



Primo Piano:

- **Conferenza Nazionale AdSP** (Messaggero Marittimo, L'Avvisatore Marittimo, Ferpress, Corriere Marittimo, Marittimo, La Gazzetta Marittima, The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Venezia:

"...Corsa a cinque per ridisegnare il porto..." (Il Piccolo)

Trieste:

"...prospettive dopo i record del 2017..."

(La Gazzetta Marittima, Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, Ferpress)

La Spezia:

"...il porto cancella la Porta di Sion..." (La Repubblica GE)

"...traffici + 15,8% ..." (Corriere Marittimo, L'avvisatore Marittimo)

Marina di Carrara:

"...crescono i traffici ..." (Corriere Marittimo)

Ancona:

"...prima visita del comandante alla direzione marittima..."

(Ferpress, Corriere Marittimo)

Piombino:

"...gravi irregolarità, stop in porto..."

(L'avvisatore Marittimo, Corriere Marittima, Messaggero Marittima)

Gioia Tauro:

"...Autonomia dell'autorità dello stretto..."

(MF, Normanno, Messaggero Marittima, Gazzetta del Sud, ilcittadinodimessina.it, Tempo Stretto, Ferpress)

Cagliari:

"...Crociere da record..." (Ansa)

Palermo:

"...movimenti 6, 31 milioni..." (Informare)

Focus:

- **Zes** (Avvisatore Marittimo, Nuovo Quotidiano di Puglia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

L'Avvisatore Marittimo

Il nuovo sistema portuale in una mappa interattiva

Il ministro Delrio l'ha presentata ai 15 presidenti delle AdSp

ROMA – La recente Riforma della Portualità e della Logistica (<http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/riforma-porti>), promossa dal ministro Graziano Delrio, ha dato vita a un sistema portuale nazionale riorganizzato, semplificato e di maggiore efficienza. Un assetto strategico a supporto del ruolo dell'Italia come porta dell'Europa sul Mediterraneo, facilitando il trasporto di merci e passeggeri e creando occupazione e sviluppo economico.

I 58 principali porti italiani sono ora riorganizzati in 15 nuove Autorità di Sistema portuale. Questa realtà rinnovata della portualità italiana connessa alla logistica è ora illustrata in una mappa interattiva, pubblicata sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano, che il ministro Delrio ha presentato ai presidenti delle AdSp riuniti nel coordinamento nella Conferenza nazionale al Ministero.

Nella pagina dedicata sul sito del Mit, oltre ad una infografica di riepilogo, c'è una mappa digitale che illustra la nuova organizzazione e la sua integrazione con la rete di trasporti europea, rendendo conto delle opportunità per chi investe e lavora nel settore marittimo. Per ognuna delle Autorità di sistema sono contenuti dati dettagliati sui porti italiani che la costituiscono, con una descrizione delle loro caratteristiche, delle connessioni di ultimo miglio gomma o ferro e lato mare, dei traffici di merci e passeggeri, delle opere in corso, degli investimenti previsti. Possono inoltre essere scaricati i dataset relativi ai porti italiani (investimenti, dati di preclearing, traffico di merci e passeggeri), sul sito Opencantieri e su dati.mit.gov.it.

Le 15 nuove AdSp sono i nodi di una rete logistica che integra trasporto marittimo, terrestre e aereo, in continuità con i Corridoi Ten-T che collegano l'Italia all'Europa, dal Baltico all'Atlantico, e alle reti del Mediterraneo. I porti italiani sono ora al centro di una rete di connessioni in grado di rendere più efficiente il sistema dei trasporti al servizio di imprese e passeggeri, coniugando la competitività con la dimensione di raccordo con i territori ed i mercati locali.

Le nuove Autorità gestiscono in modo coordinato tra loro anche la realizzazione delle nuove opere infrastrutturali, grazie ad investimenti che ammontano a 450 milioni di euro l'anno.

«Porti e terminal, necessario fare sistema e adeguare le infrastrutture»

Genova - Ettore Torzetti - autore dell'intervento - è responsabile nazionale Porti della Cisl.

Genova - In questo contesto e in questa città, Genova, non si può non partire dalla governance portuale che potrebbe offrire un'opportunità e aprire nuovi scenari per il sistema logistico italiano, nel solco delle linee guida tracciate con il Piano strategico nazionale, purtroppo penalizzato per troppi anni da un carente interesse di Parlamento e governi che si sono succeduti. In termini di prospettiva e di programmazione infrastrutturale, infatti, il nostro sistema trasportistico non ha favorito lo sviluppo di politiche basate su "sistemi" articolati su un'area più vasta e in grado di competere sul mercato europeo. **Questo a maggior ragione in un contesto nel quale la concentrazione dei traffici è ormai nelle mani di un numero sempre più ristretto di operatori.** L'acquisto di terminal da parte delle compagnie dello shipping internazionale e di gruppi finanziari sta rapidamente e ulteriormente modificando la mappatura del terminalismo nazionale.

