

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
16 MARZO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Partenariato per la logistica e i trasporti**
(Informazioni Marittime, Il Corriere Marittimo)

Dai Porti:

Genova:

"...crescita merci e record container..." (Informazioni Marittime)

La Spezia:

"...Consiglio di Stato rigetta il ricorso degli ambientalisti..."
(Ansa, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Tar, canone in base a superficie originaria concessione..."
(Ansa, Informazioni Marittime, Informatore Navale)

Brindisi:

"...Raccomar ha incontrato Vespasiani..." (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...MSC minaccia il ritiro..." (Il sole 24 Ore)

Messina:

"...Arrivano i fondi per il Piano della mobilità sostenibile..."
(Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Assoporto e Authority..." (La Sicilia)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Informazioni Marittime

Il MIT lancia il Partenariato della logistica



Gli ultimi atti di Graziano Delrio da ministro dei Trasporti (MIT) stanno riguardando anche i porti. Dopo la creazione, qualche giorno fa, del [gruppo di studio sull'LNG](#), arriva un altro pezzo della [riforma dei porti](#), questa volta in attuazione della legge di bilancio 2018. Nasce il "Partenariato per la logistica e i trasporti", un ampio organismo che studia, monitora e aiuta il governo a pianificare gli interventi del settore.

Da chi è composto e cosa fa È veramente numeroso. Sarà presieduto dal capo del MIT e composto dai capi dipartimento del dicastero, dai direttori generali, un rappresentante della struttura tecnica di missione, dal presidente del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori e da un rappresentante delle Capitanerie. Verranno aperti tavoli per studiare gli scenari che determinano le nuove opere o il potenziamento delle esistenti. «All'interno del partenariato – prosegue il MIT – saranno attivati tavoli specifici di approfondimento, con particolare attenzione alla sostenibilità ambientale, economica e sociale dei nuovi sistemi di infrastrutture, nonché all'innovazione nella logistica e nei trasporti». Verranno creati gruppi di studio formati da operatori (associazioni), sindacati e ministeri, in particolare Interno, Economia, Ambiente, Lavoro, Sviluppo economico. Ci saranno anche il dipartimento per le Politiche europee, l'Agenzia delle dogane, la Conferenza Stato-Regioni. Le associazioni di trasporto e logistica più rilevanti saranno quelle presenti nel Cnel. Infine, ci sono anche Aiscat, Assoporti, Assoaeroporti, Uir, Rfi, Anas, Uirnet. La segreteria tecnica è affidata alla in house del MIT, Ram Logistica, Infrastrutture e Trasporti.

«In linea con l'allegato al Def 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" che disegna il futuro della mobilità del Paese fino al 2030, il ministero apre al confronto e alla partecipazione con i protagonisti del settore, per rendere stabile e aggiornata la vision, creare occasioni di lavoro e sviluppo sostenibile per il Paese», si legge in una nota del MIT.

Mit: Nasce il Tavolo di partenariato per logistica e trasporti

FIRMATO IL DECRETO ATTUATIVO PREVISTO DALLA LEGGE DI BILANCIO

ROMA - Nasce il Partenariato per la logistica e i trasporti. In attuazione della Legge di Bilancio 2018, infatti, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto che dà il via al nuovo organismo che, in una logica di ampia partecipazione, avrà il compito di svolgere attività propositiva, di studio, monitoraggio e consulenza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per la definizione delle politiche di intervento e delle strategie di governo nel settore della logistica e dei trasporti.

Il Partenariato è stato istituito in considerazione della centralità della logistica per l'economia e il benessere del Paese. Il contributo della logistica e dei trasporti è stato fondamentale in Italia per la crescita del Pil e una migliore organizzazione logistica che superi il gap rispetto ad altri paesi Ue può dare un ulteriore contributo.

In linea con l'allegato al Def 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" che disegna il futuro della mobilità del Paese fino al 2030, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti apre al confronto e alla partecipazione con i protagonisti del settore, per rendere stabile e aggiornata la vision, creare occasioni di lavoro e sviluppo sostenibili per il Paese.

