell'Agenzia») e li ammonisce allo stesso tempo: «Il confronto serio è sui numeri: occhio a quello che viene fuori».



Sul Secolo XIX di ieri la notizia della presentazione del "progetto Agenzia"

Operatori e camalli sono allo stallo, presidente. Per ora è muro contro muro: i terminalisti non vogliono più salvare i conti della compagnia e la Culmv fa affidamento su un piano di risanamento giudicato debole.

«Io la vedo così: non si possono ancora trarre conclusioni. Il piano della Culmv deve necessariamente basarsi sui numeri. E trovo legittimo che Confindustria proponga il modello dell'Agenzia del lavoro portuale. Così come ritengo sia sano dualismo quando i sindacati invece respingono questa ipotesi. Il dibattito accresce la possibilità di trovare una soluzione di qualità: certo, nessuno pensi che noi abbiamo la

bacchetta magica e risolviamo ogni problema...».

Lei non chiude quindi all'ipotesi dell'Agenzia?

«E perché mai? Non posso bocciarla, sarei arrogante. I terminalisti la propongono perché rientra nella loro sensibilità imprenditoriale».

Però un numero è stato fornito: alla Culmv mancano 2,2 milioni di euro e i terminalisti quest'anno non vogliono pagare.

«Non è un numero concreto: non è detto che la cifra sia quella. Capisco che gli operatori dicano: "Non vogliamo pagare", però aspettiamo di vedere i numeri del piano e il bilancio e poi tiriamo le somme. I numeri di tutti, non solo della Culmv. Ma ritiene che anche quest'anno si tratti del solito teatrino?»

«Non credo. Però, ripeto, aspettiamo che i numeri siano sul tavolo. L'Authority l'anno scorso si era impegnata a proporre misure di risanamento e rafforzamento manageriale della Compagnia possibilmente a valle di nuove norme che grazie alla sensibilità del parlamento oggi abbiamo».

Giudica deboli le linee guida del piano della Culmv, scritte dai due commercialisti?

«Rispetto la grande esperienza e capacità professionale di chi sta aiutando la Culmv nella redazione del piano e attendo di valutare bene il peso di formazione, quiescenza, tariffe e ri-

IL NUOVO TERMINAL

Calata Bettolo non è un'eterna incompiuta. I nostri tecnici e quelli di Msc stanno lavorando moltissimo

IL CASO CONCESSIONI

Non possiamo abbassare i canoni ignorando le ricadute sugli investimenti

PAOLO SIGNORINI
presidente porto Genova-Savona

sanamento patrimoniale. Ecco, su questo mi baso. Comunque altre due o tre occasioni di incontro ci saranno; le proporrò, così favorirò il dialogo».

Passiamo a Bettolo: sembra l'eterna incompiuta...

«Non è così: stiamo accelerando. I nostri tecnici e quelli di Msc lavorano moltissimo. Spero che tutte le difficoltà vengano superate e in tempi brevi. Anche quelle tra soci. Così potremo partire velocemente».

L'altro fronte aperto è sulle concessioni. Sempre Confindustria si lamenta della disparità dei canoni tra Genova e Savona e chiede un'armonizzazione...

«L'Authority non può abbassare i canoni senza curarsi delle

possibili ricadute negative sul finanziamento degli investimenti. Capisco però la posizione dei terminalisti e convocherò un tavolo per trovare una soluzione».

E sulle concessioni a Spinelli, Sech e San Giorgio? La pratica sta andando avanti?

«Guardi, noi siamo pronti. Lo schema è scritto. La nostra parte, anche di confronto, l'abbiamo fatta, la considero sostanzialmente chiusa. Non posso tenere aperti ulteriormente questi dossier. I terminalisti hanno ancora qualche richiesta che stiamo cercando di valutare con attenzione. Spero che Confindustria mi aiuti a chiudere questa partita».

www.thecommditelegraph.it



Il Nautilus

Bando di gara per l'assegnazione servizio dei bacini di carenaggio nel porto di Genova



GENOVA – Al centro del nuovo bando dell'Adsp di Genova i bacini di carenaggio nella zona delle riparazioni navali del porto di Genova. La concessione, di anni 25, ha per oggetto l'affidamento del servizio di interesse generale costituito dall'esercizio di cinque bacini articolati nei due principali segmenti costituiti da "naviglio commerciale" e "yacht".

La procedura ha come duplice obiettivo di stimolare l'intervento privato per rilanciare e consolidare la competitività del segmento strategico della riparazione/costruzione navale genovese e orientare la gestione verso un modello in grado di corrispondere alle evoluzioni nel frattempo intervenute nel mercato.



NUOVO INCIDENTE IN PORTO

Navi contro banchine, moli genovesi a pezzi: è emergenza ormeggi

QUARATI >> 15

CORSA CONTRO IL TEMPO PER RIPRISTINARE I MOLI ENTRO IL PICCO DI TRAFFICO DELLA STAGIONE ESTIVA

Banchine a pezzi, in porto è emergenza ormeggi

Le limitazioni a Ponte Doria e l'ultimo incidente al Colombo riducono gli spazi per le navi

IL CASO

ALBERTO QUARATI

L'INCIDENTE a Ponte Colombo di ieri mattina, con il traghetto "Sharden" della Tirrenia che ha colpito la testata della banchina, riapre la questione del porto passeggeri di Genova (dal quale transitano ogni anno 2,5 milioni di persone fra traghetti e navi da crociera) azzoppato da una serie di emergenze che potrebbero creare disagi nella stagione di punta del traffico estivo, tanto che secondo voci di banchina, una delle soluzioni che si starebbe valutando sarebbe quella di collocare temporaneamente alcune navi a Calata Bettolo, nello scalo industriale.

«Siamo sfortunati - allarga le braccia Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime, la società (il cui azionista più pesante è il colosso armatoriale svizzero Msc) - giusto martedì abbiamo cominciato i lavori a Ponte Doria, e adesso ci troviamo con questo nuovo incidente. Il problema è che questa non è l'unica emergenza».

Ponte dei Mille, su cui sorge la storica Stazione marittima, è stato da poco risistemato: lo scorso anno erano saltate alcune bitte (cioè i cilindri alle quali erano ormeggiate le navi in banchina con le cime), mentre in ottobre era stata segnalata un'infiltrazione in testata. Questioni tutto sommato di modesta entità, mentre bello grosso è il rettangolo venuto giù a ottobre 2012 (20 metri per 10) alla radice del "Mille": è la voragine di Calata Zingari, che non essendo un'area particolarmente funzionale al traffico, ancora non si sa quando potrà essere riparata.

A Ponte Doria, l'altra banchina dedicata alle crociere, sono appunto cominciati i lavori per ripristinare il cedi-

mento strutturale sulla testata, benché quella parte del molo sia stata realizzata non più di una decina di anni fa. Lo scalo è agibile, ma vi si possono accostare, a Levante come a Ponente, navi sotto 220 metri: o traghetti, o unità da crociera piccole.

I lavori dovrebbero terminare in aprile, e in questa maniera il traffico crociere di Genova sarebbe salvo, benché manca il tassello dei dragaggi, cioè l'approfondimen-

to dei fondali, atteso tra quest'anno e il prossimo, mentre l'ultima campagna è stata nel 2009.

Passando allo scalo traghetti si arriva a Ponte Colombo, dove ieri è avvenuto l'incidente, che era già sottoposto a due interventi di ripristino: l'Autorità di sistema portuale infatti nei mesi scorsi ha portato avanti un'analisi di tutte le banchi-

ne dello scalo passeggeri, segnalando le aree dove era necessario un intervento, e tra l'altro proprio al Colombo Stazioni Marittime contava di portare anche unità da crociera. Ora il rischio che l'area sia invece posta sotto sequestro, o almeno a limitazioni di traffico.

A Ponte Assereto, quello che sorge sotto il Terminal Traghetti dalla Coop Dinegro, sono stati identificati sgrottamenti (vedi grafico) alla radice Nord della struttura. Sia Ponte Assereto che Ponte Caracciolo, cioè l'ultimo molo dedicato al traffico dei passeggeri prima del terminal container di Calata Sanità, furono interessati negli scorsi anni a massicci interventi di ripristino delle banchine, proprio in seguito a fenomeni di sgrottamento.

- segue

LA MOTONAVE SHARDEN ERA IN ARRIVO DA PORTO TORRES

Indagini sulla velocità del traghetto previsto un altro sopralluogo dei sub

C'È FORSE UNA MANOVRA errata durante l'attracco a Ponte Colombo, all'origine dell'incidente avvenuto ieri mattina in porto. Intorno alle 8, il traghetto Sharden della Tirrenia, partito l'altro ieri sera da Porto Torres in Sardegna. Il traghetto, dopo essere entrato nel porto, ha cominciato la manovra di avvicinamento alla banchina con la poppa, la parte posteriore. All'improvviso, parte della chiglia della nave ha urtato il molo di ponte Colombo.

L'urto è stato violentissimo ma per fortuna, nessun passeggero è rimasto ferito. Il traghetto stava arrivando in porto con 135 passeggeri e 60 membri dell'equipaggio: stava inoltre trasportando 40 auto e 90 camion. La chiglia del Sharden è rimasta danneggiata, così come la banchina. Sul posto sono intervenuti i militari della Guardia Costiera: L'ipo-

tesi al vaglio è che il traghetto sia avvicinato al molo ad alta velocità, e questo potrebbe aver avuto un ruolo determinante nello schianto. Sul porto, ieri mattina, batteva anche un forte vento.

Dopo un primo sopralluogo della Capitaneria, il traghetto è stato trasferito alle Riparazioni navali. All'interno dello scafo non è stata registrata alcuna falla. Ieri sera, per il viaggio di ritorno in Sardegna, la compagnia Tirrenia ha sostituito lo Sharden con il traghetto Janas, che ha potuto lasciare Genova all'orario prestabilito. La Capitaneria di porto ha recuperato anche la scatola nera del traghetto Sharden. I dati saranno determinanti a chiarire la reale dinamica dell'incidente. Ieri sono intervenuti i sub per chiarire l'entità del danno alla banchina. Oggi è previsto un secondo sopralluogo.