A ciò si aggiunge l'inasprimento della concorrenza a livello europeo e mediterraneo dal punto di vista delle pressioni sul costo del lavoro e della produttività oltre al fenomeno del gigantismo navale e la sempre più spinta ricerca di innovazione nei processi produttivi. Sono tutti fattori in grado di condizionare pesantemente la competitività e la compattezza sociale dei nostri porti, pertanto occorre valorizzare l'importanza ed il ruolo del lavoro ed individuare, se necessari, aggiustamenti normativi adeguati ed innovativi volti ad affermare e rilanciare il sistema portuale. La nostra azione sarà rivolta quindi a rafforzare il modello di organizzazione del lavoro riaffermando i ruoli dell'impresa terminalista e del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo per le operazioni e servizi portuali nonché delle imprese autorizzate alle operazioni portuali. Per il settore marittimo/portuale, l'innovazione tecnologica applicata ai porti e la rincorsa all'utilizzo delle mega-navi sta dando una maggiore spinta all'automazione. **In questo contesto la principale sfida per la Cisl è anticipare ed accompagnare questi cambiamenti e, attraverso la contrattazione, cercare di ridurre al minimo gli effetti negativi sull'occupazione.**

-segue

La creazione e il consolidamento delle alleanza di shipping aumentano il potere di negoziazione delle compagnie di navigazione, mentre la crescente dimensione delle navi, e' una grande spinta per l'automazione dei porti.

I porti e terminal del nostro sistema portuale, per non perdere in competitività rispetto agli altri Paesi del Mediterraneo, dovranno adeguare le proprie infrastrutture in un'ottica di sistema che risponda agli obiettivi del Piano nazionale della portualità e della logistica. Concludendo, in riferimento all'innovazione la formazione ha un valore immenso, non dobbiamo avere paura dei cambiamenti e di metterci in discussione. I cambiamenti tecnologici non faranno sparire il lavoro ma faranno lavorare diversamente: sta a noi avere la capacità di governare bene queste trasformazioni avendo come obiettivo la tutela dell'occupazione del reddito e della sicurezza sul lavoro.

MIT: il nuovo sistema portuale in una mappa interattiva con dati aperti

(FERPRESS) – Roma, 31 GEN – La recente [Riforma della Portualità e della Logistica](#), promossa dal Ministro Graziano Delrio, ha dato vita a un sistema portuale nazionale riorganizzato, semplificato e di maggiore efficienza. Un assetto strategico a supporto del ruolo dell'Italia come porta dell'Europa sul Mediterraneo, facilitando il trasporto di merci e passeggeri e creando occupazione e sviluppo economico.

I 58 principali porti italiani sono ora riorganizzati in 15 nuove [Autorità di Sistema Portuale](#).

Questa realtà rinnovata della portualità italiana connessa alla logistica è ora illustrata in una mappa interattiva, pubblicata sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano, che oggi il Ministro Delrio ha presentato ai Presidenti delle Adsp riuniti nel coordinamento nella Conferenza nazionale presso il Ministero.

Nella pagina dedicata sul sito del Mit, oltre ad una infografica di riepilogo, c'è una mappa digitale che illustra la nuova organizzazione e la sua integrazione con la rete di trasporti europea, rendendo conto delle opportunità per chi investe e lavora nel settore marittimo.

Per ognuna delle Autorità di sistema sono contenuti dati dettagliati sui porti italiani che la costituiscono, con una descrizione delle loro caratteristiche, delle connessioni di ultimo miglio gomma o ferro e lato mare, dei traffici di merci e passeggeri, delle opere in corso, degli investimenti previsti. Possono inoltre essere scaricati i dataset relativi ai porti italiani (investimenti, dati di preclearing, traffico di merci e passeggeri), sul sito Opencantieri e su [dati.mit.gov.it](#).

Le 15 nuove Adsp sono i nodi di una rete logistica che integra trasporto marittimo, terrestre e aereo, in continuità con i Corridoi TEN-T che collegano l'Italia all'Europa, dal Baltico all'Atlantico, e alle reti del Mediterraneo. I porti italiani sono ora al centro di una rete di connessioni in grado di rendere più efficiente il sistema dei trasporti al servizio di imprese e passeggeri, coniugando la competitività con la dimensione di raccordo con i territori ed i mercati locali.

Le nuove Autorità gestiscono in modo coordinato tra loro anche la realizzazione delle nuove opere infrastrutturali, grazie ad investimenti che ammontano a 450 milioni di euro l'anno.

MIT: Il Sistema portuale italiano in una mappa interattiva

Le 15 Autorità di Sistema portuale italiano nella mappa interattiva del MIT con i dati aperti

ROMA - La recente Riforma della Portualità e della Logistica, promossa dal ministro **Graziano Delrio**, ha dato vita a un sistema portuale nazionale riorganizzato, semplificato e di maggiore efficienza. Un assetto strategico a supporto del ruolo dell'Italia come porta dell'Europa sul Mediterraneo, facilitando il trasporto di merci e passeggeri e creando occupazione e sviluppo economico.

I 58 principali porti italiani sono ora riorganizzati in 15 nuove Autorità di Sistema Portuale.