Il Partenariato sarà un luogo di definizione delle politiche infrastrutturali, aperto al contributo dei Ministeri competenti e delle associazioni di categoria più rappresentative, che dovrà tenere conto dell'evoluzione dello scenario del commercio mondiale e degli impatti dello stesso sulla logistica e sui trasporti.

All'interno del Partenariato saranno attivati Tavoli specifici di approfondimento, con particolare attenzione alla sostenibilità ambientale, economica e sociale dei nuovi sistemi di infrastrutture, nonché all'innovazione nella logistica e nei trasporti.

I lavori del nuovo organismo verranno presentati al Parlamento attraverso una relazione annuale sullo stato della logistica e dei trasporti del Paese.

Il Partenariato sarà presieduto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ne faranno parte i Capi Dipartimento del Mit con i direttori generali competenti, il Presidente del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, un rappresentante del Comando generale delle Capitanerie di porto e della Struttura tecnica di missione del Mit. A livello istituzionale, verranno coinvolti anche gli altri Ministeri competenti, Interno, Economia e finanze, Ambiente e tutela del territorio e del mare, Lavoro e politiche sociali, Sviluppo economico, il Dipartimento politiche europee, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli e la Conferenza Stato-Regioni. Faranno parte, inoltre, del tavolo, rappresentanti delle associazioni di categoria della logistica e dei trasporti associate alle Confederazioni presenti nel Cnel. Il Partenariato sarà inoltre integrato da un rappresentante dell'Aiscat, di Assoporti, di Assoaeroporti, di Uir, di Rfi e di Anas e di Uirnet. Le funzioni di segretariato tecnico della struttura sono svolte dalla società Ram Logistica, Infrastrutture e Trasporti.

Informazioni Marittime

Crescita merci e record container, il 2017 da incorniciare del porto di Genova



Un traffico di oltre 55 milioni di tonnellate di merci, con una crescita dell'8,6% sull'anno precedente. Sono questi i dati estremamente positivi con cui il porto di Genova ha archiviato il 2017, anno caratterizzato dal nuovo record stabilito nel segmento dei container, sia in termini di peso (25,8 milioni di tonnellate, +15,4%) che di volumi containerizzati movimentati (2.662.187 teu, +14,1%).

Nel settore delle merci varie sono state movimentate 9,7 milioni di tonnellate (+5,5% sul 2016). Di segno positivo anche il traffico delle rinfuse liquide, in particolare con gli idrocarburi a +4,6% e i prodotti chimici a +5,3%. Il traffico delle rinfuse solide ha segnato un incremento del 4,7%.

Un 2017 sotto tono, invece, per il traffico passeggeri, diminuiti del 3,4% a circa tre milioni di unità, di cui 2,1 milioni di passeggeri dei traghetti (-0,7%) e 925 mila crocieristi (-9,1%).

Porti: il Consiglio di Stato rigetta il ricorso degli ambientalisti a La Spezia

Roncallo, "ente rispetta norme. Chiederemo danno immagine"



(ANSA) - LA SPEZIA, 15 MAR - Respinto dal Consiglio di Stato il ricorso presentato dall'associazione ambientalista Verdi Ambiente e Società contro gli interventi previsti dal piano regolatore portuale della Spezia. Si tratta di interventi sui principali moli spezzini, a favore dello sviluppo del porto commerciale e dello scalo crocieristico. L'associazione aveva già visto rigettato il ricorso presentato in primo grado al Tar.

"Sono soddisfatta del risultato ottenuto con la sentenza: dimostra come l'ente abbia sempre agito nel rispetto delle norme non compiendo alcun abuso nei confronti dei cittadini, che siamo i primi a voler tutelare" ha commentato la presidente dell' authority Carla Roncallo. L'autorità di sistema portuale si riserva di chiedere, oltre a tutte le spese che dovranno essere adesso pagate dai Vas, anche i danni di immagine. "Sono anni che va avanti la campagna denigratoria delle associazioni ambientaliste contro l'ente. Puntualmente fanno ricorso alla giustizia amministrativa, che ha sempre dato loro torto. Questo modo di procedere non fa altro che rallentare lo sviluppo del porto ma anche quello della nostra città".