La situazione

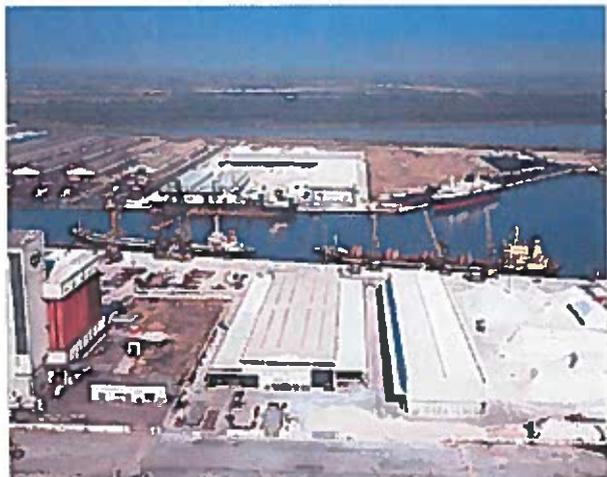
"Sgrottamenti" e cedimenti

SONO diverse le emergenze nello scalo passeggeri del porto di Genova: cedimenti strutturali (Ponte Doria) per lavori fatti male, piccoli incidenti (Ponte Colombo), ma anche interventi necessari a seguito dello "sgrottamento", cioè la creazione, prodotta dal moto delle eliche, di vere e proprie cavità sotto le banchine. Le eliche, spostando i fanghi sul fondale, creano anche degli accumuli di detriti in fondo al mare, che rendono necessari i dragaggi: i tempi della burocrazia, però, non aiutano. Ponte Doria dovrebbe essere ripristinato entro aprile, i dragaggi effettuati tra quest'anno e il prossimo.



Il Nautilus

Porto di Ravenna: riunione a Roma del pre-CIPE sul Progetto “HUB PORTUALE”

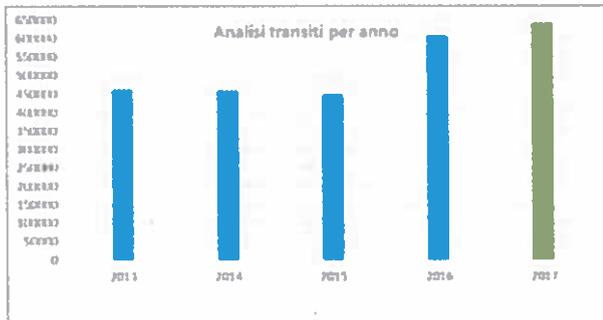


RAVENNA – Si è tenuta mercoledì pomeriggio a Roma, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, una importante riunione, in vista della seduta del Cipe del 19 febbraio prossimo, che avrà all’Ordine del Giorno l’approvazione del Progetto “Hub portuale di Ravenna”.

Durante la riunione di oggi, il cosiddetto pre-Cipe che predispose l’ordine del giorno della riunione ufficiale, il Presidente dell’Adsp ravennate Daniele Rossi, ha fornito tutte le ulteriori informazioni che in questa fase istruttoria di approfondimento erano necessarie per arrivare all’esame definitivo del Cipe in programma il 19 prossimo.

“L’incontro è stato positivo”, ha dichiarato Rossi, “e con il parere favorevole espresso oggi dal Comitato Interministeriale si è compiuto un altro passo verso l’appuntamento decisivo della prossima settimana che segnerà la conclusione dell’iter avviato con la consegna del Progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 18 settembre scorso”. Il Progetto, ricordiamo, è poi passato al vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che il 15 dicembre ha formalmente espresso il proprio parere positivo, ed è già stato oggetto di una precedente, positiva, riunione pre-Cipe prima di Natale.

Traffici in crescita per l'Interporto Vespucci



LIVORNO – Un 2017 positivo con segnali di crescita sia in termini di risultati che di volumi di affari. I numeri relativi ai traffici relativi all'anno che si è appena concluso confermano la buona salute dell'Interporto Vespucci: nel 2017 il numero di transiti totali presso i varchi interportuali è stato di 650.000 autotreni rispetto ai 605 mila del 2016, con un incremento pari a circa il 7% del flusso logistico. In totale sono state movimentate 6 milioni di tonnellate di merce di varia natura.

Si nota inoltre un incremento del traffico ferroviario. Nel 2017 sono arrivati e partiti dal Interporto 424 treni, con un aumento generale del 19,8% rispetto all'anno precedente.

Il Polo di Guasticce sta diventando sempre di più un hub strategico per il Sistema Portuale del mar Tirreno Settentrionale. Ad oggi sono insediate presso l'interporto 57 imprese che generano un fatturato complessivo annuo di circa 326 milioni di euro con un'occupazione diretta di 536 addetti a cui si aggiunge un indotto di c.ca 693 addetti.

PER FAVORIRE L'ARRIVO DI AZIENDE

Zona franca, al ministero decolla l'idea

■ INCRONACA

E ora decolla l'idea della zona franca

Palazzo Rosciano sta concludendo l'iter per chiederla. L'incontro a Roma al tavolo del ministero

LIVORNO

L'idea portuale sta concludendo l'iter per la presentazione al ministero dei trasporti della richiesta di istituzione di una "zona franca doganale" a Livorno, a partire dalla manifestazione d'interesse presentata da una società». La conferma arriva dalla Regione Toscana e, in particolare da Gianfranco Simoncini, consigliere del governatore Enrico Rossi sul fronte caldo del lavoro: era al tavolo del ministero dello sviluppo economico insieme al sindaco di Collesalveti, e gli assessori al lavoro di Livorno e di Rosignano, oltre ai rappresentanti dei ministeri, dell'Autorità di sistema portuale e delle altre istituzioni coinvolte. Decisivi punti sull'esito della riunione del comitato esecutivo in cui è stato fatto il punto sull'attuazione dell'Accordo di programma.

È giunta la richiesta - condivisa da tutte le istituzioni - di chiedere «al ministero per lo sviluppo econo-

mico e alla presidenza del consiglio» un incontro tecnico per capire «la possibilità di istituire la zona logistica semplificata, così come previsto dall'ultima legge finanziaria».

Sul tema della "zona franca doganale" ha insistito anche il sindaco colligiano Lorenzo Bacci ricordando che la propria amministrazione si è spesa in questi anni per individuare un'area di 51.000 mq all'interno dell'interporto, già conforme a tutti i requisiti previsti dalla normativa vigente. Gli ulteriori requisiti necessari risultano - è stato ribadito - «di fatto già soddisfatti» in quanto «legati alla presenza di una manifestazione di interesse da parte di un'azienda che lavora estero su estero». A ciò si aggiunge che sulla realizzazione di una "zona franca doganale" nei nostri territori c'è «la firma da parte della Presidenza del Consiglio e di tutti i ministeri competenti in materia, a riprova della credibilità della proposta».

C'è bisogno di uno specifico



Uno degli ingressi dell'interporto di Guastallo

provvedimento di legge ma a Colle ci si dice fiduciosi dell'esito del «dossier» che sta elaborando il Comune di Collesalveti, Camera di Commercio e interporto, sotto la regia dell'esperto prof.

Luca Abatello». Nel giro di un mese il dossier sarà inviato al ministero.

Esiste anche una seconda opzione: riguarda la "zona logistica semplificata" e viene presentata come opportunità «complemen-

tare e non alternativa a quella della zona franca». Il Comune di Colle annuncia che la perseguirà anche insieme alle associazioni di categoria. «In attesa che vengano emanati i decreti attuativi», viene ribadito «su questo punto avverranno nelle immediate prossime settimane passaggi di approfondimento tecnico, affinché a decreti emanati, sia possibile cogliere anche questa opportunità».

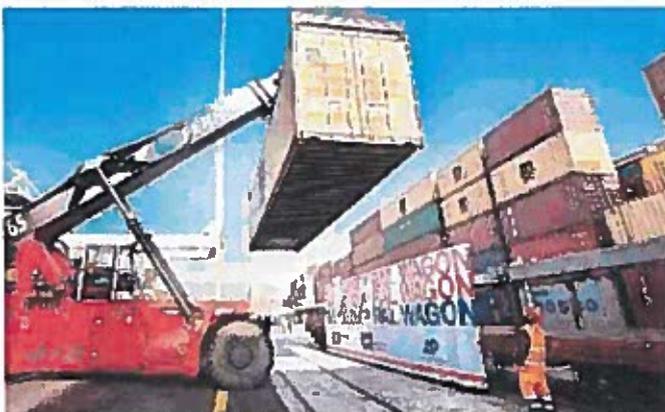
Da segnalare anche la prossima riapertura del bando per gli incentivi per le imprese previsti dalla legge nazionale 181, avverrà a maggio e avrà «una dotazione di circa 8 milioni di euro che potranno servire a finanziare investimenti delle imprese fino ad un massimo di 1,5 milioni». Il sulla rampa di lancio una campagna informativa per far conoscere alle aziende che volessero inserirsi nel territorio, le opportunità messe a disposizione dal bando: resterà «aperto "a sportello" fino ad esaurimento delle risorse».

PORTO & ECONOMIA AL MISE IL PUNTO SULL'ACCORDO DI PROGRAMMA

Nuovi incentivi per le imprese A disposizione altri 8 milioni

IL PUNTO sull'attuazione dell'Accordo di programma per Livorno, Rosignano e Collesalveti è stato fatto ieri al Ministero dello sviluppo economico nel corso di una riunione del Comitato esecutivo al quale hanno partecipato, per la Regione il consigliere per il lavoro del presidente, il sindaco di Collesalveti e gli assessori al lavoro di Livorno e Rosignano, oltre ai ministri, all'Autorità di sistema portuale e alle altre istituzioni coinvolte. Nel corso dell'incontro è stato preso atto del fatto che l'Autorità di sistema sta concludendo l'iter per la presentazione al ministero dei Trasporti della richiesta di istituzione di una zona franca doganale a Livorno, a partire dalla manifestazione d'interesse presentata da una società.

