



Dai Porti:

Trieste:

"...Profilo Fortura di altro livello per il Comitato di Gestione..."
(Ferprerss)

Venezia:

"...Musolino, scrive ai presidenti del Napa..."
(Informazioni Marittime, Ferpres, Ansa, Venezia Mestre,)

Genova:

"...il terminal Psa-Vte sale a 1 milione di Teu..." (Ansa)

"...Signorini rilancia l'idea della Spa..."
(Il Secolo XIX, Il Messaggero Marittimo, Ansa)

"...Signorini corridoio Remo-Alpi..." (Ansa, Il Sole 24)

Livorno:

"...Adsp e la riforma Delrio I Big si confrontano ..."(La Nazione)

Civitavecchia:

"...la precisazione di Port Mobility S.p.a...." (Ferpress)

Bari:

"...Norman via al terminal ..." (Corriere del Mezzogiorno)

Taranto:

"...Delio inaugura la strada dei Moli..."(Il Messaggero Marittimo)

Catania:

"...Incontro con confindustria..." (La Sicilia)

Messina:

"...Gaetanoi Martinez succederà a Nunzio Martello..." (La Sicilia)

"...Tremestieri, 4 nuovi moli..." (Giornale di Sicilia, Tempo stretto)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare Messaggero Marittimo

Notiziario CisCo Messaggero Marittimo il Mensile

Friuli Venezia Giulia: Liva (PD), profilo Fortuna di alto livello per il Comitato gestione AP

(FERPRESS) – Trieste, 3 OTT – “Che nel comitato di gestione dell’Autorità portuale ci sia un profilo di competenze e specializzazione internazionale come quello di Fortuna è un fatto positivo. La sua presenza arricchisce di competenze ed esperienza questo organismo”.

Lo afferma il consigliere regionale del Pd Renzo Liva rispedendo al mittente le critiche formulate dal M5S in merito all’indicazione della Regione di Carlo Fortuna nel Comitato di gestione dell’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale – Porto di Trieste.

“Dal suo curriculum si ricava che ha avuto tra le principali mansioni la direzione del servizio Relazioni internazionali e infrastrutture strategiche della Regione FVG, il coordinamento e la supervisione di progetti di intervento in materia di grandi vie di comunicazione marittima, con specifico riferimento alle reti transeuropee di trasporto e a nodi strategici quali i porti di Trieste e di Monfalcone”, conclude Liva.

Informazioni Marittime

Venezia, Musolino scrive ai presidenti del Napa



"Cari presidenti, cari amici". Comincia così la lettera che il presidente del Porto di Venezia Pino Musolino ha inviato ai colleghi dei porti di Trieste, Ravenna, Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia) appartenenti all'associazione **Napa (North Adriatic Ports Association)**. Musolino ha invitato i colleghi ad un incontro per un confronto utile a rilanciare le attività dell'associazione con l'obiettivo di essere, assieme, più forti in Europa. "Da quando l'associazione è stata creata – ha scritto il presidente del Porto di Venezia – sono cambiate molte cose a livello globale nel settore portuale e marittimo; credo fermamente che il Napa abbia bisogno di essere riformato per poter rispondere puntualmente alle nostre esigenze ed aiutare tutti noi a far fronte alle future complessità".

Il testo integrale della lettera

Cari Presidenti, Cari amici,

come sapete, sono stato recentemente nominato Presidente del Porto di Venezia e, essendo l'ultimo tra i nuovi presidenti nominati in Alto Adriatico, è con piacere che vorrei condividere con voi il mio punto di vista e le mie idee sull'Associazione NAPA.

È giunto il momento di rilanciare l'Associazione NAPA e renderla uno strumento efficace per raggiungere i nostri comuni obiettivi di sviluppo portuale. Da quando l'associazione è stata creata, sono cambiate molte cose a livello globale nel settore portuale e marittimo; credo fermamente che il NAPA abbia bisogno di essere riformato per poter rispondere puntualmente alle nostre esigenze ed aiutare tutti noi a far fronte alle future complessità.

Nuove sfide ci si pongono davanti e ci sono nuove opportunità da cogliere per l'intera area del Nord Adriatico.

L'iniziativa O.B.O.R. avrà certamente un impatto sui traffici tra l'Europa e l'Estremo Oriente, il ribilanciamento della rete di trasporto dell'Unione europea per rafforzare i Paesi del sud e i loro porti, la necessità di estendere il nostro bacino d'utenza dei container sono solo alcuni dei settori in cui dovremo combattere per difendere il nostro ruolo nel mercato europeo e per aumentare il nostro peso nel sistema economico e dei trasporti dell'Ue.

Sono consapevole che negli ultimi anni la gestione del NAPA non è stata un compito facile, le contrapposizioni tra gli scali non hanno aiutato la creazione di un percorso comune per una crescita sostenibile e a lungo termine.

Con questa lettera voglio sottolineare il mio impegno personale per cambiare questa trend e farò del mio meglio per portare nel NAPA un nuovo approccio, basato su una cooperazione chiara e sulla condivisione di idee e iniziative.

Sono profondamente convinto che il NAPA rappresenti una grande opportunità per discutere, analizzare, indagare e condividere le migliori pratiche e idee, e soprattutto, che sia lo strumento più efficace per portare all'attenzione delle istituzioni europee, e in generale degli organismi internazionali, l'opinione dei porti del Nord Adriatico.

- segue

Per questo, vorrei proporre di convocare una riunione ad alto livello di tutti i membri del NAPA per discutere più approfonditamente delle idee, opportunità, sfide e potenziali minacce con l'obiettivo di incardinare una nuova pietra miliare per l'Associazione, affinché possiamo tutti guardare avanti verso nuovi e ambiziosi obiettivi per i nostri porti.

*In attesa di ricevere un tuo riscontro
Pino Musolino*

Porto Venezia: Musolino scrive ai Presidenti porti NAPA, rilanciamo l'associazione

(FERPRESS) – Venezia, 2 OTT – Il Presidente del Porto di Venezia Pino Musolino ha inviato oggi ai colleghi dei porti di Trieste, Ravenna, Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia) appartenenti alla North Adriatic Ports Association una lettera sul suo personale “punto di vista” sull’Associazione NAPA. Il Presidente ha invitato i colleghi ad un incontro per un confronto utile a rilanciare le attività dell’associazione con l’obiettivo di essere, assieme, più forti in Europa.

Di seguito il testo della lettera.

“Cari Presidenti, Cari amici,

come sapete, sono stato recentemente nominato Presidente del Porto di Venezia e, essendo l’ultimo tra i nuovi presidenti nominati in Alto Adriatico, è con piacere che vorrei condividere con voi il mio punto di vista e le mie idee sull’Associazione NAPA.

È giunto il momento di rilanciare l’Associazione NAPA e renderla uno strumento efficace per raggiungere i nostri comuni obiettivi di sviluppo portuale. Da quando l’associazione è stata creata, sono cambiate molte cose a livello globale nel settore portuale e marittimo; credo fermamente che il NAPA abbia bisogno di essere riformato per poter rispondere puntualmente alle nostre esigenze ed aiutare tutti noi a far fronte alle future complessità.

Nuove sfide ci si pongono davanti e ci sono nuove opportunità da cogliere per l’intera area del Nord Adriatico.

L’iniziativa O.B.O.R. avrà certamente un impatto sui traffici tra l’Europa e l’Estremo Oriente, il ribilanciamento della rete di trasporto dell’Unione europea per rafforzare i Paesi del sud e i loro porti, la necessità di estendere il nostro bacino d’utenza dei container sono solo alcuni dei settori in cui dovremo combattere per difendere il nostro ruolo nel mercato europeo e per aumentare il nostro peso nel sistema economico e dei trasporti dell’UE.