A rimanere indietro, rimarca Roncallo, non sono solo le opere del Prp ma anche la realizzazione della fascia di rispetto a protezione dei quartieri e l'avvio del nuovo waterfront.

La Spezia, respinto il ricorso degli ambientalisti

La Spezia - Respinto dal Consiglio di Stato il ricorso presentato dall'associazione ambientalista Verdi Ambiente e Società contro gli interventi previsti dal piano regolatore portuale della Spezia.

La Spezia - Respinto dal Consiglio di Stato il ricorso presentato dall'associazione ambientalista Verdi Ambiente e Società contro gli interventi previsti dal piano regolatore portuale della Spezia. Si tratta di interventi sui principali moli spezzini, a favore dello sviluppo del porto commerciale e dello scalo crocieristico. **L'associazione aveva già visto rigettato il ricorso presentato in primo grado al Tar.**

«Sono soddisfatta del risultato ottenuto con la sentenza: dimostra come l'ente abbia sempre agito nel rispetto delle norme non compiendo alcun abuso nei confronti dei cittadini, che siamo i primi a voler tutelare» ha commentato la presidente dell'authority Carla Roncallo. **L'autorità di sistema portuale si riserva di chiedere, oltre a tutte le spese che dovranno essere adesso pagate dai Vas, anche i danni di immagine.** «Sono anni che va avanti la campagna denigratoria delle associazioni ambientaliste contro l'ente. Puntualmente fanno ricorso alla giustizia amministrativa, che ha sempre dato loro torto. Questo modo di procedere non fa altro che rallentare lo sviluppo del porto ma anche quello della nostra città». A rimanere indietro, rimarca Roncallo, non sono solo le opere del Prp ma anche la realizzazione della fascia di rispetto a protezione dei quartieri e l'avvio del nuovo waterfront.

Porti: Tar, canone in base a superficie originaria concessione

Il tribunale toscano accoglie i ricorsi di Marina Cala de' Medici



Il Tar della Toscana ha accolto i ricorsi di Marina Cala de' Medici spa, che gestisce il porto turistico tra Castiglioncello e Rosignano Marittimo (Livorno), contro la determinazione del canone demaniale operata dal Comune di Rosignano Marittimo. Lo rende noto la stessa società spiegando che il Tar, sulla base del principio fissato dalla Corte costituzionale nella sentenza 29/2017, ha stabilito che per "le concessioni demaniali che prevedono la realizzazione di infrastrutture da parte del concessionario, occorre considerare la natura e le caratteristiche dei beni quali erano all'avvio del rapporto concessorio", non quelle che "hanno assunto a seguito degli investimenti e dei lavori eseguiti dal concessionario".

La questione, si spiega dalla società Marina Cala de' Medici, era nata in seguito alle disposizioni della Finanziaria 2007 sulla misura dei canoni - anche con riferimento ai rapporti in corso - per le concessioni di beni del demanio marittimo per strutture per la nautica da diporto. Normativa che aveva portato il Comune di Rosignano, si spiega, a rivalutare il canone per il porto Cala de' Medici portandolo da 80.000 a 450.000 euro l'anno, considerando anche la superficie delle opere realizzate dalla società concessionaria.

Per Matteo Italo Ratti, ad di Marina Cala de' Medici e consigliere di Nautica italiana con delega a porti e marine, la sentenza del Tar toscano "rappresenta una pietra miliare nella portualità italiana. Dopo oltre 10 anni di contenziosi e di incertezza, viene finalmente fatta chiarezza", necessaria "per la rinascita del settore della nautica". Ratti ricorda che il problema ha investito più marine, con canoni anche decuplicati in seguito alla Finanziaria 2007. Sentenze analoghe, aggiunge, sono arrivate oggi anche per la Marina di Punta Ala e per quella di Grosseto. Soddisfazione è stata espressa poi dal presidente di Marina Cala de' Medici, avvocato Flavia Pozzolini, che ha anche difeso in giudizio la società mentre di "grande risultato per l'intero comparto della nautica in Italia" parla il presidente di Nautica italiana Lamberto Tacoli.