È STATO inoltre deciso, come da richiesta **dall'Autorità portuale** condivisa da tutte le istituzioni, di chiedere un incontro tecnico al Mise e alla presidenza del Consiglio sulla possibilità di istituire la zona logistica semplificata, così come previsto dall'ultima Legge finanziaria. Uno strumento che potrebbe rivelarsi interessante, non solo per l'area livornese ma anche per tutte le altre aree portuali toscane. Altro punto affrontato dalla riunione la prossima riapertura del bando per gli incentivi previsti per le imprese dalla legge nazionale 181. Il bando sarà riaper-



LAVORO

Sopra automezzi all'opera su una banchina del porto; a sinistra il presidente dell'autorità portuale di sistema, Stefano Corsini

to a maggio, con una dotazione di circa 8 milioni di euro che potranno servire a finanziare investimenti delle imprese fino ad un massimo di 1,5 milioni. Nelle prossime settimane partirà una campagna informativa per far conoscere alle aziende che

volessero insediarsi nel territorio, le opportunità messe a disposizione dal bando, che resterà aperto 'a sportello' fino ad esaurimento risorse. Regione, Mise e Invitalia fisseranno una riunione operativa i primi di marzo insieme ai Comuni interessati.

Dogana d'Acqua, Comune e Authority riaprono la darsena

Sono stati consegnati alle ditte affidatarie i lavori relativi alla riapertura del Bacino Est che storicamente lambiva l'edificio della Dogana d'Acqua collegandosi al Canale dei Navicelli. Ne dà l'annuncio il Comune di Livorno segnalando che il bacino venne « pian piano interrato a partire dai primi del '900, fino alla totale copertura dello specchio d'acqua a seguito dell'ultimo conflitto mondiale, quando la Dogana d'Acqua, come tutta la zona portuale, fu oggetto di pesanti bombardamenti».

Il progetto mira a contrastare il degrado urbanistico dell'interfaccia tra la città e il porto e ha ricevuto un significativo finanziamento (770mila euro) dall'Authority. Il resto (645mila euro) è stato messo a disposizione dal Comune di Livorno, che si è occupato dell'intera fase progettuale ed esecutiva.

La nuova Darsena Lamarmora - viene sottolineato - sarà realizzata scavando, fino alla profondità di un metro/un metro e mezzo, la vasta area inutilizzata che si trova a fianco della Dogana d'Acqua.

Per realizzare lo specchio d'acqua, sarà ritrovata e consolidata la banchina che, come risulta dai saggi eseguiti, è ancora esistente lato via della Cinta Esterna.

Saranno inoltre costruite due nuove banchine per la delimitazione della darsena, una lato nuovo edificio di via del Cedro e l'altra lato Caserma Lamarmora.

Palazzo Civico riferisce che quest'ultima banchina «sarà adibita all'ormeggio di imbarcazioni, e sarà quindi dotata di adeguata impiantistica: vi troveranno posto le barche attualmente ormeggiate lungo la banchina perimetrale del Canale dei Navicelli (quella che adesso divide la futura darsena dal canale stesso), che sarà demolita per consentire il ripristino della via d'acqua».

Il lastricato delle banchine sarà in pietra arenaria come quello già adottato lungo scali delle

Macine creando suggestivi percorsi pedonali, liberamente fruibili. In prosecuzione delle rampe storiche di accesso, sarà ripristinato anche il camminamento attorno all'edificio della Dogana, con una nuova pavimentazione in pietra arenaria. Sarà inoltre in parte ripristinato, in accordo con la Soprintendenza, il paramento del tratto mancante di Mura Lorenese tra via del Cedro e l'edificio della Dogana d'Acqua.

PORTO DI ANCONA: OBIETTIVO INTERMODALITA'



ANCONA – Orizzonte intermodale per il porto di Ancona. Il cammino nell'integrazione fra il trasporto in mare e le infrastrutture viarie di terra, nell'ottica della sostenibilità, fa un ulteriore passo all'interno dello scalo dorico com'è stato spiegato durante il convegno "Le autostrade del mare nell'implementazione della strategia macroregionale Eusair", organizzato nella sede dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. L'iniziativa è il primo incontro pubblico fra i nove partner del progetto Newbrain per lo sviluppo dell'intermodalità nella Macroregione Adriatico Ionica, di cui l'Autorità di sistema è capofila.

Il progetto Newbrain, con cui si vuole potenziare il trasporto intermodale integrato e migliorare le connessioni tra i principali nodi logistici della Macroregione Adriatico Ionica, è realizzato con un partenariato composto da Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Interporto Padova, Ift-Istituto trasporti e logistica, Autorità portuale di Igoumenitsa (Grecia), Porto di Bar (Montenegro), Camera di Commercio del Pireo delle piccole e medie imprese (Grecia) e Intermodal Transport Cluster (Croazia). Le risorse per l'iniziativa, cofinanziata dal programma europeo Adrion, ammontano a 1,5 milioni di euro di cui 280 mila euro dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.

"Crediamo fortemente nell'intermodalità. E' in fase di completamento la progettazione di un tratto dei binari, per 550 metri di lunghezza, che arriveranno direttamente in banchina al molo Sud – ha detto il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, lavoriamo affinché, entro due anni e mezzo, il trasporto dei container possa avvenire, in buona parte, attraverso la ferrovia. Questo con grande beneficio per l'ambiente e per l'integrazione nei trasporti". Una scelta, ha aggiunto Giampieri, che ha l'obiettivo "di far diventare strutturato e strategico il rapporto con la sostenibilità, un fattore che è ormai fondamentale per la competitività delle imprese e, quindi, per la creazione di sviluppo e occupazione. Insieme ai porti di Venezia, Bar, Igoumenitsa e Bari iniziamo così il percorso dell'Autostrada del mare sul quale vogliamo correre velocemente".

Il progetto di prolungamento dei binari all'interno del porto è oggi possibile perché le gallerie ferroviarie di Cattolica, dopo gli interventi di Rete ferroviaria italiana, si possono attraversare con i treni che trasportano i container, parte di un piano nazionale, ha spiegato Roberto Laghezza, direttore linea adriatica di Rfi, "che punta al potenziamento delle connessioni terrestri e, in particolare, a quello che viene definito "ultimo miglio" nell'integrazione fra le connessioni, come nel porto di Ancona. Lo scalo marchigiano è così già parte del collegamento intermodale che dal centro Italia sale verso il nord Europa e quella dell'est. Il prossimo passo sarà arrivare fino a Bari".

Connessioni che vedono nelle strade le altre protagoniste di uno scenario integrato di trasporto. "Stiamo vivendo una rivoluzione che coinvolgerà tutta l'Italia e, in particolare, le regioni del centro Italia – ha affermato Guido Perosino, amministratore unico di Quadrilatero -, con il completamento del tratto marchigiano di questa infrastruttura avremo anche un forte impatto economico e sociale. Avremo Anconacollegata a Civitavecchia e avvicineremo il mare Adriatico al Tirreno con tutte le opportunità che ne posso conseguire".

Diventa così più rilevante l'accordo di collaborazione fra Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e quella del Tirreno settentrionale per collegare con sempre più efficacia la Spagna con i Paesi balcanici attraverso un sistema mare-terra che diventa sempre più competitivo.

Opportunità che interessa anche l'altra sponda dell'Adriatico e che potranno essere coltivate, ha detto Andreas Ntais, presidente dell'Autorità portuale di Igoumenitsa, "con l'incremento delle relazioni che abbiamo creato in questi anni con Ancona e con gli altri partner, per potenziare i servizi per le imprese, sviluppare il trasporto integrato, ristrutturare la logistica".

Ancona: Autostrade del mare e intermodalità, avviato il progetto Newbrain

Il primo incontro pubblico fra i partner del progetto Newbrain per lo sviluppo dell'intermodalità nella Macroregione Adriatico Ionica, di cui l'ADSP è capofila.

ANCONA – Orizzonte intermodale per il porto di Ancona. Il cammino nell'integrazione fra il trasporto in mare e le infrastrutture viarie di terra, nell'ottica della sostenibilità, fa un ulteriore passo all'interno dello scalo dorico com'è stato spiegato durante il **convegno "Le autostrade del mare nell'implementazione della strategia macroregionale Eusair"**, organizzato nella sede dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. L'iniziativa è il primo incontro pubblico fra i nove partner del **progetto Newbrain per lo sviluppo dell'intermodalità** nella Macroregione Adriatico Ionica, di cui l'Autorità di sistema è capofila.

Il progetto Newbrain, con cui si vuole potenziare il trasporto intermodale integrato e migliorare le connessioni tra i principali nodi logistici della Macroregione Adriatico Ionica, è realizzato con un partenariato composto da Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Interporto Padova, Iti-Istituto trasporti e logistica, Autorità portuale di Igoumenitsa (Grecia), Porto di Bar (Montenegro), Camera di Commercio del Pireo delle piccole e medie imprese (Grecia) e Intermodal Transport Cluster (Croazia). Le risorse per l'iniziativa, cofinanziata dal programma europeo Adrion, ammontano a 1,5 milioni di euro di cui 280 mila euro dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.