Sono consapevole che negli ultimi anni la gestione del NAPA non è stata un compito facile, le contrapposizioni tra gli scali non hanno aiutato la creazione di un percorso comune per una crescita sostenibile e a lungo termine.

Con questa lettera voglio sottolineare il mio impegno personale per cambiare questa trend e farò del mio meglio per portare nel NAPA un nuovo approccio, basato su una cooperazione chiara e sulla condivisione di idee e iniziative.

Sono profondamente convinto che il NAPA rappresenti una grande opportunità per discutere, analizzare, indagare e condividere le migliori pratiche e idee, e soprattutto, che sia lo strumento più efficace per portare all’attenzione delle istituzioni europee, e in generale degli organismi internazionali, l’opinione dei porti del Nord Adriatico.

Per questo, vorrei proporre di convocare una riunione ad alto livello di tutti i membri del NAPA per discutere più approfonditamente delle idee, opportunità, sfide e potenziali minacce con l’obiettivo di incardinare una nuova pietra miliare per l’Associazione, affinché possiamo tutti guardare avanti verso nuovi e ambiziosi obiettivi per i nostri porti”.

Il presidente del porto di Venezia sollecita colleghi al rilancio del Napa

Per Musolino necessario rafforzare attività North Adriatic Ports



(ANSA) - VENEZIA, 2 OTT - Un sollecito a rilanciare l'Associazione dei Porti del Nord Adriatico (Napa) è stato avanzato oggi dal presidente del porto di Venezia Pino Musolinovi ai colleghi dei porti di Trieste, Ravenna, Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia).

In una lettera Musolino ha invitato i colleghi ad un incontro per un confronto utile a rilanciare le attività dell'associazione con l'obiettivo di essere, assieme, più forti in Europa. "Da quando l'associazione è stata creata - spiega Musolino - sono cambiate molte cose a livello globale nel settore portuale e marittimo; credo fermamente che il Napa abbia bisogno di essere riformato per poter rispondere puntualmente alle nostre esigenze ed aiutare tutti noi a far fronte alle future complessità".

"L'iniziativa Obor - aggiunge - avrà certamente un impatto sui traffici tra l'Europa e l'Estremo Oriente, il ribilanciamento della rete di trasporto dell'Unione europea per rafforzare i Paesi del sud e i loro porti, la necessità di estendere il nostro bacino d'utenza dei container sono solo alcuni dei settori in cui dovremo combattere per difendere il nostro ruolo nel mercato europeo e per aumentare il nostro peso nel sistema economico e dei trasporti dell'Ue".

"Sono profondamente convinto - conclude Musolino - che il Napa rappresenti una grande opportunità per discutere, analizzare, indagare e condividere le migliori pratiche e idee, e soprattutto, che sia lo strumento più efficace per portare all'attenzione delle istituzioni europee, e in generale degli organismi internazionali, l'opinione dei porti del Nord Adriatico. Per questo, vorrei proporre di convocare una riunione ad alto livello di tutti i membri del Napa per discutere più approfonditamente delle idee, opportunità, sfide e potenziali minacce".

LA LETTERA

**Musolino:
«Porti alleati,
non avversari»**

Bisognare creare un'alleanza tra i porti dell'Adriatico, è sbagliato ragionare da avversari. Lo sostiene il presidente dell'Associazione Napa, Pino Musolino, che ha scritto una lettera ai colleghi dell'Adriatico. Nel testo si chiede una sorta di Rifondazione del Napa, l'associazione dei porti. Nel frattempo è anche sparito ogni riferimento al terminal offshore che era stato voluto da Paolo Costa e attualmente in fase di studio.

Fullin a pagina VI

Musolino: «Porti alleati, non avversari»

► Il presidente dell'Autorità scrive ai colleghi dell'Adriatico ► Sparisce ogni riferimento al terminal offshore chiedendo una rifondazione del Napa, la loro associazione voluto da Paolo Costa e tuttora in fase di studio

LA SFIDA

VENEZIA Per non perdere le possibilità che la nuova Via della Seta marittima offre a Venezia e all'Adriatico, il presidente dell'Autorità di sistema Pino Musolino invita gli altri porti a considerare l'idea di cooperare più strettamente e non di farsi la guerra. Lo ha ribadito in una lettera inviata ieri ai colleghi dei porti di Trieste, Ravenna, Capodistria e Fiume appartenenti all'Associazione Napa (North Adriatic ports association) che ultimamente sembra aver perso un po' di smalto, con l'obiettivo di essere, assieme, più forti in Europa. Per Musolino c'è l'esigenza di trovarsi al più presto fra presidenti in modo da vedere come indirizzare l'associazione in base ai fatti nuovi e alla possibilità, fino a pochi anni fa impensabile, di diventare terminal privilegiato per le merci cinesi per l'Europa.

LA LETTERA

«È giunto il momento di rilanciare l'associazione - scrive Musolino - e renderla uno strumento efficace per raggiungere i nostri comuni obiettivi di sviluppo portuale. Da quando l'associazione è stata creata, sono cambiate

molte cose a livello globale nel settore portuale e marittimo; credo fermamente che il Napa abbia bisogno di essere riformato».

VIA DELLA SETA

Il riferimento è alla via della seta marittima, che parte da Fuzhou e da Guanzhou e arriva a Venezia. Lo dicono i cinesi, amava dire l'ex presidente del Porto Paolo Costa, non i veneziani. Quindi, perché non approfittarne e cercare di "rubare" un po' di traffico ai grandi porti del Nord Europa?

«Tutto questo - prosegue - avrà certamente un impatto sul traffico tra l'Europa e l'Estremo Oriente, il ribilanciamento della rete di trasporto dell'Unione europea per rafforzare i Paesi del sud e i loro porti, la necessità di estendere il nostro bacino d'utenza del container sono solo alcuni dei settori in cui dovremo combattere per difendere il nostro ruolo nel mercato europeo e per aumentare il nostro peso nel sistema economico e del trasporto dell'Ue. Sono anche consapevole - precisa - che negli ultimi anni la gestione del Napa non è stata un compito facile, le contrapposizioni tra gli scali non hanno aiutato la creazione di un percorso comune per una crescita sostenibile a lungo termine».



CONTAINER La via della seta marittima porterà traffici in aumento

PERCORSO COMUNE

Dal momento che c'è poco tempo da perdere, Musolino cerca di rivedere l'approccio per conquistare il traffico delle grandi navi container, ricordando come i mercanti di Venezia e Trieste, tanto per citare i principali player, sono complementari e servono regioni europee differenti. Si tratta di allargare ancora di più la ricettività e l'attrattiva di questi porti. Nella lettera il riferimento al progetto di porto offshore per le enormi navi portacontainer è assente e non c'è dubbio che ciò faccia parte della nuova strategia di pace.

«Farò del mio meglio - conclude - chiedendo la convocazione al più presto di una riunione - per portare nel Napa un nuovo approccio, basato su una cooperazione chiara e sulla condivisione di idee e iniziative. Sono profondamente convinto che il Napa rappresenti una grande opportunità per discutere, analizzare, indagare e condividere le migliori pratiche e idee, e soprattutto, che sia lo strumento più efficace per portare all'attenzione delle istituzioni europee, e in generale degli organismi internazionali, l'opinione dei porti del Nord Adriatico».

M.F.

© NAPA/ASSOCIATION PORTUAIRE

Porti: Genova, il terminal Psa-Vte sale a 1 milione di teu

Record raggiunto con un mese di anticipo rispetto al 2016



(ANSA) - GENOVA, 2 OTT - Il terminal Psa di Voltri-Pra' nel porto di Genova ha raggiunto il traguardo del milione di teu movimentati dall'inizio dell'anno lo scorso 5 settembre.