Canone demaniale, Tar Toscana accoglie ricorsi di Marina Cala de' Medici



Il Tar della Toscana ha accolto i sei ricorsi riuniti presentati dalla società Marina Cala de' Medici SpA contro la determinazione del canone demaniale operata dal Comune di Rosignano Marittimo. In particolare – rende noto la direzione del porto turistico toscano in una nota congiunta con Nautica Italiana – si è stabilito che, in applicazione del principio sancito dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 29/2017, con riferimento alle concessioni demaniali che prevedono la realizzazione di infrastrutture da parte del concessionario, occorre considerare la natura e le caratteristiche dei beni oggetto di concessione quali erano all'avvio del rapporto concessorio e non le caratteristiche che i beni stessi hanno assunto a seguito degli investimenti e dei lavori eseguiti dal concessionario.

La tesi di Marina Cala de' Medici

In altre parole, come sostenuto da Marina Cala de' Medici, secondo la Finanziaria 2007 il canone avrebbe dovuto essere commisurato sulle estensioni di superficie (terrestre e marittima) che costituivano l'oggetto originario della concessione, invece che sulle consistenze rilevate (tramite l'apposito modello D1) a conclusione dei lavori, a seguito degli ingentissimi investimenti operati per la realizzazione del porto turistico. Il presidente del CdA di Marina Cala de' Medici, l'avvocato Flavia Pozzolini (che ha anche difeso in giudizio la società), esprime la propria soddisfazione nel vedere accolta una tesi che, all'indomani dell'approvazione della Finanziaria 2007, pareva trovare scarsi consensi tra gli operatori del diritto, ma che nel caso concreto riesce a contemperare i contrapposti interessi in gioco.

I commenti

"Questa sentenza rappresenta una pietra miliare nella portualità italiana – ha commentato Matteo Italo Ratti, amministratore delegato della società, nonché Consigliere del Comitato di Presidenza di Nautica Italiana con la delega ai Porti e Marine – Dopo oltre 10 anni di contenziosi e di incertezza, viene finalmente fatta chiarezza. Chiarezza necessaria per la rinascita del settore della nautica, che ha come fondamento della sua ripresa la solidità economico finanziaria delle infrastrutture portuali del paese".

Anche il presidente di Nautica Italiana, Lamberto Tacoli, è intervenuto sulla questione: "questa sentenza rappresenta un grande risultato anche per l'intero comparto della nautica in Italia. Nautica Italiana ha sostenuto fin dall'inizio la posizione di coerenza giuridica tenuta da Marina Cala de' Medici, sostenendo le aziende "Porti e Marine" che, oltre a costituire più dell'8% dei Soci, rappresentano un'eccellenza del Paese".

PORTI, CANONE DEMANIALE: TAR DELLA TOSCANA ACCOGLIE I RICORSI PRESENTATI DA MARINA CALA DE' MEDICI



L'AD Ratti: "Chiarezza necessaria per la rinascita del settore della nautica"

Firenze, 15 marzo 2018– Il TAR della Toscana ha accolto i sei ricorsi riuniti presentati dalla società Marina Cala de' Medici SpA contro la determinazione del canone demaniale operata dal Comune di Rosignano Marittimo. In particolare si è statuito che, in applicazione del principio sancito dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 29/2017, con riferimento alle concessioni demaniali che prevedono la realizzazione di infrastrutture da parte del concessionario, occorre considerare la natura e le caratteristiche dei beni oggetto di concessione quali erano all'avvio del rapporto concessorio e non le caratteristiche che i beni stessi hanno assunto a seguito degli investimenti e dei lavori eseguiti dal concessionario. In altre parole, come sostenuto da Marina Cala de' Medici, secondo la Finanziaria 2007 il canone avrebbe dovuto essere commisurato sulle estensioni di superficie (terrestre e marittima) che costituivano l'oggetto originario della concessione, invece che sulle consistenze rilevate (tramite l'apposito modello D1) a conclusione dei lavori, a seguito degli ingentissimi investimenti operati per la realizzazione del porto turistico.