Questa realtà rinnovata della portualità italiana connessa alla logistica è ora illustrata in una mappa interattiva, pubblicata sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano, che oggi il Ministro Delrio ha presentato ai Presidenti delle Adsp riuniti nel coordinamento nella Conferenza nazionale presso il Ministero.

Nella pagina dedicata sul sito del Mit, oltre ad una infografica di riepilogo, c'è una mappa digitale che illustra la nuova organizzazione e la sua integrazione con la rete di trasporti europea, rendendo conto delle opportunità per chi investe e lavora nel settore marittimo.

Per ognuna delle Autorità di sistema sono contenuti dati dettagliati sui porti italiani che costituiscono, con una descrizione delle loro caratteristiche, delle connessioni di ultimo miglio gomma o ferro e lato mare, dei traffici di merci e passeggeri, delle opere in corso, degli investimenti previsti. Possono inoltre essere scaricati i dataset relativi ai porti italiani (investimenti, dati di preclearing, traffico di merci e passeggeri), sul sito Opencantieri e su dati.mit.gov.it.

Le 15 nuove Adsp sono i nodi di una rete logistica che integra trasporto marittimo, terrestre e aereo, in continuità con i Corridoi TEN-T che collegano l'Italia all'Europa, dal Baltico all'Atlantico, e alle reti del Mediterraneo. I porti italiani sono ora al centro di una rete di connessioni in grado di rendere più efficiente il sistema dei trasporti al servizio di imprese e passeggeri, coniugando la competitività con la dimensione di raccordo con i territori ed i mercati locali.

Le nuove Autorità gestiscono in modo coordinato tra loro anche la realizzazione delle nuove opere infrastrutturali, grazie ad investimenti che ammontano a 450 milioni di euro l'anno.

autorità di sistema. Ripartiti i fondi per le progettazioni, all' Isola diversi milioni. Avviato l' esame degli investimenti

Porti, è l' ora delle infrastrutture

Messina. Musumeci a Delrio: staccarlo da Gioia Tauro o assegnarlo alla Sicilia orientale

michele guccionePalermo. Le **Autorità** di sistema **portuale**, nate dalla riforma dei porti italiani voluta dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio, gestiscono ogni anno investimenti medi per un valore di circa 450 milioni di euro. Adesso la logica è quella dell' integrazione fra porti, per cui tutto sarà razionalizzato, realizzato in coordinamento e reso più efficiente soprattutto se gli scali vorranno cogliere l' opportunità della "Via della seta". Ieri la Conferenza nazionale di coordinamento delle **Autorità** del mare, riunita a Roma col ministro Delrio, ha definito la ripartizione dei fondi destinati agli studi di fattibilità e alla progettazione definitiva dei prossimi interventi (alla Sicilia sono stati destinati diversi milioni di euro) ed è stato avviato l' esame dei progetti già pronti da finanziare per la realizzazione delle nuove infrastrutture.

Con l' occasione Delrio ha presentato i risultati della riforma, a seguito della quale i 58 principali porti italiani sono riorganizzati in 15 nuove **Autorità** di sistema **portuale**. Si tratta, spiega il ministero delle Infrastrutture in una nota, di «un assetto strategico a supporto del ruolo dell' Italia come porta dell' Europa sul Mediterraneo, facilitando il trasporto di merci e passeggeri e creando occupazione e sviluppo economico».

La nuova realtà della **portualità** italiana connessa alla logistica è ora illustrata in una mappa interattiva, pubblicata sul sito del Mit. Nella pagina dedicata sul sito del Mit, oltre ad una infografica di riepilogo, c' è una mappa digitale che illustra la nuova organizzazione e la sua integrazione con la rete di trasporti europea, rendendo conto delle opportunità per chi investe e lavora nel settore marittimo. Per ognuna delle **Autorità** di sistema sono contenuti dati dettagliati sui porti italiani che la costituiscono, con una descrizione delle loro caratteristiche, delle connessioni di ultimo miglio gomma o ferro e lato mare, dei traffici di merci e passeggeri, delle opere in corso, degli investimenti previsti.

Possono inoltre essere scaricati i dataset relativi ai porti italiani (investimenti, dati di preclearing, traffico di merci e passeggeri), sul sito Opencantieri e su dati.mit.gov.it.

Le 15 nuove Adsp sono i nodi di una rete logistica che integra trasporto marittimo, terrestre e aereo, in continuità con i Corridoi Ten-T che collegano l' Italia all' Europa, dal Baltico all' Atlantico, e alle reti del

-segue

Mediterraneo.