Significa che il traffico contenitori nel terminal supera il risultato record raggiunto nel 2016. Il tetto del milione, infatti, è stato toccato con un mese di anticipo rispetto all'anno scorso. Il dato di settembre conferma l'ottima performance del singolo mese di agosto quando il traffico contenitori del terminal genovese aveva superato la soglia dei 135 mila teu, in crescita del 20% rispetto ad agosto 2016.

Porti e finanza, Signorini rilancia l' idea della Spa

GENOVA. «Una società per azioni controllata dal pubblico»: il presidente dell' Autorità di sistema portuale Genova -Savona, Paolo Emilio Signorini, chiede al governo di fare un passo avanti oltre la riforma portuale e cambiare il modello societario per guidare lo scalo, in modo da renderne più efficaci e rapidi i processi decisionali.

La riforma dei porti, diventata legge lo scorso anno «ha avuto effetti positivi riducendo il numero di porti strategici, semplificando il funzionamento dei Comitati e mettendo la logistica al centro, ma ci sono alcuni punti su cui invece bisogna migliorare -spiega Signorini a margine del convegno Ports, Intermodality and logistics in the Rhine -Alpine corridor organizzato ieri dall' Adsp a Palazzo San Giorgio, e al quale ha partecipato anche il coordinatore al Corridoio, Pawel Wojciechowski -. Oggi le nostre Authority sono un ente pubblico non economico. Questo si traduce in risposte troppo lunghe agli operatori: ogni cosa ci richiede procedure e tempistiche che sono fuori dal contesto europeo. Su questo ci aspettiamo dal governo un miglioramento concreto, vedo come

auspicabile un modello di Spa controllato dal pubblico e su questo stiamo avviando un confronto».

Quanto al corridoio Reno Alpi, Signorini ha ribadito che Genova -Savona può diventare un sistema portuale da cinque milioni di teu l' anno, agganciando i mercati Svizzera, Baviera e Baden Wuttenberg, oggi serviti dai porti del Nord Europa: «Cinque milioni di teu, è il nostro obiettivo. Dobbiamo risolvere il problema dell' accessibilità marittima e terrestre del porto di Genova e la diga è un punto imprescindibile, con il ministero abbiamo una condivisione totale e dobbiamo fare lo studio di fattibilità per capire come deve essere fatta. Poi dobbiamo risolvere l' accessibilità stradale con la gronda, quella ferroviaria con il Terzo Valico e quella dell' aeroporto con una nuova stazione ferroviaria e la cabinovia. Si tratta di quattro cose chiare scritte nel piano di corridoio. Con questi passi saremo su un livello competitivo più vicino a quello dei porti del Nord Europa e potremo recuperare una piccola quota dei traffici che ora transitano dagli scali nordeuropei e aggredire alcuni mercati come Svizzera, Baviera e Baden Wuttenberg dove speriamo di poter arrivare a contendere altri due -tre milioni di teu».

Signorini chiede cambiare "modello" per gestire il porto

GENOVA - «Una società per azioni controllata dal pubblico». Questa la richiesta al Governo avanzata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini. Si tratterebbe di fare un passo avanti oltre la riforma portuale e cambiare il "modello" societario per guidare lo scalo, in modo da rendere più efficace e veloce il governo e le risposte agli operatori. «A un anno dalla

(continua a pagina 2)

Signorini chiede

riforma che ha avuto una serie di effetti positivi riducendo il numero di porti strategici, semplificando il funzionamento del board delle Autorità di sistema portuale e mettendo la logistica al centro, ci sono alcuni punti su cui invece bisogna migliorare», ha detto Signorini a margine del convegno "Ports, Intermodality and logistics in the Rhine-Alpine corridor" a palazzo San Giorgio a Genova.

«Rispetto ai due modelli prevalenti in Europa - ha spiegato -, uno completamente privatizzato e un altro come quello degli scali del Nord Europa che riescono a operare come Spa, noi siamo un ente pubblico non economico. Questo si traduce in risposte troppo lunghe agli operatori, ogni cosa ci richiede procedure e tempistiche che sono fuori dal contesto europeo. Su questo ci aspettiamo dal governo un miglioramento concreto, io vedo come auspicabile un modello di Spa controllato dal pubblico e su questo stiamo avviando un confronto».

Restando nell'ambito dell'AdSp che gestisce gli scali di Genova e Savona, nella seduta di venerdì scorso

fici di rotabili al fine di mantenere la piena occupazione dei dipendenti del terminal e nelle more della definizione dell'adeguamento tecnico funzionale del piano regolatore portuale.

Il Comitato, infine, ha dato mandato agli uffici per l'avvio della procedura urbanistica anche in relazione all'istanza presentata dalla società Superba per le aree della centrale Enel.

29 Settembre, il Comitato di gestione ha approvato all'unanimità tutte le delibere all'ordine del giorno.

La prima delibera approvata riguardava l'autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali tramite ricorso all'art. 16 alla compagnia Moby per gli eventuali sbarchi e imbarchi di semirimorchi presso le aree di Stazioni Marittime spa. Con tale atto si è equiparata la situazione di Moby a quella di altre compagnie operanti presso Stazioni Marittime e già autorizzate nei medesimi termini dal Comitato di gestione.

Inoltre, è stata approvata la delibera che permetterà a Terminal Rinfuse Genova l'utilizzo temporaneo (tre mesi rinnovabile per altri tre) di una parte di ponte Rubattino per traf-

Porti: Signorini, l'Authority diventi una spa pubblica

Presidente Genova-Savona, passo avanti oltre riforma



(ANSA) - GENOVA, 2 OTT - "Una società per azioni controllata dal pubblico": il presidente dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, chiede al governo di fare un passo avanti oltre la riforma portuale e cambiare il 'modello' societario per guidare lo scalo, in modo da rendere più efficace e veloce il governo e le risposte agli operatori.

"A un anno dalla riforma che ha avuto una serie di effetti positivi riducendo il numero di porti strategici, semplificando il funzionamento del board delle Autorità di sistema portuale e mettendo la logistica al centro, ci sono alcuni punti su cui invece bisogna migliorare - ha detto Signorini a margine del convegno Ports, Intermodality and logistics in the Rhine-Alpine corridor in corso a palazzo San Giorgio a Genova -. Rispetto ai due modelli prevalenti in Europa - spiega -, uno completamente privatizzato e un altro come quello degli scali del Nord Europa che riescono a operare come spa, noi siamo un ente pubblico non economico. Questo si traduce in risposte troppo lunghe agli operatori, ogni cosa ci richiede procedure e tempistiche che sono fuori dal contesto europeo. Su questo ci aspettiamo dal governo un miglioramento concreto, io vedo come auspicabile un modello di Spa controllato dal pubblico e su questo stiamo avviando un confronto".

Porti: Signorini, con il corridoio Reno-Alpi Genova a 5 mln teu

Lavoriamo su diga, Gronda, Terzo valico, stazione Fs aeroporto



(ANSA) - GENOVA, 02 OTT - Con il corridoio Reno-Alpi e realizzando le quattro prescrizioni indicate nel Piano europeo del corridoio, il porto di Genova-Savona può riconquistare i 500 mila teu che oggi arrivano sui mercati europei passando dai porti del Nord Europa e conquistare i mercati di Svizzera Baviera e Baden Wuttemberg. "Genova a quel punto sarebbe un porto da 5 milioni di teu, questo è il nostro obiettivo" ha dichiarato il presidente del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini al convegno genovese su "Porti, intermodalità e logistica nel corridoio Reno-Alpi a cui ha partecipato anche il coordinatore del corridoio, Pawel Wojciechowski. "Dobbiamo risolvere il problema dell'accessibilità marittima e terrestre del porto di Genova e la diga è un punto imprescindibile, con il ministero abbiamo una condivisione totale e dobbiamo fare lo studio di fattibilità per capire come deve essere fatta. Poi dobbiamo risolvere l'accessibilità stradale con la gronda, quella ferroviaria con il Terzo Valico e quella dell'aeroporto con una nuova stazione ferroviaria e la cabinovia - spiega Signorini. Si tratta di quattro cose chiare scritte nel piano di corridoio. Con questi passi saremo su un livello competitivo più vicino a quello dei porti del Nord Europa e potremo recuperare una piccola quota dei traffici che ora transitano dagli scali nordeuropei e aggredire alcuni mercati come Svizzera, Baviera e Baden Wuttemberg dove speriamo di poter arrivare a contendere altri 2-3 milioni di teu".