Il Presidente del CdA di Marina Cala de' Medici, l'avvocato **Flavia Pozzolini** (che ha anche difeso in giudizio la società), esprime la propria soddisfazione nel vedere accolta una tesi che, all'indomani dell'approvazione della Finanziaria 2007, pareva trovare scarsi consensi tra gli operatori del diritto, ma che nel caso concreto riesce a contemperare i contrapposti interessi in gioco.

*"Questa sentenza rappresenta una pietra miliare nella portualità italiana – ha commentato **Matteo Italo Ratti, Amministratore Delegato** della società, nonché **Consigliere del Comitato di Presidenza di Nautica Italiana con la delega ai Porti e Marine** – Dopo oltre 10 anni di contenziosi e di incertezza, viene finalmente fatta chiarezza. Chiarezza necessaria per la rinascita del settore della nautica, che ha come fondamento della sua ripresa la solidità economico finanziaria delle infrastrutture portuali del paese".*

Anche il Presidente di Nautica Italiana, **Lamberto Tacoli**, è intervenuto sulla questione: *"questa sentenza rappresenta un grande risultato anche per l'intero comparto della nautica in Italia. Nautica Italiana ha sostenuto fin dall'inizio la posizione di coerenza giuridica tenuta da Marina Cala de' Medici, sostenendo le aziende "Porti e Marine" che, oltre a costituire più dell'8% dei Soci, rappresentano un'eccellenza del Paese".*

Nautica Italiana è l'Associazione, affiliata ad **Altagamma**, nata nel 2015 per iniziativa dei 25 più importanti brand italiani del settore nautico. Lo scopo è quello di garantire rappresentatività al Made in Italy, al suo stile e la sua cultura, con un forte impegno rivolto verso l'export, alla reputazione nazionale ed internazionale, oltre alle relazioni con imprese del comparto ed affini.

Nautica Italiana conta oggi oltre 100 aziende associate, identificative dell'intero comparto, sia in termini di rappresentatività di fatturato che dei suoi diversi settori: cantieristica e new building (31%), refit & repair (9%), accessoristica e componentistica (23%), servizi (25%), marina (8%) e designer (4%). Sulla base dei dati 2017, il fatturato globale dei soci di Nautica Italiana supera gli 1,8 miliardi di euro per un totale di oltre 4 mila addetti diretti.

Il Porto turistico Marina Cala de' Medici è una struttura all'avanguardia situata in un suggestivo tratto del litorale Toscano, tra Castiglioncello e Rosignano Marittimo, nel cuore della Costa degli Etruschi. È facilmente raggiungibile in aereo ed è ben servito anche dalla rete autostradale.

RACCOMAR BRINDISI HA INCONTRATO VESPASIANI



BRINDISI – Oggi l'Associazione degli Agenti marittimi raccomandatori di Brindisi, Raccomar, ha incontrato il Dr. Tito Vespasiani, nuovo Segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

La Raccomar a tale incontro ha ritenuto opportuno invitare oltre i colleghi Spedizionieri Doganali nella loro qualità di rappresentanti della merce anche gli unici due vettori che al momento fanno del Porto di Brindisi il loro hub delle loro linee, Grimaldi e SeaMed.

Il presidente, Adriano Guadalupi, ha voluto esprimere, nei confronti del Dr. Vespasiani, a nome di tutti quanti, un vivo e caloroso benvenuto nella nuova 'Azienda Porto' che vede un sistema portuale, comprendente i porti di Brindisi, Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli.

La legge 84/94 ha permesso l'istituzione di una Autorità Portuale del Porto di Brindisi. E questo grazie ai suoi parametri ben precisi e la sua performance di servizi e funzioni che il porto ha sempre continuato a mantenere nel tempo perseverando nella sua vocazione; in particolar modo il porto, strutturato in tre bacini offre servizi e funzioni tali da renderlo un particolare e naturale porto 'Polifunzionale'.