"Crediamo fortemente nell'intermodalità. E' in fase di completamento la progettazione di un tratto dei binari, per 550 metri di lunghezza, che arriveranno direttamente in banchina al molo Sud – ha detto il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, lavoriamo affinché, entro due anni e mezzo, il trasporto dei container possa avvenire, in buona parte, attraverso la ferrovia. Questo con grande beneficio per l'ambiente e per l'integrazione nei trasporti". Una scelta, ha aggiunto Giampieri, che ha l'obiettivo *"di far diventare strutturato e strategico il rapporto con la sostenibilità, un fattore che è ormai fondamentale per la competitività delle imprese e, quindi, per la creazione di sviluppo e occupazione. Insieme ai porti di Venezia, Bar, Igoumenitsa e Bari iniziamo così il percorso dell'Autostrada del mare sul quale vogliamo correre velocemente"*.

Il progetto di prolungamento dei binari all'interno del porto è oggi possibile perché le gallerie ferroviarie di Cattolica, dopo gli interventi di Rete ferroviaria italiana, si possono attraversare con i treni che trasportano i container, parte di un piano nazionale, ha spiegato Roberto Laghezza, direttore linea adriatica di Rfi, "che punta al potenziamento delle connessioni terrestri e, in particolare, a quello che viene definito "ultimo miglio" nell'integrazione fra le connessioni, come nel porto di Ancona. Lo scalo marchigiano è così già parte del collegamento intermodale che dal centro Italia sale verso il nord Europa e quella dell'est. Il prossimo passo sarà arrivare fino a Bari".

Connessioni che vedono nelle strade le altre protagoniste di uno scenario integrato di trasporto. *"Stiamo vivendo una rivoluzione che coinvolgerà tutta l'Italia e, in particolare, le*

- segue

regioni del centro Italia – ha affermato **Guido Perosino, amministratore unico di Quadrilatero** -, con il completamento del tratto marchigiano di questa infrastruttura avremo anche un forte impatto economico e sociale. Avremo Ancona collegata a Civitavecchia e avvicineremo il mare Adriatico al Tirreno con tutte le opportunità che ne posso conseguire”. Diventa così più rilevante l’accordo di collaborazione fra Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e quella del Tirreno settentrionale per collegare con sempre più efficacia la Spagna con i Paesi balcanici attraverso un sistema mare-terra che diventa sempre più competitivo.

Opportunità che interessa anche l'altra sponda dell'Adriatico e che potranno essere coltivate, ha detto **Andreas Ntais**, presidente dell'Autorità portuale di Igoumenitsa, “con l'incremento delle relazioni che abbiamo creato in questi anni con Ancona e con gli altri partner, per potenziare i servizi per le imprese, sviluppare il trasporto integrato, ristrutturare la logistica”.

Ancona: avviato progetto Newbrain per sviluppo Autostrade del mare nella Macroregione Adriatico Ionica

(FERPRESS) – Ancona, 15 FEB – Orizzonte intermodale per il porto di Ancona. Il cammino nell'integrazione fra il trasporto in mare e le infrastrutture viarie di terra, nell'ottica della sostenibilità, fa un ulteriore passo all'interno dello scalo dorico com'è stato spiegato durante il convegno "Le autostrade del mare nell'implementazione della strategia macroregionale Eusair", organizzato nella sede dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.

L'iniziativa è il primo incontro pubblico fra i nove partner del progetto Newbrain per lo sviluppo dell'intermodalità nella Macroregione Adriatico Ionica, di cui l'Autorità di sistema è capofila.

Il progetto Newbrain, con cui si vuole potenziare il trasporto intermodale integrato e migliorare le connessioni tra i principali nodi logistici della Macroregione Adriatico Ionica, è realizzato con un partenariato composto da Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Interporto Padova, Iit-Istituto trasporti e logistica, Autorità portuale di Igoumenitsa (Grecia), Porto di Bar (Montenegro), Camera di Commercio del Pireo delle piccole e medie imprese (Grecia) e Intermodal Transport Cluster (Croazia).

Le risorse per l'iniziativa, cofinanziata dal programma europeo Adrion, ammontano a 1,5 milioni di euro di cui 280 mila euro dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.

"Crediamo fortemente nell'intermodalità. E' in fase di completamento la progettazione di un tratto dei binari, per 550 metri di lunghezza, che arriveranno direttamente in banchina al molo Sud – ha detto il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, lavoriamo affinché, entro due anni e mezzo, il trasporto dei container possa avvenire, in buona parte, attraverso la ferrovia. Questo con grande beneficio per l'ambiente e per l'integrazione nei trasporti".

Una scelta, ha aggiunto Giampieri, che ha l'obiettivo "di far diventare strutturato e strategico il rapporto con la sostenibilità, un fattore che è ormai fondamentale per la competitività delle imprese e, quindi, per la creazione di sviluppo e occupazione. Insieme ai porti di Venezia, Bar, Igoumenitsa e Bari iniziamo così il percorso dell'Autostrada del mare sul quale vogliamo correre velocemente".

Il progetto di prolungamento dei binari all'interno del porto è oggi un appuntamento per oggi possibile perché le gallerie ferroviarie di Cattolica, dopo gli interventi di Rete ferroviaria italiana, si possono attraversare con i treni che trasportano i container, parte di un piano nazionale, ha spiegato Roberto Laghezza, direttore linea adriatica di Rfi, "che punta al potenziamento delle connessioni terrestri e, in particolare, a quello che viene definito "ultimo miglio" nell'integrazione fra le connessioni, come nel porto di Ancona. Lo scalo marchigiano è così già parte del collegamento intermodale che dal centro Italia sale verso il nord Europa e quella dell'est. Il prossimo passo sarà arrivare fino a Bari".

Connessioni che vedono nelle strade le altre protagoniste di uno scenario integrato di trasporto. "Stiamo vivendo una rivoluzione che coinvolgerà tutta l'Italia e, in particolare, le regioni del centro Italia – ha affermato Guido Perosino, amministratore unico di Quadrilatero -, con il completamento del tratto marchigiano di questa infrastruttura avremo anche un forte impatto economico e sociale. Avremo Ancona collegata a Civitavecchia e avvicineremo il mare Adriatico al Tirreno con tutte le opportunità che ne posso conseguire". Diventa così più rilevante l'accordo di collaborazione fra Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e quella del Tirreno settentrionale per collegare con sempre più efficacia la Spagna con i Paesi balcanici attraverso un sistema mare-terra che diventa sempre più competitivo.

Opportunità che interessa anche l'altra sponda dell'Adriatico e che potranno essere coltivate, ha detto Andreas Ntais, presidente dell'Autorità portuale di Igoumenitsa, "con l'incremento delle relazioni che abbiamo creato in questi anni con Ancona e con gli altri partner, per potenziare i servizi per le imprese, sviluppare il trasporto integrato, ristrutturare la logistica".

Ancona: premio Cingolani a tesi su riqualificazione urbana e architettonica dell'area archeologica del porto traiano

(FERPRESS) – Ancona, 15 FEB – Un progetto per la riqualificazione urbana e architettonica dell'area archeologica del porto traiano di Ancona. Questo il tema della tesi dell'ingegner Alessandra Gini, 29 anni, cui è stato assegnato la quarta edizione del premio di laurea "Giuseppe Cingolani".

Il riconoscimento, consegnato durante l'incontro di apertura del progetto Newbrain "Le autostrade del mare nell'implementazione della strategia macroregionale Eusair", promosso dal Circolo Riccardo Lombardi di Ancona, in collaborazione con l'Autorità di sistema e con il patrocinio dell'Università Politecnica delle Marche, è dedicato al tema dell'impatto economico del porto di Ancona sul territorio.

"Peppe Cingolani è stato un riferimento per tutti noi, una figura che ha saputo così ben rappresentare la storia e il ruolo del porto e del mondo della pesca – ha commentato il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, siamo orgogliosi che un premio di laurea sia dedicato proprio a lui, una persona di grande innovazione e di grande equilibrio".

Un modo anche per avvicinare "i talenti dei giovani – ha detto il rettore dell'Università Politecnica delle Marche, Sauro Longhi -, del nostro capitale umano all'economia e alla società che, con le loro conoscenze, possono contribuire a valorizzare le eccellenze del nostro territorio".

Diego Franzoni, presidente del Circolo Riccardo Lombardi, ha spiegato che "la tesi premiata approfondisce la necessità di riconnettere il porto antico, quello dell'imperatore Traiano, con il quartiere Guasco e con Ancona recuperando l'identità storica della città".

Informazioni Marittime

Porto di Napoli rilancia il Grande progetto. Spirito: "Ce la faremo"



di Paolo Bosso

9 opere per un totale di 153 milioni di euro. Da realizzare entro il 2023. «Abbiamo chiaramente in testa il concetto che si spende in tempo. Ce la faremo». Ne è sicuro Pietro Spirito (foto a destra), presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, che ha incontrato una delegazione di nove membri del Parlamento europeo guidata dalla presidente della Commissione Trasporti e Turismo, Karima Delli (foto al centro). Scopo della missione, la visita di Campania e Sicilia per conoscere lo stato di avanzamento del corridoio scandinavo-mediterraneo delle TEN-T europee. Per Napoli si è trattato soprattutto della visita del porto per rendicontare lo stato del "Grande progetto", il finanziamento europeo per nove importanti interventi per il solo scalo partenopeo, riassunti giovedì nei locali dell'authority portuale in conferenza stampa. Delle nove opere, una è in corso d'opera, due sono state completate, tre hanno il contratto stipulato e tre sono in progettazione.

1. L'opera più complessa e costosa è in corso, i dragaggi. Sono iniziati [ad ottobre 2017](#) e dovrebbero completarsi tra la fine dell'anno e l'inizio del 2019. Costo: 45,6 milioni.