Ma c'è una parte della riforma che incontra particolare resistenza: se in Sicilia sono state create l'**Autorità** della Sicilia occidentale con Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle e quella della Sicilia orientale con Augusta e Catania, il porto di **Messina**, con Milazzo e Tremestieri, è stato inglobato nell'**Autorità** del Tirreno meridionale, dello Jonio e dello Stretto, con Gioia Tauro che fa da capofila anche di Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Lauretana di Palmi, Vibo Valentia e Crotona. Un insieme di nove scali contro il quale **Messina**, ancora commissariata, si è sempre battuta. Ieri il presidente della Regione, Nello Musumeci, dopo avere ricevuto la delegazione dei deputati **messinesi** (nella foto, l'incontro), ha deciso di chiedere al ministro Delrio una modifica alla riforma per far sì che **Messina**, da sempre crocevia di traffici e dotata di specifiche peculiarità, sia sganciata da Gioia Tauro e, in piena autonomia, possa guidare un' **autorità di sistema portuale** con Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

È noto, infatti, che **Messina** è all'avanguardia per i sistemi di controllo e sicurezza della navigazione nello Stretto e che negli ultimi anni è uno dei principali scali per traffico crocieristico in Italia. La **deputazione messinese**, in subordine, si è pronunciata per l'eventuale unione di **Messina** con l'**Autorità portuale** della Sicilia orientale, seppure con una governance che garantisca il peso e il ruolo della città dello Stretto.

MICHELE GUCCIONE

Formazione l'art. 15/bis dei "correttivi"

ROMA - Le ultime modifiche alla legge di riforma portuale, approvate nel bilancio statale 2018, riportano anche all'art. 16/bis l'invito alle Autorità di sistema portuale di intervenire per la formazione o la risistemazione del personale dei gruppi di lavoro. Ecco il testo dell'inciso:

"Al fine di sostenere l'occupazione, il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera, l'Autorità di sistema portuale può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate ed imbarcate, al finanziamento della formazione, del ricollocamento del personale, ivi incluso il reimpiego del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali in altre mansioni, e delle misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori dell'impresa o dell'agenzia di cui al presente articolo. Al fine di evitare grave pregiudizio
(segue a pagina 10)

Formazione l'art 15/bis

all'operatività del porto, le Autorità di sistema portuale possono finanziare interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera nell'ambito di piani di risanamento approvati dall'Autorità stessa".

L'innovazione passa dalla portualità italiana

Venezia - L'intervento di Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Venezia - In una recente intervista il Premio Nobel per l'Economia **Edmund Phelps**, dichiara che l'Italia «deve riacquistare il dinamismo e la propensione a innovare che aveva iniziato a mettere in campo negli anni Cinquanta. L'alternativa è la stagnazione, una piccola crescita, poca soddisfazione sui posti di lavoro e frustrazione in ogni direzione». **Innovazione quindi come elemento cardine per rilanciare la crescita.** Un tema che coinvolge in pieno la portualità veneziana e italiana. Perché, se è vero che le infrastrutture fisiche sono necessarie per consentire ad un porto di esistere, esse tuttavia non sono sufficienti per garantire che un porto sia in grado di crescere. **Alle infrastrutture fisiche vanno affiancate infrastrutture immateriali e soluzioni tecnologiche** in grado di far funzionare al meglio l'operatività logistica, pena la rapida obsolescenza dei sistemi portuali e la conseguente perdita di competitività.

Perché i porti oggi non possono più essere considerati solamente come luogo di sbarco/imbarco di merci e passeggeri, elementi avulsi dalle realtà che li circonda. I porti sono al contrario elementi di comunicazione da e per il mondo, luoghi "liquidi" aperti alla contaminazione culturale ed economica e, proprio per questo, i luoghi migliori dove sperimentare quella "innovazione indigena" di cui parla Phelps. Serve dunque, come afferma il premio Nobel «incoraggiare le persone a imbarcarsi in novità imprenditoriali e ad essere creativi». **Venezia ha saputo storicamente capire e interpretare la modernità.** La sua grandezza commerciale, politica e militare conquistata nei secoli scorsi deriva proprio dalla sua capacità di innovare. Può riuscirci di nuovo? Io credo di sì, a patto che sappia guardare oltre il ruolo di bella addormentata che molti - troppi - vorrebbero appiccicarle addosso. E non è solo retorica. I segnali positivi non mancano. **È in corso un investimento di 100 milioni di euro per realizzare, a Venezia, uno degli hub europei per lo stoccaggio e la distribuzione di LNG,** il combustibile verde del futuro; stiamo lavorando per garantire h24, 7 giorni su 7, in ogni condizione meteo-marittima, la massima accessibilità nautica; ospitiamo il primo Istituto Tecnico Superiore ITS di logistica portuale in Italia che registra placement professionali vicini al 100%. Ma la sfida dell'innovazione ci impone di accelerare sul cammino virtuoso intrapreso.

-segue

E Edmund Phelps, anche in questo caso, ci suggerisce una strada quando afferma che l'innovazione, l'imprenditorialità e la creatività sono elementi da ricercare «preferibilmente in Italia, non negli altri paesi». No, non si tratta di autarchia, tutt'altro. **Si tratta di studiare le migliori soluzioni logistiche**, operative e portuali del mondo, investire nel loro avanzamento tecnologico, applicarle alla portualità veneziana (e italiana) e rivenderle, migliorate, al mondo. È quindi accettare e vincere la sfida della globalizzazione, riuscendo a confrontarsi con i maggiori player globali, in primis la Cina. **Il colosso asiatico ha infatti avviato la strategia della "Via della Seta"**, un progetto ambizioso che, per stare alle parole del Presidente della Repubblica Popolare Xi Jinping, è volto a costruire una "comunità dal destino condiviso". Concetti alti e apparentemente inattuabili, che però al momento rispondono più alle ambizioni cinesi, esaltate dallo sbiadire della leadership statunitense sullo scacchiere mondiale, che agli interessi italiani ed europei. **La Cina infatti immagina la strategia della Via della Seta come una risposta a precise esigenze interne, le più significative:** rispondere ad una sovra-produzione industriale e manifatturiera raggiungendo nuovi mercati, controllare le linee di approvvigionamento (anche energetico) di potenziali competitor e dare corpo ad una proiezione geopolitica del Paese su scala planetaria in grado di affermare la Cina quale player mondiale imprescindibile.