Una importante non considerazione della marittimità di questo porto, avuta in questi 33 anni trascorsi dall'inizio della legge 84/4 ad oggi, inizio dell'Autorità di Sistema, è stata la gestione dei cinque presidenti, i cinque segretari generali e i cinque commissari che si sono avvicendati. Gestori di una burocrazia che veri promotori di economia marittima. Tanto lo dimostra che mai nessuno di questi gli è stato assegnato un secondo mandato.

Oggi il Sistema Portuale, impone una pianificazione strategica di tutti i porti con uguale investimenti e per la riorganizzazione della logistica di sistema a favore di navi, merci e/o passeggeri.

Brindisi non può più permettersi delle pause (ha aspettato tanto). Si auspica un intervento immediato almeno per quelle precarietà del traffico passeggeri su navi ro/ro per le destinazioni Schengen ed extra Schengen; come si svolge e dove si svolge.

Gli operatori, tutti, non condividono quelle iniziative estemporanee che si leggono sui media circa l'occupazione quasi impropria di banchine per lo stoccaggio di merce (tubi) che se non altro ha portato benefici di lavoro a varie categorie che nel Porto lavorano, anziché di un possibile traffico, inesistente ad oggi. Questo non potrebbe e non può alterare la finalità e lo scopo per le quali tali banchine sono state realizzate; come anche prese di posizioni su possibili facility che il porto potrebbe offrire a fronte di nuova fonte di energia come combustibile per l'approvvigionamento alle navi di nuova generazione. Progetti che stanno già prendendo corpo nei Porti di Ravenna e di Marghera e di altri Porti frontalieri.

Infine, l'auspicio per il futuro di qualcosa che non si è mai verificato nel nostro Porto: la replica del mandato sia per il Segretario generale che per il Presidente. Questo significherebbe un assegnare delle positività da parte dell'intero cluster marittimo di Brindisi ad un lavoro fatto bene a fine mandato.

Porti. La compagnia di Aponte contro Contship Italia: investimenti al palo, molte gru non funzionano

A Gioia Tauro Msc minaccia il ritiro

Nubi sempre più scure sembrano addensarsi sul futuro del **porto** di Gioia Tauro, unico terminal di transhipment italiano a movimentare grandi volumi di traffico, ma che nel 2017 ha segnato un -28,9%, passando dai 2,79 milioni di teu (contenitori da 20 piedi) del 2016 a 2,44 milioni. Sulle banchine gestite da Mct (Medcenter container terminal) è palese lo scontro tra i due azionisti che controllano la società (con il 50% ciascuno): Contship Italia, che di fatto è il terminalista, e la Msc di Gianluigi Aponte, compagnia di armamento rimasta il solo grande cliente dello scalo, dopo l'addio a Gioia Tauro di Maersk (che comunque, a livello globale, condivide con Msc l'alleanza 2M).

Il rischio, che al momento non è imminente ma neppure da escludere, è che lo scalo calabrese possa perdere i traffici di Msc.

E si replichi quanto accaduto al **porto** di transhipment di Taranto, lasciato da Evergreen nel 2015 e a tutt'oggi senza container.

Msc, da parte sua, ha denunciato a più riprese che da anni non vengono effettuati investimenti sul terminal e che «delle 22 gru installate ne funzionano solo 10» mentre «il resto dei

macchinari giace nella stessa situazione di scarsa manutenzione ed efficienza». L'**armatore** lamenta anche una bassa rendita del terminal, pari a 16 movimenti l'ora. In una lettera inviata alla Gazzetta del Sud il gruppo ha ricordato che «nell'acquisire il 50% dell'azionariato di Mct» l'obiettivo era di «concentrare maggiormente il traffico su Gioia» e «investire in modo massiccio» per ripristinare l'equipment e la pavimentazione del terminal. Msc, inoltre, quantifica in circa 120 milioni gli investimenti necessari per risolvere i problemi denunciati. Somma che l'**armatore** sarebbe pronto a coprire per la metà, in qualità di azionista al 50% di Mct.