Due di queste opere sono già concluse, riguardano:

2. bonifica dagli ordigni bellici (4,5 milioni di euro) 3. rilevamento dei relitti e dei reperti archeologici (2 milioni)

Tre hanno un contratto stipulato e riguardano:

4. completamento della rete fognaria (22 milioni) 5. collegamenti ferroviari e stradali interni (31,6 milio-

ni) 6. allestimento dei reperti trovati in mare in un cantiere di restauro (6 milioni)

Un'opera vede in corso la gara per la progettazione e la direzione dei lavori:

7. prolungamento Diga Duca D'Aosta (20 milioni)

Infine, due opere sono in fase progettuale. 8. Messa in sicurezza darsena marinella (12 milioni). È stato redatto il progetto definitivo, prossimo passo il progetto esecutivo 9. Piano efficientamento energetico (10 milioni). Si deve ancora redigere il progetto definitivo ed esecutivo. L'adsp conta di andare in gara entro l'anno.

«Credo che il treno arriverà nel porto di Napoli. È in gioco l'intermodalità, uno dei tre assi della nostra commissione insieme ai fondi e il clima. L'obiettivo non è collegare il Meridione ma il Sud dell'Europa al Nord. I cittadini hanno bisogno di una mobilità inclusiva, che è anche mobilità delle merci», spiega Delli.

Le vicissitudini del Grande progetto I nove interventi - tra completati, in corso e in progetto - risalgono a sette anni fa, a quel "Grande progetto" dichiarato «ricevibile» da Bruxelles a marzo 2011 e inserito nei fondi europei di sviluppo regionale 2007-2013. Pochi mesi dopo, la direzione generale della Politica regionale della Commissione Ue si chiedeva dove fosse la «strategia di valorizzazione» del Grande progetto. Una lettera ricevuta dalla Regione Campania e consegnata all'autorità portuale di Napoli soltanto un anno dopo. Nel 2013, perso il primo ciclo di finanziamento, il "Grande progetto" [è stato diviso in due](#). È stato anche l'anno del commissariamento del porto, terminato oltre tre anni dopo con l'arrivo di Spirito. E ora si riparte, con due opere (bonifica e recupero archeologico) già concluse, una in corso d'opera (dragaggi) e tre con contratto stipulato (fogne, ferrovie interne, cantiere restauro).

«I ritardi non accadono solo in Italia. La programmazione non è una cosa facile. Il nuovo principio dell'Ue è che i fondi o li usi o li perdi. Non aspetteremo dieci anni per vederli realizzati», commenta Wim Van De Camp del Partito Popolare Europeo.

Riflettori accesi sul porto e su nuovi itinerari turistici Tre giorni di visite per “DMO” delle maggiori compagnia da crociera



Per tre giorni visiteranno alcuni tra i luoghi più suggestivi e interessanti di Napoli e di Caserta: dalle stazioni d'arte della Metropolitana, alla Certosa di San Martino, alle chiese del centro storico, alla Reggia Vanvitelliana.

Ospiti dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, della società “Terminal Napoli”, dell'Assessorato alla Cultura e al Turismo del Comune, in collaborazione con l'associazione Guide Turistiche della Regione Campania e con la Commissione Cultura e Turismo della città metropolitana, tre Destination Manager delle compagnie da crociera, AIDA Cruise, Virgin Cruise Line, Silversea, valuteranno nuovi itinerari turistici da proporre per la stagione crocieristica del 2019.

“E' una novità di estrema rilevanza per il nostro scalo- ha commentato il Presidente Pietro Spirito- Siamo riusciti, grazie all'intesa istituzionale e alla collaborazione della società che gestisce la Stazione Marittima, a ospitare alcuni importanti “Destination Manager” delle principali compagnie armatoriali crocieristiche. Il nostro obiettivo è promuovere nuovi percorsi turistici e accrescere così il numero di croceristi che visiteranno Napoli e Caserta. Questo ha un valore economico per le ricadute che avrà sulle strutture di Napoli e un valore culturale per la possibilità che offrirà ai croceristi, non solo di vedere dalla nave la città, ma soprattutto di visitarla nella sua variegata realtà.”

Il programma prevede, per il primo giorno, passeggiate nel centro storico, visita ai Campi Flegrei; nella seconda giornata, percorso delle metropolitane dell'arte, Certosa di San Martino, Reggia di Caserta; nella terza e ultima giornata visita a Palazzo Reale, Castel dell'Ovo, Maschio Angioino, Teatro San Carlo.

Nel programma sono state anche inserite visite gastronomiche.

“La cultura di Napoli non può prescindere- ha osservato l'Assessore alla Cultura e al Turismo del Comune, Nino Daniele- dalla sua cucina e dalla qualità raggiunta da alcuni ristoratori. Il nostro intento è, infatti, offrire ai Direttori delle compagnie da crociera le tante suggestioni della nostra città”

Il Nautilus

A Bari istituito il Centro Regionale Mare di ARPA



BARI – Si è svolta oggi la cerimonia di consegna dell'edificio della "ex Stazione Marittima Ferroviaria" ad ARPA Puglia da parte della Capitaneria di Porto di Bari. Una struttura demaniale, inutilizzata da dieci anni, dove verrà istituito il Centro Regionale Mare (CRM), che svolgerà attività di alto livello tecnico, con riferimento a tutto il territorio regionale e alle peculiarità dell'ambiente marino che lo contraddistinguono.

"Migliorando l'ambiente, miglioreremo anche il porto di Bari e quindi, di conseguenza il suo traffico che speriamo aumenti sempre di più", questo l'augurio del Contrammiraglio (CP) Giuseppe Meli, Comandante Direzione Marittima Puglia e Capitaneria di Porto di Bari. "Con questa consegna L'ARPA potrà meglio espletare le sue attività in favore dell'ambiente", continua il Comandante, "Ci siamo riusciti grazie alla sapiente regia dell'autorità di Gestione nella figura del nostro Presidente soprattutto se c'è sinergia e comunione d'intenti". Interviene il presidente dell'Autorità di Sistema Ugo Patroni Griffi: "La visione di questa nuova Autorità è di fare dei cinque porti che ne fanno parte, un Living Lab". "Il porto diventa un laboratorio, il porto si apre alla città, si apre alle istituzioni, si apre all'università, si sperimentano tecnologie, sistemi, innovazioni". "Il porto di Bari è il primo porto 4.0, tra pochi giorni si accenderà la prima cellula del 5G". "Il porto come volano per la Blue Economy, economia circolare, economia che confida in un patto tra sviluppo e ambiente basato sull'innovazione. L'innovazione ci salverà, l'innovazione permette di riconciliare lo sviluppo, sviluppo necessario per dare posti di lavoro, per portare il progresso, per creare valore alla collettività, con l'ambiente. Con l'ARPA abbiamo trovato un partner di pregio, abbiamo creato la situazione perfetta in cui l'ente pubblico che è il porto con un altro ente pubblico pensano a come completare l'infrastruttura che supporti l'entroterra, che supporti le ZES, perchè senza il porto la ZES non esisterebbe". "La ZES vive se c'è il porto e se quel porto è in grado di sostenere un traffico crescente".

Prosegue Vito Bruno, Direttore Generale ARPA Puglia: "Abbiamo scelto di puntare sul mare, non può essere sottovalutato, anche perchè abbiamo una regione con mille chilometri di costa". "Abbiamo ritenuto che fosse necessario costituire un polo, cioè un Centro Regionale del Mare che si occupi stabilmente delle tematiche del mare su tutta la regione e che possa diventare un punto di riferimento scientifico anche per le istituzioni di ricerca, università, CNR che già lavorano con ARPA". "La nuova legge che regola il funzionamento delle agenzie ambientali prevede che le ARPA siano le uniche agenzie titolari dei dati ambientali che saranno utilizzati da tutte le pubbliche amministrazioni".

Conclude Nicola Ungaro, Direttore Scientifico ARPA Puglia: "Questo, per me, rappresenta il raggiungimento di un obiettivo cui tengo particolarmente, ma soprattutto ci tengo come agenzia. Il Centro Regionale Mare di ARPA è di fatto un'unità operativa dell'agenzia, ma l'aspettativa è quella di trasformare questo centro come nucleo di aggregazione per un Osservatorio Regionale del Mare, che al suo interno, non solo porterà l'unità operativa di ARPA Puglia, ma aggregnerà tutte le altre istituzioni che a diverso titolo si occupano della matrice mare".

Le finalità del CRM di ARPA Puglia sono le seguenti:

- Coordinamento e realizzazione del monitoraggio delle acque di transizione e delle acque marine (costiere e del largo) per la determinazione dello stato di qualità ambientale;
- Coordinamento del monitoraggio delle acque di transizione e marine costiere a specifica destinazione d'uso (acque di balneazione e acque destinate alla via dei molluschi);
- Supporto tecnico ai Dipartimenti Provinciali dell'Agenzia, laddove richiesto, nell'ambito di procedimenti autorizzativi per interventi e opere da realizzarsi nella fascia costiera o nelle acque di transizione e marine;
- Contributo Specialistico, laddove richiesto, per le attività tecniche relative ai procedimenti di VI-A\VINCA\VAS a cura della Direzione e dei Dipartimenti secondo la rispettiva competenza;
- Coordinamento delle attività affidate all'Agenzia nell'ambito delle procedure autorizzative necessarie per le operazioni di dragaggio e ripascimento in ambito portuale e costiero;

-segue

- Attività di studio, analisi e valutazione degli impatti sulla fascia costiera e sugli ecosistemi marini e di transazione anche tramite la partecipazione a progetti internazionali, nazionali e regionali;
- Elaborazione dei dati ambientali, idrologici e oceanografici, anche con l'eventuale ausilio di appropriata modellistica;
- Collaborazione, su delega della Direzione dell'Agenzia, e nell'ambito del Sistema Nazionale per la Protezione Ambientale (SNPA), con ISPRA e le altre ARPA\APPA, nonché a programmi ricerca e raccolta dati coordinati dai Ministeri competenti o altri Enti;
- Collaborazione, su delega della Direzione dell'Agenzia, con gli Enti preposti (RAM del MATTM, Direzione Marittima della Puglia, ecc.) a funzioni pubbliche in caso di emergenze ambientali;
- Raccolta, elaborazione ed aggiornamento dei dati ambientali di competenza, il loro trasferimento al Punto Focale Regionale (PFR) e e agli utenti istituzionali di vario livello, e la loro diffusione, se autorizzata, anche per tramite del servizio info e\o il portale web dell'Agenzia;
- Supporto tecnico alla Regione e alle Amministrazioni Locali in merito ai principi di sostenibilità da applicare al mare e alle sue risorse;
- Supporto tecnico alla Direzione dell'Agenzia per le funzioni di indirizzo e controllo nello specifico settore, compresa la ricerca e sviluppo nelle tematiche di competenza.