Quale reazione dovrebbe avere Venezia (e ancor più l'Italia e l'Europa) di fronte a questi esiti della strategia della Via della Seta? La prima - sbagliata - può essere quella di spalancare sic et simpliciter le porte agli investimenti cinesi, con il rischio però, più che concreto, di fare la fine del Pireo. Un porto moderno, tecnologicamente avanzato, in grado di ospitare le navi portacontainer di ultima generazione; un porto tuttavia solo fisicamente greco ma completamente cinese dove le scelte legate alle strategie di sviluppo e di azione sul territorio non sono certamente più in mano ad Atene.

La seconda invece è quella di interloquire, pazientemente, con la Cina facendo pesare la qualità produttiva e manifatturiera europea, italiana in primis, le potenzialità di innovazione logistica basata anche sulla digitalizzazione, l'accrescimento del know-how tecnologico nel settore dei trasporti. **E tutto questo, non per ottenere finanziamenti ma servizi commerciali; non per elemosinare infrastrutturazioni ma per sviluppare la logistica; non per chiudere i mercati ma per aprirli a condizioni di reciprocità.** Ovvio che non è una strada percorribile per via amministrativa perché non si raggiungono questi risultati con un Decreto ministeriale. Ma il tema dell'innovazione, anche nelle capacità diplomatiche e commerciali europee, coinvolge in pieno la politica e, dalla campagna elettorale, è lecito aspettarsi una risposta, anche per quanto attiene la gerarchia dei finanziamenti. Non è tempo di cicale ma, pur spendendo poco, si può spendere bene, a patto che si facciano gli investimenti giusti nei posti giusti.

Corsa a cinque per ridisegnare il Porto

Tra le società pronte a realizzare il piano regolatore due colossi internazionali. La Regione entro un mese affiderà il servizio

di Giulio Garau

Cinque studi altamente qualificati pronti a occuparsi della pianificazione oltre che della progettazione del nuovo Piano regolatore del porto di Monfalcone. Si è arrivati finalmente a una svolta decisiva per lo scalo di Portorosega e a darne notizia qualche giorno fa al sindaco Anna Cisint (che è anche vicepresidente dell'Azienda speciale porto di Monfalcone) l'assessore regionale alle Infrastrutture, Maria Grazia Santoro. E si tratta soltanto della prima di una serie di buone notizie che l'assessore assieme agli uffici della direzione Infrastrutture ha dato al sindaco durante una intensa riunione tecnica che ha toccato tutti i punti ancora aperti sul fronte portuale e logistico.

Tra le cinque aziende che hanno presentato le offerte per partecipare alla selezione del progettista del nuovo piano regolatore ci sono sicuramente due di livello internazionale,

una che ha realizzato il piano regolatore del porto di Livorno e un'altra che si è occupata di un importante scalo europeo.

Sono scaduti infatti nei giorni scorsi i termini per la presentazione delle offerte per l'affidamento del servizio tecnico di pianificazione, progettazione e coordinamento tecnico-scientifico del piano regolatore. La Regione ha fatto sapere che entro un mese si intende arrivare all'affidamento del servizio dopo la selezione della commissione di gara. Si tratta certamente della "ciliegina sulla torta" che mancava a Portorosega dove comunque sono partiti tutta una serie di opere infrastrutturali di superficie sulle banchine e i raccordi ferroviari.

«La Regione continua a dimostrare il proprio impegno su Monfalcone a favore della logistica, del porto e del doportismo - commenta l'assessore Santoro - garantendo risorse, coordinamento tra i diversi soggetti e procedure amministrative che portano a risultati.

Esprimo soddisfazione per l'avanzamento di molti lavori che abbiamo iniziato tempo addietro e che si stanno sviluppando con concretezza, prospettive reali e tempi certi. Su Monfalcone vediamo frutti importanti che derivano da una strategia complessiva, attuata con azioni dirette e puntuali. Su tutti gli aspetti trattati nel corso dell'incontro vogliamo tenere alta l'attenzione e per noi rappresentano certo risultati, ma anche punti da continuare a presidiare e sviluppare». Soddisfatta anche il sindaco Cisint: «Finalmente si parte con il piano - dice - ringrazio l'assessore Santoro perché finalmente vediamo i risultati sul porto, eravamo in ritardo di cinque anni, una cosa positiva per Monfalcone». Resta però ancora aperto il nodo del dragaggio del canale di accesso al porto, l'escavo, ma ancor prima l'operazione preliminare di pulizia dei fondali (manumelloni). Per l'escavo la Regione ha reso noto che la settimana scorsa ci sono stati «positivi riscontri» dal

ministero dell'Ambiente sul progetto esecutivo che deve recepire le indicazioni della commissione Via nazionale. Entro aprile potrebbe essere bandita la gara per i lavori che se tutto procede potranno iniziare tra settembre e ottobre.