Il commissario dell'**Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha scritto a Mct (ma l'interlocutore è Contship) chiedendo lumi sul piano di riassetto dell'equipment del terminal e ricevendo una prima risposta, giudicata però incompleta. In quel testo Mct sostanzialmente attribuisce ad Msc la responsabilità di non aver mai portato sui moli di Gioia i livelli di traffico promessi nel 2015 e «conferma nei fatti la volontà di investire ulteriormente, ma in modi e quantità coerenti ai volumi che siano confermati con impegno da parte del cliente (cioè Msc, ndr): ciò sia per la parte infrastrutturale di competenza che per i mezzi di movimentazione». La risposta non è piaciuta ad Agostinelli che il 2 marzo ha riscritto a Mct sottolineando che il «riscontro fornito» non si può «ritenere in alcun modo

-segue

esaustivo». Ha dato poi 15 giorni di tempo (che scadrebbero domani) al terminalista per fornire un «dettagliato cronoprogramma degli investimenti da effettuare, in coerenza con le previsioni contabili societarie».

Agostinelli peraltro ieri ha aggiunto: «Al di là dell'aspetto documentale, di cui ho reiterato la richiesta, faremo delle penetranti verifiche in banchina e questo andrà oltre i tempi strettissimi che sono stati assegnati alla società per la presentazione della documentazione. Ho chiesto il conto al terminalista, anche a fronte di un investimento formidabile dello Stato, tramite l' **Autorità portuale**, su queste banchine: nel tempo più di 150 milioni».

Ai quali si aggiungono la recente costituzione, con fondi pubblici, dell' Agenzia per il lavoro portuale che supporta i 377 lavoratori licenziati da Mct (che ora ne ha in organico 909).

Contship fa sapere che «Mct darà la risposta al commissario Agostinelli entro la scadenza prevista». E che «le cifre precise degli investimenti verranno dovutamente comunicate quando saranno approvate dagli ormai imminenti prossimi cda. Come sempre fatto, Contship investirà la propria parte in coerenza con le decisioni del cda».

Raoul de Forcade

Da Roma 1,7 milioni di euro

Arrivano i fondi per il Piano della mobilità sostenibile

Nuova viabilità nella zona sud integrazione con la Don Blasco

Domenico Bertè Quasi 1,7 milioni per la mobilità della città da investire in programmazione e progetti, quelli senza i quali comuni come Messina non riescono a catturare fondi ancora più importanti. Il ministero delle Infrastrutture ha investito 110 milioni sulle progettazioni di città metropolitane, capoluoghi di città metropolitane e Autorità portuali. Alla ex provincia vanno due milioni, a Palazzo Zanca invece 1.680.000 euro divisi in tre tranches. Invece, clamorosamente, non incassa il becco di un quattrino l'Autorità portuale di Messina, tagliata fuori dalla suddivisione.

Si chiama "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese" e a Messina servirà prioritariamente per la redazione del Piano urbano della mobilità sostenibile: un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale medio-lungo. Pianifica interventi sui mezzi pubblici, sui percorsi ciclabili, sulle integrazioni fra sistemi di trasporto, sulla sicurezza stradale, ed è obbligatorio per città metropolitane e città oltre i 100.000 abitanti. «Non è una trovata politica di questa o quella amministrazione locale -

dice l'assessore Gaetano Cacciola - ma una norma ben precisa alla quale adeguarsi entro l'anno prossimo ed è cosa diversa dal piano generale del traffico. Presto in Giunta approveremo le linee strategiche del Piano che poi dovrà essere redatto e per questo utilizzeremo i fondi ministeriali». Ma naturalmente ci saranno margini per altri tipi di progettazione. Nel primo anno Messina incasserà 280.000 euro e più o meno la metà serviranno per il Piano.