Infrastrutture. La realizzazione dell'opera è al 50%

Terminal di Vado, le prime navi in arrivo nel 2019



Raoul de Forcade
SAVONA

Entranonella fase conclusiva i lavori per il nuovo terminal container di Vado Ligure (Savona) che sarà parzialmente attivo dal primo trimestre 2019, con l'arrivo delle prime navi, e dovrebbe arrivare alla piena operatività un anno dopo. A spiegarlo è Paolo Cornetto, direttore generale della struttura, che è partecipata per il 50,1% da Apm terminals (gruppo Maersk), per il 40% dalla cinese Cosco shipping ports e per il 9,9% da Qingdao international development (Hong Kong).

Due gli avvenimenti, durante l'estate, che hanno permesso di dare una svolta all'opera: la sentenza del Tar che ha respinto il ricorso presentato da Italia Nostra contro la valutazione di impatto ambientale regionale per la piattaforma container; e l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici della variante al progetto (che riguarda le modalità del riempimento da effettuare per completare la realizzazione del terminal).

«Eravamo arrivati a un punto dei lavori - spiega Cornetto - oltre il quale non si poteva procedere senza conoscere la decisione del Consiglio superiore sulla variante. Ora abbiamo messo a punto tutti i passaggi necessari ad andare avanti. L'opera è al 50% e stanno per arrivare i primi mezzi di sollevamento».

Cornetto, che nell'ormai lontano 2001 è stato uno dei primi project manager a stilare i numeri del progetto di Vado, ora snocciola il cronoprogramma della realizzazione del terminal.

«Da qui alla fine di febbraio 2018 - dice - avremo una prima parte di banchina e una di piazzale completati. A marzo, quindi è previsto l'arrivo delle prime quattro gru di banchina e delle prime due di piazzale. Tra marzo e giugno, ci saranno altre due consegne di gru della Zpmc per un totale di 12 gru di piazzale. In questo modo avremo tutte le sovrastrutture per andare in esercizio entro il primo trimestre del 2019 sui primi 450 metri di banchina. Intanto si proseguirà la costruzione del terminal, che stimiamo possa essere completata, con i previsti 700 metri di banchina, entro il primo trimestre del 2020». Nel frattempo è partito,

LE SOVRASTRUTTURE

Cornetto: «A marzo è prevista l'installazione delle prime quattro gru di banchina e delle prime due di piazzale, poi ne arriveranno altre 12»

conferma Cornetto, il piano occupazionale: «Al completamento dei primi 450 metri di banchina, sebbene con piazzali per i container ancora molto ridotti, partiranno le operazioni commerciali della piattaforma, che consentiranno l'anticipazione di una buona parte delle assunzioni di operai, impiegati, quadri e dirigenti. Saranno 237 le persone complessivamente impiegate da Apm terminals all'avvio parziale delle attività, con previsioni d'aumento a circa 309 unità al completamento della piattaforma, e a 400 unità al raggiungimento della massima potenzialità del terminal».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Logistica. Dopo sette settimane di fermo forzato per il cedimento dei binari, tornano a circolare i primi treni in direzione Nord-Sud

Ferrovie, riapre la linea del Reno

Le imprese: Ue e governi imparino la lezione affinché non si ripeta un'altra Rastatt

milano Dopo sette settimane di fermo, ha riaperto ieri la linea Reno-Alpi, il corridoio ferroviario sull'asse Genova-Rotterdam - cruciale per l'import export di merci tra nord e sud Europa - interrotto a causa di un incidente strutturale a Rastatt, in Germania.

Si tratta di una riapertura graduale: in seguito all'abbassamento dei binari nella località tedesca a causa di un cedimento provocato da lavori sottostanti la ferrovia, le aziende e le società di **logistica** erano infatti state costrette a dirottare i traffici su rotte alternative (in particolare via Brennero). Alternative che, però, come denunciato al Sole 24 Ore del 26 settembre da alcune tra le principali associazioni di categoria, come Anita e Assologistica, non hanno potuto evitare il crollo dei traffici con la Germania, stimato al 60%.

Ora per recuperare ci vorrà tempo: «Serviranno almeno 48/96 ore per tornare su livelli di traffico normali» dice Umberto Ruggerone, vicepresidente di Assologistica con delega agli interporti, che evidenzia come «non sia scontato il ritorno al trasporto su rotaia da parte di chi è stato costretto a dirottare le merci su gomma».

La priorità, segnala la società elvetica Hupac, sarà data ai convogli che hanno accumulato i ritardi più pesanti, inoltre il ripristino delle condizioni normali potrà essere agevolato, almeno in parte, dalla festività di oggi in Germania. «La vicenda - sottolinea Ruggerone - ha evidenziato la valenza strategica dell'intermodalità e la necessità di pensare all'Italia come hub, per non dipendere totalmente dal nord Europa».

Ora però i rappresentanti della **logistica** europea (per l'Italia Anita, Assologistica, Assoferr e Fercargo) invitano sia la commissaria Ue ai Trasporti, Violeta Bulc, sia i ministri dei Trasporti dei governi europei, Svizzera compresa, a «imparare la lezione, affinché non si ripeta mai più una nuova Rastatt». Secondo gli operatori, il cedimento dei binari nel cuore della valle del Reno e la gestione della crisi che ne è scaturita, sono «un esempio lampante di ciò che non funziona nel trasporto merci ferroviario in Europa». Il caso Rastatt ha fatto emergere alcune criticità: 1) i grandi corridoi europei per il traffico merci non dispongono di sufficienti linee di deviazione, pianificate sin dall'inizio come «ridondanti», da utilizzare immediatamente in caso di interruzione; 2) non esiste alcun coordinamento a livello internazionale in caso di lavori all'infrastruttura ferroviaria; 3) specificità ferroviarie nazionali complicano la possibilità di

- segue

deviare il traffico su percorsi alternativi in altri Stati: per esempio, i macchinisti di lingua tedesca non possono essere impiegati sulle tratte alternative in Francia; 4) nel traffico ferroviario merci non c'è alcuna struttura di gestione di crisi a livello internazionale. «È urgente una governance infrastrutturale europea» ha ribadito Guido Ottolenghi, presidente del comitato tecnico Logistica di Confindustria.

Su questi aspetti si dovrà lavorare, fin da subito, per garantire alla **logistica** ferroviaria europea di restare competitiva rispetto ad altre modalità di trasporto, in primis il trasporto su strada. «Se è vero - dicono gli operatori - che l'Europa punta sulla ferrovia come metodo di trasporto ecologico del futuro è necessario sviluppare delle buone pratiche per evitare che gli investimenti nel sistema ferroviario siano danneggiati o distrutti».

Thomas Baumgartner, presidente di Anita, si è mobilitato fin dai primi momenti per superare l'emergenza. Ora che è stata ripristinata l'operatività del corridoio Reno-Alpi, Baumgartner invita a non abbassare la guardia su quanto è accaduto ed esaminare, invece, i vari aspetti del problema. «Da tale evento - osserva - è emersa la necessità di implementare un coordinamento internazionale efficace dei servizi di trasporto ferroviario, da parte dei ministeri nazionali e dei gestori delle infrastrutture, con un forte sostegno della Commissione europea. È altrettanto necessario - continua il presidente di Anita - attivare percorsi alternativi validi e bypass precostituiti, affinché il sistema trasportistico europeo possa procedere senza interruzioni anche nel caso in cui si verifichino eventi come quello che ha interessato Rastatt. Per attuare un piano di questo tipo servono: un'attenta progettazione, linee guida e una cabina di regia unica che permetta di intervenire tempestivamente».