«La prossima settimana ci sarà un cda dell'Azienda speciale - annuncia il sindaco Cisint - e faremo il punto anche alla luce delle indicazioni arrivare dalla direzione regionale Infrastrutture. Affronteremo pure la questione della pulizia dei fondali. Bisogna stringere i tempi, ma c'è un problema di tipo amministrativo-ambientale dovuto a un'autorizzazione della Regione che deve essere rivista». La questione dei fondali è essenziale per il sindaco. «Serve per i traffici delle navi - conclude - e su questo fronte ho già chiesto al comandante della Capitaneria che si ragioni su una nuova organizzazione del lavoro in porto, 24su 24. Le navi non possono restare in rada e attendere il turno per arrivare in banchina».

DI PRODOTTORE RISERVA

Prospettive per Trieste dopo i record del 2017

I fattori di crescita previsti per i prossimi mesi nelle valutazioni dei protagonisti

TRIESTE - "Porto di Trieste, traffici record nel 2017: investimenti e progetti per il 2018".

Con questo titolo a guida, due gli interventi dei relatori si è svolto lunedì alle 18 presso l'Hotel Greif Maria Theresia di Viale Miramare, 109 a Trieste, il primo incontro del 2018 organizzato dal Propeller Club Port of Trieste.

Una serata d'informazione per fare il punto sul traffico totale del 2017 del Porto di Trieste e di quello dei maggiori terminal, ma anche sulle prospettive di crescita per uno scalo che sta assumendo, sempre più, forma di sistema logistico ed industriale, in grado di favorire in maniera determinante l'economia e l'occupazione sul territorio.

Il Porto di Trieste, infatti, ha riferito

il presidente del Propeller Fabrizio Zerbini - per forte volontà dell'attuale governance dell'Authority, sta espandendo i propri "interessi" nel campo industriale ed in quello logistico, anche grazie all'avvio di un utilizzo sistematico delle prerogative del Porto Franco.

Traffici ro-ro lungo l'Autostrada del Mare con la Turchia, linee di servizi container con il Far East ed Intra-Med, ulteriore, forte sviluppo dei collegamenti ferroviari con il Sud ed Est Europa, potenziamento dell'Interporto di Trieste, lavori in corso per la piattaforma logistica e razionalizzazione delle aree a disposizione per nuovi insediamenti industriali rappresentano le colonne portanti dello sviluppo presente e futuro.

A tutto ciò si aggiunge l'importante attività del Punto Franco petroli, mediante la quale viene effettuata la fornitura di greggio ai Paesi dell'Europa centro-orientale.

Ma quali sono stati i principali fattori di crescita nell'anno appena trascorso?

Quali sono le prospettive a breve e medio termine? A queste ed ad altre domande hanno fornito risposta i relatori presenti all'incontro: Zeno D'Agostino (presidente AdSP del Mare Adriatico Orientale), Antonio Gurrieri (A.D. Alpe Adria), Francesco Pausi (presidente Gruppo Pausi), Giacomo Borruso (presidente Interporto di Trieste), Enrico Samer (presidente Samer & Co Shipping), Alessio Lilli (presidente SIOT), Fabrizio Zerbini (presidente Trieste Marine Terminal).

Trieste lavora per confermare i risultati record del 2017

Zerbini: proseguire la sinergia tra istituzioni ed operatori portuali

TRIESTE – «Niente festeggiamenti, per confermare il lavoro fatto finora, il 2018 ha ancora bisogno della sinergia già in essere tra le istituzioni e con gli operatori portuali». Con questo chiaro messaggio il presidente del Propeller Club Port of Trieste, Fabrizio Zerbini, ha chiuso la serata che ha visto i maggiori terminalisti dello scalo del Friuli Venezia Giulia presentare i risultati del 2017 ma soprattutto i progetti di crescita per il 2018.

Non a caso, al termine delle relazioni, due interventi significativi sono stati riservati alla presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani ed al Sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza. «E' stato un anno meraviglioso – ha detto il sindaco – anche grazie alle importanti realtà che abbiamo sul territorio». «Bisogna continuare a rafforzare il rapporto con le Dogane per chiarire come sfruttare al meglio le caratteristiche del Porto Franco, aumentare le relazioni internazionali – ha concluso Serracchiani – e ribadire che Trieste è il porto dell'intero Fvg, perché dietro allo scalo c'è l'intera piattaforma logistica della regione».

Nel corso della serata aveva già preso la parola il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, evidenziando la crescita costante dello scalo negli ultimi anni, il forte impegno sul trasporto intermodale (Trieste è il primo scalo italiano per numero di treni) e sull'alta percentuale di container pieni (circa l'89%) rispetto al totale dei teu movimentati.