Salvatore Carruezzo



LA FIRMA Il passaggio di consegne tra Authority e Arpa (Foto: Luca Turri)

FRONTE DEL PORTO LA STRUTTURA CONSEGNATA DALLA CAPITANERIA ALL'AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE

Nell'ex stazione ferroviaria la banca dati sul mare pugliese

ANGIADIELLA TURRI

Da vecchio edificio che contiene ancora i binari della ferrovia a luogo di raccolta di tutti i dati relativi al mare di Puglia, per un totale di mille chilometri di costa. Quello vecchio muro con accesso esterno al porto presto si trasformeranno in centro regionale mare (Crn). Cambia volto l'ex stazione marittima ferroviaria. Ieri si è svolta la cerimonia di consegna della struttura da parte della Capitaneria di Porto ad Arpa Puglia (agenzia regionale per la protezione ambientale).

Due piani, una terrazza vista porto, un'area scoperta adibita a parcheggio per una superficie complessiva di 800 metri quadrati. Presto, dunque, accadrà un'unità complessa dell'Arpa che svolgerà attività a livello tecnico, con riferimento all'intero territorio regionale, alle peculiarità dell'ambiente marino. Ieri l'ufficializzazione alla presenza del comandante della Direzione

Marittima Puglia e Capitaneria di Porto di Bari, contrammiraglio Giuseppe Meli, il presidente dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi, il direttore generale di Arpa Puglia Vito Bruno e il direttore scientifico di Arpa Puglia Nicola Ungaro. «È una polizza particolare perché è una delle poche che ha un accesso dall'esterno del porto - spiega Patroni Griffi - un'interfaccia porto-città che diventa il

LUOGO DI RICERCA

Il presidente dell'Autorità Patroni Griffi: «Stiamo entrando nella rete green di Expo»

centro di ricerca sul mare ma anche un luogo di riferimento per le scuole e gli studiosi per realizzare laboratori e iniziative didattiche, per spiegare cos'è l'economia del mare, la *blue economy* e la *blue growth*, uno dei pilastri per lo sviluppo sociale ed economico dei prossimi anni. Firmeremo tra un po' - conclude Patroni Griffi - un accordo con l'Autorità portuale di Civitavecchia per scambiarsi buone prassi in materia ambientale. Stiamo entrando nel network dei *green ports* di Expo: si sta facendo

moltissimo per coniugare sviluppo, ambiente e crescita e anche occupazione».

Numerose le attività previste dal centro regionale mare. In prima: il coordinamento e la realizzazione del monitoraggio dello stato di transizione e delle acque marine per la determinazione dello stato di qualità ambientale. «Partiamo dai 1000 chilometri di costa che sono un valore aggiunto per la regione Puglia, ovviamente da tutelare e proteggere - aggiunge Vito Bruno - questo centro dedicato al mare ci consentirà di puntare sulla polarizzazione delle attività e quindi di avere più dati a disposizione. Questo vale per Bari ma anche per tutta la regione. Avere anche simbolicamente un immobile nel porto dedicato ad un centro regionale del mare significa aprirsi alla città e alle istituzioni di ricerca pugliese. Tutto questo anche per essere in accordo con la nuova legge nazionale sul funzionamento di tutte le agenzie - conclude Bruno - che diventeranno destinate alle pubbliche amministrazioni. Stiamo lavorando per avere dati migliori, completi ma soprattutto fruibili da tutti gli operatori».

Informazioni Marittime

2017, porto di Taranto perde 3 milioni di tonnellate



Un 2017 in flessione a doppia cifra per il porto di Taranto. L'anno scorso lo scalo pugliese **ha movimentato** 21,6 milioni di tonnellate merce, circa 3 milioni di tonnellate in meno, pari al 12,2 per cento in meno.

Le rinfuse liquide sono state 4,6 milioni di tonnellate (-17,1%), quelle solide 11,3 milioni di tonnellate (-17,4%). Crescono le merci varie a 5,7 milioni di tonnellate (+5,8%) ma i rotabili sono stati pari a 2 mila tonnellate, in calo del 90 per cento.

Gli imbarchi sono stati pari a 9 milioni di tonnellate (-3%), gli sbarchi pari a 12,6 milioni di tonnellate (-18%).

Informazioni Marittime

Nasce in Sardegna l'agenzia del lavoro portuale

Nasce in Sardegna la quinta agenzia del lavoro portuale in Italia, dopo Livorno, [Trieste](#), [Taranto](#) e [Gioia Tauro](#). Tra i punti all'ordine del giorno nella riunione del Comitato di Gestione dell'AdSP Mare di Sardegna, che si è svolta ieri a Cagliari, c'è infatti la partecipazione al nuovo organismo di sistema e tutela dei lavoratori portuali, oltre alla redazione del Piano Operativo Triennale 2018 - 2020, la nomina di Natale Ditel nella carica di Segretario Generale, l'adozione dei primi provvedimenti gestionali temporanei per gli scali di Oristano e Portovesme, le delibere e il rilascio dei pareri sulle concessioni demaniali.

L'Agenzia portuale del lavoro

Fondamentale, per il rilancio e per una migliore gestione delle dinamiche occupazionali in banchina, l'adesione dell'AdSP, approvata dal Comitato di Gestione, all'Agenzia di sistema per il lavoro portuale, istituita ai sensi dell'ex art. 17 comma 5 della legge 84/94. Il provvedimento consentirà di affrontare positivamente la crisi occupazionale degli operatori portuali degli scali sardi attraverso la fornitura di lavoro per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi in banchina, con formazione professionale continua.

Il Pot

Il provvedimento fondamentale, licenziato ieri, è il nuovo Piano Operativo Triennale. Documento la cui approvazione è prevista dalla legge nei primi tre mesi dalla costituzione del Comitato di Gestione e che rappresenta l'agenda per i prossimi tre anni dell'AdSP e dei suoi sette porti di competenza.

Tra i punti di rilievo, la piena operatività dell'ente attraverso la revisione della dotazione organica ereditata dalle due ex Autorità Portuali di Cagliari e del Nord Sardegna e lo studio di un nuovo modello organizzativo interno - facilitato da un'adeguata informatizzazione dei procedimenti - che prevede l'armonizzazione dei regolamenti sull'attività del personale, formazione, anticorruzione, gestione amministrativa e finanziaria, sul demanio con la definizione dei canoni, progettazioni, manutenzioni e, con riferimento all'utenza, sull'accesso ai servizi ed alle infrastrutture portuali.

Su quest'ultimo aspetto, il documento delinea i principali interventi (dragaggi, manutenzione e potenziamento delle banchine, nuova viabilità ecc...) previsti nei porti di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Portovesme e Santa Teresa. Sette realtà alle quali, punto in agenda per il prossimo triennio, si dovrebbe aggiungere anche lo scalo di Arbatax che, grazie alla sua posizione ed alle infrastrutture esistenti, rappresenta una risorsa fondamentale per il sistema portuale sardo. Quelle delineate dal Piano sono le premesse essenziali per il potenziamento dei traffici passeggeri, crocieristici e il rilancio dei traffici commerciali, per i quali è sempre più forte la concorrenza dei porti del Nord Europa e del Nord Africa.

Scenario nel quale, in chiave di ripresa, il POT individua come strumenti fondamentali l'infrastrutturazione, il recupero di competitività attraverso la modernizzazione e l'automazione, l'istituzione delle Zone Economiche Speciali, con i regimi giuridici, amministrativi e fiscali di vantaggio, e la creazione di Port Factories, che vedono i porti trasformati in vere e proprie sedi produttive connesse alle aree retroportuali in regime di zona franca.

Tali potenzialità saranno rappresentate all'esterno con attente politiche di marketing a livello nazionale ed internazionale, attraverso partecipazione alle fiere di settore delle crociere e della logistica, e con una comunicazione istituzionale rivolta ai media tradizionali e alle piattaforme social.

La nomina del segretario generale

Il Comitato ha inoltre deliberato, su proposta del presidente, la nomina del Segretario Generale, l'avvocato Natale Ditel, classe 1964, già Commissario Straordinario del Cacip, Consorzio industriale provinciale di Cagliari ed Amministratore delegato della Cagliari Free Zone.

Provvedimenti gestionali e concessioni demaniali

Tra gli atti di completamento dell'operatività dell'ente sui porti di nuova acquisizione, anche l'adozione dei primi provvedimenti gestionali temporanei per gli scali di Oristano e Portovesme, che consentiranno l'ordinato coordinamento delle attività in banchina. Non ultimo, nella seduta di ieri, sono state esaminate dal Comitato le concessioni demaniali nei porti del sistema, con particolare rilievo al rilascio di quella relativa agli spazi interni del terminal e parte dell'area scoperta del Molo Ichnusa, che verranno concessi fino al giugno 2021 al team di Luna Rossa per la realizzazione del quartier generale.

Porti: port factory e E-zone speciali in scali sardi

Sì a piano triennale, previsti collegamenti con zone franche



Infrastrutture, tecnologia, zone economiche speciali e port factory, con gli scali trasformati in vere e proprie sedi produttive connesse alle aree in regime di zona franca. Sono le linee guida del nuovo Piano operativo triennale approvato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna. Esaminate le concessioni demaniali nei porti isolani, con particolare rilievo al rilascio di quella relativa agli spazi interni del terminal e parte dell'area scoperta del Molo Ichnusa, a Cagliari, che verranno concessi fino al giugno 2021 al team di Luna Rossa per la realizzazione del quartier generale in vista della Coppa America.