Carlo Andrea Finotto
Marco Morino

Livorno-Piombino e la riforma Delrio I big si confrontano alla «Goldonetta»

Giovedì il Comitato di coordinamento degli operatori ed utenti portuali

di ANTONIO FULVI FRANCAMENTE, c'è una grande curiosità in merito: perché il dibattito organizzato per giovedì prossimo 5 ottobre alla Goldonetta dal Comitato di coordinamento degli operatori e degli utenti del sistema portuale Livorno/Piombino, affronterà quella che sembra ormai una specie di palude, ovvero il tema della riforma portuale Delrio a un anno (e rotti) dall'avvio. L'intenzione è seria: dalle 14 in poi il comitato, che è espressione della Confindustria Livorno-Carrara, intende fornire "un approfondimento giuridico sulle tematiche della riforma" e vedrà la partecipazione in qualità di relatori, di importanti professionisti del diritto marittimo che hanno aderito all'invito del comitato. Due gli studi professionali coinvolti: quello degli avvocati Canepa-De Luca- Pollastrini di Livorno e quello Morbidetti-Bruni-Righi-Traina di Firenze. L'evento è stato accreditato dall'ordine degli avvocati di Livorno con il riconoscimento di 3 Cfp. Il panel degli interventi prevede la presentazione del presidente di Confindustria locale Alberto Ricci, il coordinamento di Umberto Paoletti direttore generale della stessa associazione e contributi degli avvocati dei due studi. Previsto anche un saluto, con intervento sulla componente di competenza, del sottosegretario al ministero dell'Ambiente e del Mare Silvia Velo. Prevista anche la partecipazione di esponenti di alcune delle più organizzate Autorità di sistema del Tirreno, con un saluto di Stefano Corsini, e dell'Adriatico con un intervento affidato a Matteo Paroli segretario generale dell'Authority dell'Adriatico centrale.

GRANDE curiosità, dicevamo: anche perché l'iniziativa alla Goldonetta coincide con un analogo dibattito organizzato a Piacenza per lo stesso giorno, cui parteciperanno il presidente (livornese) di **Confetra** Nereo Marcucci, il presidente (livornese di fatto) di **Assiterminal** Luca Becce e l'«ambasciatore» del ministero di Graziano Delrio Ivano Russo. A confermare che il problema dello stato ancora "in itinere" della Riforma è sentito non solo a Livorno. Dove peraltro ci sono tematiche specifiche che stanno scaldando l'ambiente portuale, come la gara indetta dalla Spil del Comune sulla Paduletta (ne abbiamo scritto anche nei giorni scorsi: i protagonisti stanno uscendo finalmente allo scoperto) e le prospettive di sviluppo, integrato ma non si capisce bene fino a che punto, tra i porti di Livorno e Piombino, con alcune aperture di quest'ultimo anche al settore dei containers. Per Livorno e Piombino la Riforma Delrio presenta anche il controverso aspetto della composizione del comitato di gestione,

- segue

con l' ammissione (provvisoria) del sindaco Nogarin da parte del Tar della Toscana, ma la spada di Damocle sullo stesso Nogarin contenuta nel decreto "correttivo" che è attualmente all' esame delle commissioni parlamentari e che dovrà passare anche dalla conferenza Stato-Regioni. Una situazione che certo non fa chiarezza sul prossimo futuro, anche in vista dell' ormai imminente nuova gara per la piattaforma Europa, della proclamazione dei vincitori delle gare per la Porto 2000 e dei bacini di carenaggio, per gli assetti dell' interporto Vespucci (che ha aperto a sua volta una gara per la vendita di alcune ere) e per quelli del porto Mediceo, legati al tante volte annunciato ma mai concretato progetto del "marina". Più interrogativi che certezze. E forse giovedì alla Goldonetta se ne aggiungeranno di nuovi, perchè anche certi aspetti giuridici della Riforma sembrano non scevri di problemi.

ANTONIO FULVI

Civitavecchia: la precisazione di Port Mobility S.p.A. dopo la denuncia del sindaco su abusivismo

(FERPRESS) – Roma, 3 OTT – Precisazione di Port Mobility S.p.A. a margine della denuncia del sindaco di Civitavecchia, Ing. Antonio Cozzolino, riguardo "l'abusivismo sui bus di Port Mobility".

"Con riferimento alla denuncia dell'Ing. Antonio Cozzolino, riguardo la vendita di pacchetti turistici a bordo dei bus navetta forniti dalla Port Mobility, giova significare quanto segue:

- Il controllo delle attività che si svolgono a bordo dei bus non è di competenza di Port Mobility; questa si limita, infatti, a fornire i mezzi alla Roma Cruise Terminal che è la richiedente dei servizi di navettamento e preposta all'organizzazione del servizio di trasferimento dei passeggeri croceristi, da sottobordo fino al nodo di scambio di Largo della Pace;
- I mezzi attraversano le aree in concessione alla società Roma Cruise Terminal e passano attraverso i controlli di sicurezza di quest'ultima;
- Con nota 12 luglio u.s., indirizzata alla Roma Cruise Terminal nella persona del Direttore Portelli, la Port Mobility aveva segnalato tale fenomeno non ricevendo alcuna risposta.

Aderendo all'invito del Sindaco, Port Mobility rinnova la piena collaborazione, per quanto di competenza, alle Istituzioni tutte, nel monitorare che questo fenomeno non accada all'interno delle proprie aree, ribadendo, comunque, che tale illegale attività può essere svolta solo in partenza da sottobordo e, quindi, non nelle zone in cui opera il personale di Port Mobility", conclude Edgardo Azzopardi, Procuratore Speciale alle Relazioni Istituzionali.

Norman via dal terminal di Bari

Avviati lavori per 80 mila euro

Il relitto della nave andata a fuoco nel 2014 sarà spostato entro novembre

In partenza il cantiere per attrezzare le banchine 29 e 30 del molo foraneo

Di [Vito Fatiguso](#)

Entro fine novembre la nave Norman Atlantic sarà spostata dall'area del terminal crociere (posto 12 del molo di ridosso) all'ormeggio presso le banchine numeri 29 e 30 del molo foraneo. Il relitto della nave, in cui morirono 9 persone per un incendio scoppiato a bordo nel 2014, è collocato nella zona clou di movimentazione. Sul piatto l'autorità portuale, guidata da Ugo Patroni Griffi, ha messo 80 mila euro. Con tali risorse saranno attrezzate le banchine con 3 tre bitte in ghisa sferoidale e 3 parabordi cilindrici in gomma.

presidente

«L'obiettivo — spiega Patroni Griffi — è di consentire un miglior utilizzo del terminal crociere. Nel 2018 saranno ormeggiate contemporaneamente a Bari tre grandi navi».

Terza infrastruttura dopo la piattaforma logistica e la banchina del molo polisettoriale Delrio ha inaugurato a Taranto la "strada dei moli" Molte aziende interessate a gestire il polisettoriale

TARANTO - «Ci sono molti contatti con aziende interessate a gestire il terminal del molo polisettoriale di Taranto, ma le aziende

hanno bisogno della qualità delle infrastrutture». Così il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, all'inaugurazione della strada dei moli al porto di Ta-

ranto, la terza infrastruttura che si completa dopo la piattaforma logistica e la banchina ammodernata del molo polisettoriale, dove ope-

rava Evergreen attraverso la Taranto Container Terminal (Tct), ora in liquidazione.