Antonio Gurrieri, amministratore delegato di Alpe Adria (società di logistica ed intermodale), aveva descritto in rapida sintesi i successi del 2017 (previsioni superate e 4.100 treni in totale), spiegando che il futuro sarà fondato su una strategia di rete, che comprende l'Interporto di Trieste.

Grandi novità nel prossimo biennio attendono anche il Gruppo Parisi, il cui presidente Francesco Parisi è intervenuto nella sua doppia veste: socio di minoranza di EMT (traffico ro-ro controllato dai turchi di Ekol) e rappresentante dell'associazione temporanea di imprese (con Icop Costruzioni, Cosmo Ambiente e Interporto Bologna) per la costruzione Piattaforma logistica.

Il professor Giacomo Borruso, presidente dell'interporto di Trieste fresco di un aumento di capitale ed una modifica dell'azionariato, ha illustrato l'operazione Wartsila, grazie alla quale sono stati acquistati due ampi capannoni e relativi spazi esterni della società di motoristica per dare vita a nuovi insediamenti industriali in regime di Punto Franco.

Enrico Samer (presidente della Samer & Co Shipping), del quale è stata ricordata la figura del padre Dario fondatore dell'azienda di famiglia, ha illustrato diversi aspetti della variegata serie di attività del Gruppo. Dai 13,6 milioni di investimenti per l'attività ro-ro dell'autostrada del mare con la Turchia (in collaborazione con gli armatori turchi di Un Ro-Ro) alle previsioni di crescita: entro il 2019 atteso un traffico di 100mila Teu e 260mila camion contro i circa 180mila camion e i quasi 50mila Teu del 2017.

-segue

Di petrolio aveva poi parlato Alessio Lilli (presidente ed Ad di Siot), forte dei 42,4 milioni di tonnellate di crude oil e delle 502 petroliere approdati al Porto di Trieste. «Sono felice di avere aumentato i traffici ma di avere diminuito la quota di mercato all'interno del Porto» aveva detto Lilli confermando il clima di collaborazione ed ottimismo che si respira già da qualche tempo tra i terminalisti dello scalo giuliano. Anche nel caso della Siot previsioni di crescita nel 2018, con importanti ricadute sul territorio.

L'ultima relazione era stata riservata a Fabrizio Zerbini in qualità di presidente di Trieste Marine Terminal, società di gestione del Molo VII, dove quest'anno sono arrivate 626 navi e sono stati movimentati più di 546mila Teu e oltre 2.200 treni con aumenti di volumi rispettivamente del 21,62% e del 47,7% sull'anno precedente.

«Le prospettive per il 2018 sono buone seppure in un contesto di forte competizione e del mercato internazionale non ancora consolidato – ha detto Zerbini – e va da sé che punteremo a battere il record dell'anno appena trascorso. Proseguono nel 2018 gli investimenti in tecnologia, equipment ed avranno inizio i lavori di allungamento del Molo VII. Ma l'investimento maggiore è quello sul personale, incrementato nel 2017, e la formazione dello stesso ed i risultati dell'anno scorso sono stati raggiunti anche grazie alle lavoratrici ed ai lavoratori tutti del terminal. I nuovi traguardi saranno ottenuti anche attraverso il forte impegno di chi ogni giorno presta la propria opera».

Trieste: Accrescere e confermare i risultati del 2017/Propeller Club

PORTO DI TRIESTE, OPERATORI ED AUTHORITY GIÀ AL LAVORO PER CONFERMARE ED ACCRESCERE NEL 2018 I RISULTATI RECORD DELLO SCORSO ANNO.

TRIESTE- «Niente festeggiamenti, per confermare il lavoro fatto finora, il 2018 ha ancora bisogno della sinergia già in essere tra le istituzioni e con gli operatori portuali». Con questo chiaro messaggio il presidente del Propeller Club Port of Trieste, Fabrizio Zerbini, ha chiuso la serata che ha visto i maggiori terminalisti dello scalo del Friuli Venezia Giulia presentare i risultati del 2017 ma soprattutto i progetti di crescita per il 2018.

Non a caso, al termine delle relazioni, due interventi significativi sono stati riservati alla presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani ed al sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza. «E' stato un anno meraviglioso – ha detto il Sindaco – *anche grazie alle importanti realtà che abbiamo sul territorio*». «*Bisogna continuare a rafforzare il rapporto con le Dogane per chiarire come sfruttare al meglio le caratteristiche del Porto Franco, aumentare le relazioni internazionali – ha concluso Serracchiani – e ribadire che Trieste è il Porto dell'intero Fvg, perché dietro allo scalo c'è l'intera piattaforma logistica della regione*».

Nel corso della serata aveva già preso la parola il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, **Zeno D'Agostino**, evidenziando la crescita costante dello scalo negli ultimi anni, il forte impegno sul trasporto intermodale (Trieste è il primo scalo italiano per numero di treni) e sull'alta percentuale di container pieni (circa l'89%) rispetto al totale dei Teu movimentati.