Il Comitato ha anche dato il benestare all'adesione della nuova Authority unica all'Agenzia di sistema per il lavoro portuale. Il provvedimento consentirà di affrontare la crisi occupazionale degli operatori degli scali sardi attraverso la fornitura di lavoro per operazioni e servizi in banchina, con formazione professionale continua. L'organismo ha quindi deliberato la nomina del segretario generale: si tratta di Natale Ditel, avvocato, già commissario straordinario del Cacip, il Consorzio industriale provinciale di Cagliari e amministratore delegato della Cagliari Free Zone. Tra gli atti di completamento dell'operatività sui porti di nuova acquisizione, anche l'adozione dei primi provvedimenti gestionali temporanei per gli scali di Oristano e Portovesme, che consentiranno l'ordinato coordinamento delle attività in banchina. "È un documento concreto e flessibile - spiega il presidente dell'Authority Massimo Deiana commentando l'approvazione del piano - perché soggetto ad aggiornamento annuale, dal quale si individuano le principali sfide future. A partire dall'integrazione nel sistema della portualità nazionale, che mira a contrastare la concorrenza del Nord Europa e del Nord Africa, ad intercettare nuovi traffici merci, passeggeri e crocieristi, per finire, a livello regionale, al rilancio dell'economia isolana con l'apertura di otto porte sul mare, collegate tra loro, per lo sviluppo del tessuto produttivo locale e il rilancio dei principali settori che contribuiscono al Pil sardo".

Tremestieri, il dragaggio tarda mentre Messina è invasa dai Tir

La motonave s'è dovuta fermare a Crotone e non arriverà prima di lunedì. Mille camion al giorno nelle vie del centro tra martedì e giovedì

La chiusura del porto di Tremestieri proseguirà ancora per diversi giorni. Guai chiamano guai quando si tratta degli approdi a sud, perché, la motonave che avrebbe dovuto liberare dalla sabbia la rada, dove arrivano e partono le navi dello Stretto cariche di mezzi pesanti, sta incontrando un fortunale dietro l'altro nella sua discesa da Chioggia a Messina. Sarebbe dovuta arrivare in zona domenica, poi tutto è scivolato a ieri mattina e ora il nuovo appuntamento è fissato per lunedì prossimo. Dopo lo stop forzato a Molfetta, adesso, sempre per le condizioni meteo avverse, la Rex II si è dovuta fermare a Crotone dove dovrebbe ripartire non prima di domenica. Una vera e propria disdetta per il Tremestieri, interdetto al traffico marittimo da otto giorni e, di fatto, chiuso, da dodici. Da quel 3 febbraio, per lo scirocco e per la sabbia, di navi non se ne sono più viste e tutto il carico di tir si è riversato in centro città. L'articolo completo potete leggerlo nell'edizione cartacea.

Diario **messinese**

È soltanto una questione di "volontà" della politica

Il governatore siciliano ha ragione quando sostiene di aver trovato una matassa ingarbugliata, non certo per colpa della sua Giunta insediatasi da poco, ma per effetto delle scelte del Governo nazionale.

L'ostinazione del ministro Delrio che nega ogni possibilità di istituire la **sedicesima Autorità** di sistema in Italia sarebbe inspiegabile, se non fosse dettata dall'evidente timore di suscitare altre richieste "localistiche" da parte di città che erano sedi di **Autorità portuali** e che sono state accorpate a seguito della riforma della **portualità** e della logistica.

Ma c'è un particolare che Delrio dovrebbe tenere in conto: **Messina-Milazzo** è già di fatto un sistema **portuale**, e insieme con Reggio e Villa San Giovanni, avrebbe tutte le carte in regola per essere a capo di un' **Authority**.

Non solo: Delrio ha accettato la nascita di alcune **Autorità** che non erano state previste nella prima stesura - la bozza dell'ex ministro Lupi che ne prevedeva 8 dalle 24 allora esistenti -, lasciando autonome Ravenna e Ancona, inventandosi la soluzione Civitavecchia come porto di Roma Capitale e contravvenendo platealmente alla regola - anch'essa assurda - di far coincidere le

Autorità con i porti "core". Civitavecchia non era porto "core". Augusta è diventato porto "core" solo per l'influenza politica esercitata dall'allora ministro del governo Berlusconi Stefania Prestigiacomo. Catania ha avuto come **autorevole "sponsor"** Enzo Bianco. **Messina** è stata esclusa, pur avendo numeri superiori - assieme a Milazzo, porto cruciale che tiene in piedi la baracca sul piano economico e che contribuisce in modo determinante all'Erario dello Stato - a tanti altri porti del Sud.

Ora, però, riepilogato tutto questo, Musumeci, se vuole, può intestarsi e vincere la battaglia per la tutela dell'autonomia dei porti dello Stretto. È solo questione di volontà politica.(l.d.)

Tremestieri

Il Genio civile: il porto va ampliato

OOO Dopo la via Don Blasco anche l'ampliamento del porto di Tremestieri. Il Genio civile chiede integrazioni sul progetto di aumento da due a sei moli dell'area portuale della zona sud. Il verbale, sottoscritto ieri da Comune, Genio Civile e impresa, - dice Santoro - "consentirà una rapida ed efficace risoluzione delle problematiche riscontrate nell'ambito dell'istruttoria svolta dall'Ufficio a seguito della presentazione da parte del Comune di Messina in data 27 dicembre 2017 di parte delle opere previste nella realizzanda piattaforma logistica intermodale". Erano presenti, oltre ai dirigenti del Genio Civile, il rup (responsabile unico del procedimento) Vito Leotta, e i progettisti per l'impresa appaltatrice (la Coedmar), Alfonso Corrente e Vincenzo Iacopino. Individuato anche il direttore dei lavori, che sarà Pietro Certo, del Provveditorato interregionale opere pubbliche. Sei i punti richiesti dal Genio civile: Verbale di validazione del progetto esecutivo a firma del rup, Dichiarazione del direttore dei lavori sulla conformità dei luoghi al progetto redatto e di conformità delle opere, al progetto approvato in linea tecnica dal rup, Autorizzazione all'attraversamento delle opere di proprietà Rfi, Richiedere nulla osta idraulico esecutivo per i torrenti: Canneto, Farota, Guidari, Palumara, Produrre piano di manutenzione dell'intera opera portuale, con particolare riferimento alle modalità di mantenimento nel tempo della funzionalità idraulica degli alvei tombinati, Istanza parere sugli Impianti elettrici. L'amministrazione comunale, infatti, ha avanzato domanda per il conseguimento dell'autorizzazione sismica all'inizio lavori per le opere sui torrenti Farota e Guidari.

(*acaf*) A. Caf.

Zes, tutto rinviato per i Piani strategici Basilicata in ritardo

Polemiche sulla perimetrazione delle aree e possibile rinvio a dopo le elezioni politiche



di Oronzo MARTUCCI

La Task force ha già definito la bozza dei Piani strategici di sviluppo delle Zes pugliesi, una collegata all'Autorità di sistema portuale dello Ionio e l'altra a quella del Basso Adriatico che comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, ma la consegna alla Regione prevista per ieri è slittata alla settimana prossima.

L'obiettivo della Task Force (coordinata da Aldo Berlinguer e composta da Federico Piro, Beppe Moro, Giuseppe Creanza e Francesco Sciulpi) è quello di condividere insieme all'assessore allo Sviluppo economico Michele Mazzarano le scelte compiute in sede tecnica per quanto riguarda la delimitazione delle aree da contenere nel recinto delle Zone economiche speciali, che non dovranno superare complessivamente 4.408 ettari, le possibili decontribuzioni fiscali di carattere locale da utilizzare per attrarre investitori, il percorso di semplificazione amministrativa che dovrà essere gestito per ogni Zes da un Comitato di indirizzo che avrà sede presso ogni Autorità di sistema portuale e sarà coordi-

nato dal presidente della stessa Autorità. Di fatto il Comitato di indirizzo funzionerà come sportello unico per il rilascio delle autorizzazioni per le nuove iniziative industriali che verranno incalzare nelle Zes e sostituirà, togliendo quindi potere, i vari uffici locali che ora hanno competenze in merito agli insediamenti produttivi.

Da parte sua l'assessore Mazzarano avrà il tempo di ricevere dalla Basilicata il materiale da trasmettere alla Task Force che dovrà definire il Piano strategico di sviluppo della Zes dello Ionio, posto che vi è l'intesa per la nascita di una Zona economica interregionale che nella delimita-

zione delle aree tenga conto anche di 1.064 ettari che il governo centrale ha assegnato alla Basilicata.

Mazzarano continua a premere per presentare al governo nazionale le proposte di sostituzione delle Zes nel più breve tempo possibile per poter avere il decreto di istituzione delle Zes prima che si insedi il nuovo governo. Ma dal fronte lucano arrivano notizie non proprio rassicuranti a proposito. La giunta regionale ha fatto sapere che sta lavorando la proposta alla Puglia "per la sottoscrizione di un atto di intesa", arriverà alla fine del mese di febbraio. A questo punto non è immaginabile che i Piani strategici siano definiti dal-

la giunta regionale pugliese e inviati a Roma prima della data delle elezioni.

Il rinvio di ogni decisione ufficiale a marzo potrebbe anche servire a evitare le polemiche, in piena campagna elettorale, sulle aree che saranno inserite nelle Zes e quelle che saranno escluse. Negli ultimi giorni alla Task Force sono arrivate richieste di inserimento nelle Zes da molti piccoli Comuni che hanno candidato le loro aree produttive. Si tratta quasi sempre di aree che non hanno alcun rapporto economico funzionale con i porti di riferimento, e quindi non hanno alcuna possibilità di vedere accolta la loro richiesta. Quindi per chi deve decidere è me-

glio aspettare che si chiuda la campagna elettorale.