Secondo il ministro, sarebbero interessati alla gestione anche gruppi (continua a pagina 2)

Delrio ha inaugurato

pi internazionali. «E' evidente - ha aggiunto Delrio - che migliorando questa qualità, la piattaforma logistica, i moli, la strada, i dragaggi, le banchine, l'accoglienza per le crociere, l'offerta più incrociere molto più facilmente la domanda. Continuando a lavorare e a sviluppare gli investimenti abbiamo certamente una potenzialità maggiore».

«Noi - ha spiegato il ministro - abbiamo parlato dei nostri porti in tutte le nostre missioni. Il nostro è un lavoro per il sistema. E' chiaro che ora confidiamo che alcuni contatti che sono in corso possano concretizzarsi».

Dopo l'inaugurazione della nuova strada, Delrio ha poi partecipato alla XV Convention nazionale degli International Propeller Clubs, sempre a Taranto. Nel suo intervento ha ricordato che la riforma dei porti, varata oltre un anno fa, avanza e sta dando risultati: «Abbiamo implementato una semplificazione delle governance, riducendo la burocrazia e ragionando in una logica di integrazione e cooperazione. Adesso siamo i primi nel mondo nello sdoganamento, c'è un investimento pesante nella digitalizzazione, ma c'è ancora tanta strada da fare».

Umberto Masucci, presidente The International Propeller Clubs ringraziando il ministro ha dichiarato che «fare squadra paga, lo hanno fatto i Propeller delle Puglie e le due AdSp pugliesi con i presidenti Patroni Griffi e Prete. Dobbiamo partire dai dati macro dell'Economia del Mare e da tutte le eccellenze, Finanziarie in questi giorni agli onori della cronaca, la cantieristica dei grandi yacht, il settore dei ro-ro, quello delle crociere ed altri successi italiani. I porti che hanno in passato sofferto hanno finalmente una riforma grazie al ministro Delrio e gli operatori devono reagire positivamente a questa riforma, fare investimenti che favoriscano la crescita del cluster ed il Propeller come sempre è in prima linea».

Ha quindi preso la parola Riccardo Fucchi, vice presidente nazionale del Propeller e presidente del Propeller Milano. Nel suo intervento, sul tema "Belt and Road: from vision to action" ha detto che il gran-

de progetto One Belt One Road «è stato un evento estremamente importante per il nostro mondo. La direzione intrapresa dopo la riforma e le attitudini dei nuovi presidenti potranno portare solo benefici a tutto

il comparto dello shipping e della logistica: in quest'ottica va la missione che come Propeller stiamo organizzando assieme a Italia-Hong Kong all'Asian Logistics & Maritime Conference dei prossimi 20-24 Novembre ed alle manifestazioni collegate. Il viaggio alla scoperta delle molteplici opportunità di Hong Kong per lo shipping e la logistica nazionale, è organizzato con il supporto dell'HKTDTC di Milano (Hong Kong Trade Development Council), con il suo direttore Gianluca Mirante ed Invest Hong Kong con Stefano De Paoli».

Sergio Prete, presidente AdSp del Mar Ionio, ha confermato l'interesse crescente intorno al porto di Taranto: «Stiamo gestendo contatti importanti e vogliamo scegliere gli utilizzatori migliori. Non credo che procederemo ad un'altra gara pubblica, potremmo optare per una procedura negoziata. Non vogliamo ripetere gli errori del passato, immaginiamo un utilizzo multiplo del molo polisettoriale con operatori di diversi settori e con una parte della banchina che resterà pubblica».

Finora il terminal era chiuso per i lavori, ma ora che è di nuovo operativo, alcune realtà stanno già lavorando. Sono a disposizione 1500 metri lineari di banchina e un milione di metri quadri di piazzale».

Il presidente dell'AdSp dell'Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi si è invece soffermato sull'importanza delle Zone economiche speciali «Le Zes sono un'opportunità di sviluppo e il Governo ha voluto promuoverle per questo - ha spiegato - ma non si può pensare di moltiplicarle, creando dieci Zes in ogni regione. Devono essere collegate ad infrastrutture come i porti, ad esempio».

Secondo Zeno d'Agostino, presidente Assoporti «l'evento è stato un grande momento di condivisione delle diverse visioni e strategie future della portualità nazionale. Come al solito la convention del Propeller si rivela fertile di proposte, riflessioni ed indicazioni per i vertici pubblici e privati del settore. Servirebbero molti altri eventi come que-

sto».

in breve

ConfindustriaOggi incontro con presidentedell' Autorità PortualeOggi alle 9 il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Catania e Augusta, Andrea Annunziata, incontrerà gli imprenditori associati nella sede di Confindustria(viale Vittorio Veneto 109). Al centro dell' incontro, al quale parteciperà il vicepresidente di Confindustria Catania, Antonello Biriaco, le tematiche connesse allo sviluppo del sistema portuale della Sicilia orientale.

CannizzaroFundraising dinnerOggi alle 10, nell' aula congressi dell' ospedale Cannizzaro, presentazione di Fundraising Dinner, appuntamento con la solidarietà in favore della ricerca sulla fibrosi cistica.

PrefetturaVicari nuovo capo di gabinettoll prefetto Silvana Riccio ha nominato nuovo capo di Gabinetto il viceprefetto Patrizia Vicari, che proviene dal Dipartimento di pubblica sicurezza del ministero dell' Interno, dove ha svolto la propria attività nell' ambito della segreteria tecnico-amministra-tiva per la gestione dei fondi europei e programmi operativi nazionali.

Il viceprefetto Vicari ha svolto diversi incarichi, compreso l' Ufficio di Gabinetto del ministro e in tale contesto ha frequentato l' Ecole Nationale d' Administration - Ena, conseguendo il diploma in Amministrazione Pubblica Internazionale.

Capitaneria Porto Gaetano Martinez succederà a Nunzio Martello

Venerdì 6, alle 11, nell'hangar principale della Base Aeromobili della Guardia Costiera di Fontanarossa, avrà luogo la cerimonia del passaggio delle consegne tra direttori marittimi. A cedere il comando, dopo quasi due anni e mezzo trascorsi nel capoluogo etneo, è il Contrammiraglio Nunzio Martello, in partenza per Roma, destinato ad assumere un incarico presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Ad assumere il comando della Direzione Marittima della Sicilia orientale e diventare Capo del Compartimento Marittimo e del porto etneo, dopo la tradizionale formula del "riconoscimento", sarà il Contrammiraglio Gaetano Martinez, proveniente dalla Direzione marittima della Sicilia Occidentale.

Il Contrammiraglio Gaetano Martinez, 61 anni, originario di Lentini, è entrato nel Corpo delle Capitanerie di porto nel 1982.

Laureato in Giurisprudenza ed abilitato alla professione di avvocato, nel corso della carriera ha ricoperto diversi incarichi in varie destinazioni.

Oltre ad aver comandato gli uffici marittimi di Marsala, Milazzo, Augusta, Messina e la Direzione Marittima di Olbia, è stato anche

Capo del "Centro Operativo Emergenze in Mare" del Dipartimento della Protezione Civile e, da ultimo, commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres.

La cerimonia sarà presieduta dal Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone.

Nell'occasione del passaggio di consegne venerdì gli uffici della Capitaneria di porto-Guardia Costiera rimarranno chiusi al pubblico. Attivo rimarrà comunque il servizio di emergenza e soccorso in mare tramite 1530.

OGGI IN MUNICIPIO. Alle 10,30 è in programma un incontro che prevede la firma del contratto per la realizzazione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo

Porto di Tremestieri, 4 nuovi moli da costruire

L'obiettivo è trasferire totalmente il traffico dei tir dalla rada San Francesco, vale a dire dal centro città, alla zona sud

L'impresa vincitrice dell'appalto è la Nuova Coedmar che potrà aprire il cantiere della durata prevista di diciotto mesi. Il finanziamento complessivo è di 72 milioni di euro.