L'anno prossimo saranno accreditati 560.000 euro e nel 2020, invece, 840.000. Già quest'anno la somma sarà destinata alla progettazione di una nuova viabilità nella zona sud, tra Tremestieri e Gazzi. «L'idea - prosegue Cacciola - è quella di rivedere il sistema della ex Statale con un percorso che dia sostenibilità, con fermate per bus, marciapiedi, qualche rotatoria che elimini alcuni semafori di troppo o ancora possa trasferire più a valle lo stesso terminal del tram, liberando l'uscita della nuova via don Blasco e avvicinando il cityway alla stazione della metroferrovia». Nella stessa misura di finanziamento sono stati previsti 30 milioni per le Autorità di sistema portuale. Ma Messina non c'è. Sono state divise su tutte e 14 le Autorità, più Gioia Tauro che incassa 1,7 mln. Il Ministero non ha previsto una quota

condivisa con Messina, nonostante sia stata varata l'Autorità di sistema del Tirreno meridionale, pur se "congelata". E in forza dell'attuale autonomia non ha indirizzato ad entrambe i fondi. «Per la progettazione - dice il commissario Nino De Simone - in fondo ce la possiamo cavare da soli. L'importante è che i progetti presentati, 4 a Messina e due a Milazzo, possano essere finanziati. Fra questi c'è anche la piastra logistica di Tremestieri».

Authority

Opere portuali, le previsioni inserite nel Triennale

Milazzo L' **Autorità portuale** chiede ancora una volta il supporto delle istituzioni e degli operatori marittimi presenti nel **Comitato portuale** per ottenere il via libera al Piano delle opere triennale 2017-2019, anche se rispetto al precedente non ci sono sostanziali modifiche.

A balzare agli occhi leggendo il documento, nella parte che riguarda la città del Capo, è il mantenimento della strada di collegamento fra l' asse viario e il porto, prevista dal Prp, che era stata voluta dalla precedente Amministrazione ma che il sindaco Formica a chiare lettere ha detto di non volere anche perché i soldi dovrebbe metterli il Comune seppur con un finanziamento europeo. Dunque un' opera destinata a rimanere nel libro dei sogni.

Altra novità rispetto al passato è l' intervento finalizzato alla realizzazione di un ormeggio per navi da crociera esterno al molo foraneo. Previsto, inoltre, l' allargamento del Pontile Eolie, con spostamento del terminal passeggeri sul medesimo pontile e la ristrutturazione del fabbricato sul Molo Marullo da destinare a nuova sede di Milazzo dell' **Autorità portuale**. Quest' ultimo intervento però contrasta con la nuova progettualità che sempre l' attuale Amministrazione vorrebbe portare avanti su quella banchina, aprendo al diportismo. Nessun accenno all' intervento per la manutenzione dei Molini Lo Presti nell' ambito sempre dell' accordo per la fruizione in comodato del bene. E poi tante manutenzioni a partire dalla riqualificazione dell' area che ha ospitato sino ad alcuni anni addietro l' ex stazione di carburante Q8. Insomma niente di nuovo sotto il sole.(r.m.)

augusta

Assoporto e Authority, obiettivi comuni

Augusta. La piena sinergia tra Assoporto Augusta e l' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale si è rinnovata durante un incontro tra una delegazione di associati e il segretario generale, Carlo Guglielmi. Un dialogo iniziato nel 2017 con il presidente dell' Adsp Andrea Annunziata, con l' obiettivo di avvicinare gli enti pubblici e gli operatori privati. «L' incontro con il segretario Guglielmi - dichiara Marina Noè, presidente di Assoporto - ha focalizzato l' attenzione sulla sburocratizzazione delle procedure per le operazioni portuali e sull' eliminazione di problemi operativi, che possono sin da subito rendere le l' attività commerciale più appetibile per un maggior numero di operatori e attrarre investimenti. Al di là delle infrastrutture necessarie per il reale sviluppo delle potenzialità del porto già inserite nella programmazione comunitaria e nell' individuazione dello scalo di Augusta come porto Core della rete Ten-T, che devono essere appaltate e completate al più presto, abbiamo chiesto al segretario di esercitare il ruolo di coordinamento di tutti gli enti che vi operano a diverso titolo e che la legge ha assegnato alle Adps, con l' istituzione di tavoli tecnici a tema». Si è discusso anche dei lavori di manutenzione straordinaria della diga foranea, della razionalizzazione operativa della nuova darsena, della presenza ingombrante di navi sequestrate, ormeggiate alle banchine dell' area commerciale e al pontile consortile, delle Zes, dell' interoperabilità tra i sistemi informatici Pmis e Poanet, del futuro del Gnl ad Augusta. A. s.