Le decisioni devono riguardare anche alcune aree del Sud Salento, per le quali sono in tanti a chiedere l'inserimento nella Zes adriatica in collegamento con il porto di Brindisi. Ma anche in questo caso un nesso economico funzionale è evidente tra l'area di Locce-Surbo (64 ettari) e il porto di Brindisi, mentre è da spiegare il collegamento con le aree di Nardo-Galatone, Galatina-Soletto, Gallipoli, Maglie-Melpignano e Tricase-Sperchia-Miggiano. Ci sono aree utilizzabili per attrarre grandi investitori nelle zone retroportuali di Brindisi e di Taranto. E' anche certo che è utilizzabile l'area del Centro intermodale di carico (7 ettari) di Francavilla Fontana, in collegamento sia con la Zes Adriatica che con quella jonica. E' certo, infine il recupero nel perimetro della Zes jonica di 7 ettari di terreno rientranti nel recinto dell'aeroporto di Grottole e 20 ettari della zona Pip di Martina Franca. Ma si tratta di aree limitate, non appetibili per i grandi investitori i quali per localizzarsi in Puglia hanno bisogno di grandi aree portuali e retroportuali. Le quali sono disponibili solo a Taranto e a Brindisi.

IL MINISTERO

Barriere architettoniche, dal governo 4 milioni assegnati alla Puglia

● La Conferenza Unificata ha espresso parere favorevole alla proposta di riparto avanzata dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, in tema di barriere architettoniche. Il ministro Delrio firmerà quindi il decreto interministeriale di concerto con il ministro dell'Economia delle Finanze, Pier Carlo Padoan, e il ministro del Lavoro e delle Politiche sociali, Giuliano Poletti.

Con la via libera, ricorda una nota del Mit, potranno essere erogati 180 milioni di euro alle Regioni per contribuire al superamento e all'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati. Nell'ambito del riparto, assegnati alla Puglia 4 milioni di euro. La Regione a sua volta ripartirà i finanziamenti ricevuti ai Comuni richiedenti per contribuire alle spese dei privati cittadini.

Il presidente della Regione conferma gli impegni assunti confidando nelle scelte del nuovo Governo nazionale che s' insedierà dopo il 4 marzo

La "verità" di Musumeci su Zes e porti

«Stiamo facendo di tutto per inserire **Messina** nelle Zone speciali e difendiamo l' **Authority**»

Lucio D' Amico «Sono catanese ma sono soprattutto il presidente della Regione». Nello Musumeci, intercettato al volo sul palco del "Vittorio Emanuele", al termine della manifestazione organizzata dalla Ses per la presentazione del nuovo Polo editoriale del Sud composto da Gazzetta del Sud e Giornale di Sicilia, chiarisce un punto, a suo avviso, "non banale".

«**Messina** per me ha lo stesso peso di Palermo, di Catania e delle altre città siciliane, le priorità dello Stretto sono priorità del mio Governo», ribadisce.

Eppure - è la domanda che rivolgiamo al governatore -, proprio **Messina**, in questo momento, si trova fuori da tutti gli scenari più importanti per il futuro della **portualità**, della logistica e dell' economia legata alle attività **portuali** e marittime. Fuori dalle Zes e senza sede o governance di **Autorità portuale**. Questa è la verità dei fatti, nonostante la montagna di deboli smentite, di grandi arrampicate sugli specchi e di inquietanti silenzi da parte di chi, invece, da anni avrebbe dovuto ribellarsi a un destino "segnato".

Che la situazione non sia semplice, Musumeci non lo nega, però precisa alcuni aspetti delle vicende porti e Zes e sottolinea i passaggi che

la sua Giunta intende compiere. Cominciamo proprio dalla Zona economica speciale. «Proprio ieri ho parlato con il ministro per la Coesione territoriale De Vincenti, ribadendo la necessità assoluta che anche i porti di **Messina** e Milazzo rientrino nelle Zone economiche speciali. In questo momento, **Messina** è rimasta esclusa perché si è legata l' istituzione delle Zes alla presenza delle **Autorità portuali** ed essendo stata accorpata **Messina** a Gioia Tauro, e avendo la Sicilia a disposizione solo due "Zes", ecco perché la città dello Stretto non rientrerebbe. Ma io sto facendo di tutto perché ciò non accada. E De Vincenti mi ha assicurato che anche il Governo nazionale sta studiando una soluzione, che svincoli la Zes dalla questione **Autorità portuali**».

E veniamo proprio alla battaglia decisiva sui porti. Anche in questo caso, è un delitto che non può restare impunito il declassamento di **Messina** e Milazzo, il sistema **portuale** più importante della Sicilia, ma l' unico che non sarebbe sede di **Autorità** di sistema e che finirebbe "satellite" di Gioia Tauro o di Catania.

«Io sono per l' **Autorità** dello Stretto, l' ho detto diverse volte al ministro Delrio, l' ho ripetuto ora anche al premier Gentiloni: **Messina**, Milazzo, Reggio e Villa formano già un' **Autorità** di sistema. Ormai si avvicinano le elezioni, auspico che il nuovo Governo, possibilmente di Centrodestra, intervenga subito per dirimere la questione. In ogni caso, **Messina-Milazzo** non possono finire con Gioia Tauro ed è molto più naturale che facciano sistema con Catania e Augusta, trovando anche una formula per evitare polemica: la sede dell' **Authority** un anno a **Messina**, un anno a Catania, un anno ad Augusta».

La Rete civica

«Hanno umiliato! area dello Stretto»

L' intervento di Rizzo La Rete civica per le infrastrutture va all' attacco del premier Gentiloni: «Tutti i Governi dal 2013 a oggi hanno "annientato" le prospettive di sviluppo di Messina e dello Stretto, cancellando dalle priorità il Ponte. Erano disponibili dai fondi di Coesione (quindi soldi della Sicilia) ben 2,4 miliardi. Altri 3 miliardi sarebbero stati reperiti. Esito: non un centesimo è stato speso per il doppio binario. Per non dire dell' Alta velocità al Sud e dei porti: tutte la Autorità di sistema che producono ricchezza sono state individuate al Nord.

E della Zes: con solo due porti per regione il Governo taglia Messina e regala una Zes alla Calabria che ha un solo porto rilevante. Infine, lo scellerato accorpamento di Messina (sesta Autorità per fatturato e terza per Iva prodotta) a Gioia Tauro».

Tornate operative le gru sequestrate ieri a Civitavecchia

di Lucia Nappi

CIVITAVECCHIA - Stamani sono tornate a lavorare le 4 gru mobili sequestrate, ieri, nel porto di Civitavecchia.

Il magistrato non ne ha ancora predisposto il dissequestro, ma tuttavia le ha poste sotto "controllo operativo" della Capitaneria di porto, permettendone quindi il ritorno all'operatività.

Massima la preoccupazione dell'Autorità di Sistema: del presidente, Francesco Maria di Majo e del segretario generale, Roberta Macii e di tutti gli operatori del porto che, ieri pomeriggio, infatti si sono riuniti presso Molo Vespucci sede dell'Authority, per affrontare l'emergenza.

"Il problema è che queste gru sono le uniche di cui il porto dispone, quindi vengono utilizzate da tutti gli operatori"- ha dichiarato stamani il segretario Macii alla nostra testata- "Il contenzioso stigmatizza e penalizza tutto il porto. Se le gru fossero rimaste ferme il porto avrebbe rischiato in 24 ore di perdere tutti i traffici."

Si ricorda infatti, come già da noi pubblicato ieri, che il sequestro è il risultato del contenzioso avviato dal Terminalista Roma Terminal Container (RTC) nei confronti della società di gruisti e manutentori, Gestione Terminal Civitavecchia (GTC) unico operatore per l'utilizzo delle gru.

La RTC contesta il fatto che i contenitori di frutta sbarcati dalle navi e diretti al Civitavecchia Forest Fruit Terminal CFFT vengono movimentati dalle 4 gru, fornite appunto dalla GTC, per il Terminal della Frutta che quindi non opera con mezzi propri.

"L'autorità di Sistema" - ha concluso Roberta Macii- "sta lavorando per fare chiarezza sulla vicenda e tra gli operatori."

OPERATO DA CMA-CGM E HAPAG-LLOYD

Al Sech arriva un nuovo servizio che collega Genova all'Australia

GENOVA. Lunedì prossimo è previsto il primo scalo al terminal genovese Sech (del gruppo Gip) del servizio Nemo / Eax della compagnia francese Cma-Cgm e di Hapag-Lloyd. Il servizio scala Genova come unico porto italiano in direzione East e tocca quattro porti australiani (Fremantle, Melbourne,

Sydney e Adelaide) per via diretta. Le navi impiegate sono quattordici e saranno equamente divise tra le due compagnie, Hapag-Lloyd e Cma-Cgm. Le portacontainer avranno una capacità pari a 7mila teu. La prima nave sarà la "Jazan" operata da Hapag-Lloyd il cui approdo a Genova è previsto lunedì prossimo.

OLTRE 13,7 MILIONI DI TEU

Rotterdam, nuovo record trainato dai container

GENOVA. Il porto di Rotterdam nel 2017 ha movimentato 467,3 milioni di tonnellate. È un nuovo record raggiunto dallo scalo del Nord Europa. La crescita è stata pari all'1,3% ed è stata trainata dai numeri del primo semestre, mentre nella seconda parte dell'anno è stata registrata una flessione. Il settore container ha segnato un nuovo record annuale con 13,7 milioni di teu movimentati (+11%), per un totale di 142 milioni di tonnellate. Lo scalo conferma così l'undicesima posizione nella classifica dei principali porti mondiali. Una nuova vetta è stata raggiunta anche dal traffico dei rotabili che hanno raggiunto le 23,8 milioni di tonnellate, segnando un aumento del 6,2% sull'anno precedente.