OOO Giornata da ricordare oggi al Comune. Alle 10,30 nell'incontro aperto alla stampa sarà firmato il contratto per la realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale.

Parliamo dell'ampliamento da due a sei moli del porto della zona sud. All'incontro parteciperanno, tra gli altri, il sindaco, Renato Accorinti, l'assessore ai Lavori Pubblici, Sergio De Cola, il segretario generale/direttore generale del Comune Antonio Le Donne, il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Antonino De Simone, e i vertici della Coedmar, la ditta aggiudicataria dei lavori. La firma era prevista giovedì alla presenza del ministro Graziano Del Rio ma per l'assenza dell'esponente del governo Renzi le procedure sono state anticipate a oggi. A metà settembre, invece, era arrivato il via libera dalla Corte dei Conti alla registrazione del decreto di finanziamento. Il deputato di Area Popolare Vincenzo Garofalo che aveva seguito l'iter: «Dopo anni di impegno siamo giunti a

un punto decisivo, grazie all'impegno sinergico di tutte le parti coinvolte. È stato un cammino lungo, iniziato quando ero presidente dell'Autorità Portuale e giunto oggi a un passo dalla effettiva concretizzazione. Un grazie va a chi ha creduto in questo progetto nonostante mille ostacoli e difficoltà e si è impegnato tenacemente per far sì che i finanziamenti non andassero perduti. In molti festeggiano giustamente oggi e tra questi l'ingegnere Francesco Di Sarcina, che un grande contributo ha dato come responsabile unico del procedimento».

Esprimono soddisfazione anche le organizzazioni sindacali Fast Confsal e Ugl con i loro rappresentanti Nino Di Mento e Guglielmo Pellegrino, insieme ai lavoratori iscritti alle stesse sigle operanti negli attuali approdi.

Nel luglio scorso la Regione aveva firmato il decreto di finanziamento di 16 milioni di euro per completare il porto di Tremestieri. L'obiettivo è trasferire totalmente il traffico dei tir dalla rada San

Francesco, e dunque dal centro città, alla zona sud. L'impresa vincitrice dell'appalto è la Nuova Coedmar che potrà aprire il cantiere della durata prevista di diciotto mesi. Il finanziamento complessivo è di 72 milioni di euro che oltre all'impegno regionale vedono fondi del governo nazionale e dell'Autorità portuale.

Fondamentale negli ultimi mesi il sostegno del ministro Graziano Delrio che con la sua struttura ha seguito tutti i passaggi consentendo di poter guardare concretamente alla realizzazione di questa infrastruttura fondamentale per il futuro di Messina. Intanto da Roma il Comune attende sempre una risposta sulla richiesta di anticipazione dei progetti inseriti nel Masterplan.

L'assessorato comunale allo Sviluppo Economico a metà agosto aveva avviato la richiesta di anticipazione per otto progetti inseriti nel Masterplan.

I progetti hanno un valore totale di circa 20 milioni e propongono interventi per la difesa del suolo e la prevenzione del rischio idrogeologico, l'edilizia scolastica, i servizi ambientali (riqualificazione ambientale della Pineta di Camaro), i servizi per la nascita delle imprese (il Centro per l'Imprenditorialità Giovanile e Femminile). Le opere per un totale di 19.491.300 euro riguardano la messa in sicurezza del torrente Papardo (7.900.000 euro), la scuola elementare di Tremestieri (6.100.000 euro), la mitigazione del rischio idraulico dei torrenti (3.000.000 euro), la riqualificazione ambientale della pineta di Camaro (1.050.000 euro), la messa in sicurezza del torrente Arena (650.000 euro), il Centro imprenditoriale giovanile (400.000 euro), il monitoraggio ambientale del villaggio Altolia (269.800 euro), il monitoraggio ambientale del villaggio Pezzolo (121.500 euro). I progetti, trasmessi alla Città Metropolitana, saranno inviati al Governo che conferirà al Comune l'anticipazione del 10% del valore totale dei progetti, consentendone l'avvio. Questo è il limite di spesa che può essere realizzata entro il.

politica

Porto di Tremestieri, domani la firma del contratto

Il bando di gara è del 2010. Sono serviti sette anni per arrivare alla firma sul contratto per la realizzazione del nuovo porto di Tremestieri. L'appalto era stato aggiudicato in prima battuta alla Sigenco di Catania (nel frattempo fallita), poi, dopo la consueta trafila dei ricorsi, alla Coedmar di Chioggia. Ed è proprio l'impresa veneziana che domani apporrà la firma. Insieme al Comune, che è stazione appaltante. In realtà anche con la firma del contratto l'iter burocratico non si è concluso. L'impresa potrebbe anticipare i tempi di lavoro iniziando a dragare la parte a sud del porto, scongiurando così nuovi insabbiamenti. A brevissimo termine, poi, presenterà il progetto esecutivo, che dovrà ricevere il via libera del Genio Civile e del Genio Civile Opere Marittime. Solo in quel momento potranno finalmente iniziare i lavori veri e propri. All'incontro di domani, alle 10.30 nella Sala Falcone e Borsellino di Palazzo Zanca, parteciperanno, tra gli altri, il sindaco, Renato Accorinti; l'assessore ai Lavori Pubblici, Sergio De Cola; il segretario generale/direttore generale del Comune di Messina, Antonio Le Donne; il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Messina, Antonino De Simone; ed i vertici della Coedmar, ditta aggiudicataria dei lavori. Non ci sarà, come invece ipotizzato in un primo momento, il ministro Delrio.

A Genova torna l' autoproduzione

Nuovo caso sul traghetto "Eliana Marino". I sindacati: «Non faremo sconti»

GENOVA. Nuovo caso di autoproduzione nel porto di Genova, questa volta a bordo del traghetto tutto -merci "Eliana Marino", della Tirrenia (gruppo Onorato Armatori).

Come nel caso del traghetto "Salamboo" operato dalla compagnia tunisina Cotunav, l' operazione fatta dai marittimi al posto dei lavoratori portuali è quella del rizzaggio, cioè la rimozione delle catene che tengono i semirimorchi stivati nel garage della nave.

Anche "Eliana" è stata intercettata al Genoa Port Terminal (gruppo Spinelli). Il traghetto batte bandiera italiana: l' episodio, denunciato da alcuni marittimi, ha attirato l' attenzione dei sindacati genovesi di categoria ma anche dei portuali. In porto sono arrivati anche gli ispettori dell' Autorità di sistema portuale, la Capitaneria di porto e l' Asl.

Quando il traghetto è arrivato ieri alle 06.00, all' apertura del portellone di poppa i semi - rimorchi pare risultassero già quasi completamente de rizzati. Il comandante ha ammesso l' operazione svolta dai marittimi, ma solo su 10 trailer, perché il traghetto era in anticipo, al terminal non si erano ancora presentate le squadre dei portuali di Spinelli e due camionisti avevano fretta di lasciare il porto.

«Abbiamo il sospetto - spiegano però Gulli e Nocerino (Uiltrasporti)-che il derizzaggio sia stato effettuato nel canale di accesso al porto. E dobbiamo capire se questo meccanismo è stato solo occasionale, oppure se siamo di fronte a una situazione sistematica».

«Abbiamo cominciato a ricevere segnalazioni dal primo mattino: alla fine abbiamo chiamato tutte le autorità a bordo nave. Ci saranno state 30 persone, e siamo intenzionati a fare così ogni volta che sapremo di un caso di autoproduzione» dicono Traverso e Scognamiglio della Fit Cisl.

«L' autoproduzione, cioè il lavoro riservato ai portuali svolto dai marittimi, è vietata dai regolamenti dell' Adsp, è una pratica pericolosa se la nave è in navigazione o in manovra, ed è contro l' orientamento del sindacato internazionale (Itf) e europeo (Etf) dei trasporti, che su questo punto hanno condotto e stanno conducendo numerose campagne con lo slogan lashing is for dockworkers» spiegano Poggi e Ascheri della Filt Cgil.

La scorsa settimana il comitato di gestione dell' Adsp aveva chiesto vincoli a un' istanza presentata da Moby (sempre gruppo Onorato) considerata troppo generica proprio sui temi dell' autoproduzione.

ALBERTO QUARATI

SIRACUSA, IL PORTO TORNA A VIVERE

*GLI OPERATORI. Boccadifuoco: «È una fase cruciale, può determinare il rilancio»
Arrivano le grandi navi da crociera: «Attesi 2 mila turisti»*

dovuto realizzare dei cassoni enormi, da 27 metri di larghezza e 11 di altezza, per allungare la banchina e creare uno spazio di quasi 300 metri proprio per l' attracco delle grandi navi da crociera. «Lo sviluppo del turismo è chiaramente fondamentale per i risvolti occupazionali che può avere - ha aggiunto Garozzo -.

Solo questa settimana è previsto l' arrivo di tre navi da crociera, due grandi. Si tratta di persone che visiteranno Ortigia e la nostra città e questo non può che essere strategico per noi. Nelle prossime settimane ne sono previste altre, quasi venti, e mi piace sottolineare che ci troviamo un periodo diciamo di bassa stagione quindi è un numero che mi auguro possa solo aumentare».

Ultimate la banchina della Marina e inaugura la banchina numero 3, al Molo Sant' Antonio, resta adesso la numero 2, sempre nella zona accanto alla Capitaneria di porto. «In questo caso c' è qualche piccolo ritardo - ha spiegato il sindaco - perché c' è stato un problema di assestamento dei cassoni ma finiremo tutto entro quest' anno. Abbiamo dato priorità alla banchina numero 3 perché è quella dove attraccheranno le navi da crociera. Per quanto riguarda la stazione marittima, invece, si deciderà più avanti cosa fare, intanto è importante inaugurare la banchina e render la così operativa». Garozzo guarda anche agli ultimi anni di un progetto tutt' altro che facile.

«Dopo il mio insediamento conclude il primo cittadino - al termine delle prime due riunioni praticamente ci avevano fatto capire che questo progetto sarebbe rimasto un' incompiuta perché non c' erano i tempi per arrivare a rendicontare tutte le spese. Siamo andati a Roma, al ministero e siamo riusciti a trovare la soluzione per evitare questa ipotesi fallimentare e grazie anche al governo Renzi abbiamo salvato un progetto che entro la fine dell' anno riusciremo finalmente a completare». (*GAUR*) OOO «L' apertura della banchina 3 all' approdo delle grandi navi da crociera può rappresentare la svolta per il rilancio del Porto Grande di Siracusa». A sottolinearlo è stato l' agente marittimo, Alfredo Boccadifuoco che ha commentato così il completamento dei lavori di riqualificazione della banchina che sarà inaugurata domani. «È un risultato importante per la città che è stato raggiunto attraverso il lavoro congiunto di Capitaneria e Comune - ha detto Bocca difuoco - già dopo l' inaugurazione per l' arrivo di navi da crociera lunghe almeno 200 metri, ci sarà giovedì il primo approdo con l' Azamara Quest proveniente

- segue

da Taormina e il giorno successivo la Seabourne Encore dalla Grecia che complessivamente porteranno in città circa duemila passeggeri di varie nazionalità». Ma l' appuntamento importante, come ha rilevato Boccadifuoco è rappresentato dalle prove tecniche di approdo fissate per il 18 ottobre di una delle nuove navi da crociera della flotta «Royal Caribbean» che ha scelto Siracusa come scalo tra i porti siciliani in vista della prossima stagione. Intanto gli approdi nella fase finale di questa stagione prevedono fino a novembre l' arrivo di ben venti navi, delle quali metà attraccheranno nella banchina 3. «È una fase che può rappresentare la svolta per il porto di Siracusa - ha detto l' agente marittimo - adesso si riduce il gap rispetto ai tradizionali scali siciliani come Palermo, Catania, Messina, Taormina, Trapani e Porto Empedocle». (*VICOR*)

Sottomonastero di Lipari

Prolungamento molo **aliscafi** È giunta la tanto attesa "Via"

Nessuna interferenza con i resti archeologici del porto romano, firmata la Valutazione d'incidenza ambientale

Lipari Si farà a Lipari il prolungamento del molo degli **aliscafi** di Sottomonastero anche perché la struttura non andrà ad inficiare i resti subacquei del porto romano. I sondaggi, infatti, hanno escluso questa possibilità. In conseguenza di ciò, nei giorni scorsi a Palermo, è arrivata la tanto attesa "Via" - la Valutazione di incidenza ambientale - e adesso il sindaco Marco Giorgianni, per convocare la ditta che dovrà procedere all'effettuazione dei lavori, attende solo che arrivi, materialmente, il decreto d'approvazione.

La struttura, quindi, sarà prolungata di 110 metri attraverso i cinque cassoni della messa in sicurezza dei porti liparesi (due dei quali giacciono da tempo a Marina Corta ed altri tre sono nel cantiere di costruzione in Sardegna).

Una volta completati i lavori, il pontile degli **aliscafi** di Sottomonastero sarà lungo circa 200 metri e ciò chiaramente consentirà non solo un miglioramento nelle operazioni di approdo dei mezzi veloci e la loro sosta notturna ma anche l'approdo delle navi da crociera che, in atto, invece sono costrette a restare in rada. Il prolungamento del pontile **aliscafi**, peraltro, dovrebbe consentire un migliore riparo dai marosi sia per tutta l'area di Marina Lunga che per i vari pontili galleggianti che insistono nella zona, a quel punto "coperti" dall'infrastruttura. Ma per l'area di Sottomonastero non è la sola buona notizia.

È stato, infatti, ammesso a finanziamento per 1 milione 300 mila euro il banchinamento (lato Marina Lunga, nella zona dove adesso sono posizionati dei massi frangiflutti) da adibire ad approdo dei natanti da pesca per la vendita diretta del pescato.

Anche in questo caso si attende il decreto.

Per quanto riguarda la messa in sicurezza del pontile di protezione civile della frazione di Ginostra, nell'isola di Stromboli, oggetto di interrogazioni consiliari da parte del movimento "Vento eoliano" e di numerose richieste da parte dei residenti, il sindaco Marco Giorgianni, da noi interpellato, ha sottolineato che si «è in attesa di una risposta sulla classificazione del porto per poter poi ottenere il

parere su incidenza ambientale. A quel punto ci saranno tutti i pareri e potrà essere avviata la gara». Ricordiamo che la messa in sicurezza dell'importante struttura è stata finanziata dalla Protezione civile con 880 mila euro.(s.s.)

- segue

alle imprese armatrici le quali sono poi tenute a ribaltare almeno il 70% alle imprese di autotrasporto che abbiano usufruito dei servizi marittimi.

Un meccanismo che rischiava di indurre gli armatori a investimenti significativi con il rischio di rimanere con pochi spiccioli in mano. Oggi la Commissione Ue chiarisce, spiega Ram: «L' aiuto di Stato per gli armatori sarà considerato al netto del contributo da ribaltare agli autotrasportatori».

In altre parole, è come se il contributo ribaltato agli autotrasportatori fosse parte del l' investimento.

Gli armatori non sono convinti: «Perché non assegnare direttamente a ciascuno la propria quota? - si domanda Manuel Grimaldi presidente di Confitarma -. Il meccanismo del Mare bonus resta farraginoso. L' auspicio è arrivare al più presto alle erogazioni per non perdere le risorse».

Vera Viola