Antonio Gurrieri, amministratore delegato di Alpe Adria (società di logistica ed intermodale), aveva descritto in rapida sintesi i successi del 2017 (previsioni superate e 4.100 treni in totale), spiegando che il futuro sarà fondato su una strategia di rete, che comprende l'Interporto di Trieste. Grandi novità nel prossimo biennio attendono anche il Gruppo Parisi, il cui presidente Francesco Parisi è intervenuto nella sua doppia veste: socio di minoranza di EMT (traffico ro-ro controllato dai turchi di Ekol) e rappresentante dell'associazione temporanea di imprese (con Icop Costruzioni, Cosmo Ambiente e Interporto Bologna) per la costruenda Piattaforma logistica. Il professor **Giacomo Borruso**, presidente dell'interporto di Trieste fresco di un aumento di capitale ed una modifica dell'azionariato, ha illustrato l'operazione Wartsila, grazie alla quale sono stati acquistati due ampi capannoni e relativi spazi esterni della società di motoristica per dare vita a nuovi insediamenti industriali in regime di Punto Franco.

Enrico Samer (presidente della Samer & Co Shipping), del quale è stata ricordata la figura del padre Dario fondatore dell'azienda di famiglia, ha illustrato diversi aspetti della variegata serie di attività del Gruppo. Dai 13,6 milioni di investimenti per l'attività ro-ro dell'autostrada del mare con la Turchia (in collaborazione con gli armatori turchi di Un Ro-Ro) alle previsioni di crescita: entro il 2019 atteso un traffico di 100mila Teu e 260mila camion contro i circa 180mila camion e i quasi 50mila Teu del 2017. Di petrolio aveva poi parlato Alessio Lilli (presidente ed AD di Siot), forte dei 42,4 milioni di tonnellate di crude oil e delle 502 petroliere approdati al Porto di Trieste.

-segue

«Sono felice di avere aumentato i traffici ma di avere diminuito la quota di mercato all'interno del Porto» aveva detto Lilli confermando il clima di collaborazione ed ottimismo che si respira già da qualche tempo tra i terminalisti dello scalo giuliano. Anche nel caso della Siot previsioni di crescita nel 2018, con importanti ricadute sul territorio.

L'ultima relazione era stata riservata a Fabrizio Zerbini in qualità di presidente di Trieste Marine Terminal, società di gestione del Molo VII, dove quest'anno sono arrivate 626 navi e sono stati movimentati più di 546mila Teu e oltre 2.200 treni con aumenti di volumi rispettivamente del 21,62% e del 47,7% sull'anno precedente. *«Le prospettive per il 2018 sono buone seppure in un contesto di forte competizione e del mercato internazionale non ancora consolidato»* ha detto Zerbini - *e va da sé che punteremo a battere il record dell'anno appena trascorso. Proseguono nel 2018 gli investimenti in tecnologia, equipment ed avranno inizio i lavori di allungamento del Molo VII. Ma l'investimento maggiore è quello sul personale, incrementato nel 2017, e la formazione dello stesso ed i risultati dell'anno scorso sono stati raggiunti anche grazie alle lavoratrici ed ai lavoratori tutti del terminal. I nuovi traguardi saranno ottenuti anche attraverso il forte impegno di chi ogni giorno presta la propria opera»*.

Propeller Club Trieste: operatori e Authority la lavoro per confermare risultati 2017

(FERPRESS) – Trieste, 30 GEN – «Niente festeggiamenti, per confermare il lavoro fatto finora, il 2018 ha ancora bisogno della sinergia già in essere tra le istituzioni e con gli operatori portuali». Con questo chiaro messaggio il Presidente del Propeller Club Port of Trieste, Fabrizio Zerbini, ha chiuso la serata che ha visto i maggiori terminalisti dello scalo del Friuli Venezia Giulia presentare i risultati del 2017 ma soprattutto i progetti di crescita per il 2018.

Non a caso, al termine delle relazioni, due interventi significativi sono stati riservati alla Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani ed al Sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza. «E' stato un anno meraviglioso – ha detto il Sindaco – anche grazie alle importanti realtà che abbiamo sul territorio». «Bisogna continuare a rafforzare il rapporto con le Dogane per chiarire come sfruttare al meglio le caratteristiche del Porto Franco, aumentare le relazioni internazionali – ha concluso Serracchiani – e ribadire che Trieste è il Porto dell'intero Fvg, perché dietro allo scalo c'è l'intera piattaforma logistica della regione». Nel corso della serata aveva già preso la parola il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, evidenziando la crescita costante dello scalo negli ultimi anni, il forte impegno sul trasporto intermodale (Trieste è il primo scalo italiano per numero di treni) e sull'alta percentuale di container pieni (circa l'89%) rispetto al totale dei Teu movimentati.

Antonio Gurrieri, Amministratore delegato di Alpe Adria (società di logistica ed intermodale), aveva descritto in rapida sintesi i successi del 2017 (previsioni superate e 4.100 treni in totale), spiegando che il futuro sarà fondato su una strategia di rete, che comprende l'Interporto di Trieste.

Grandi novità nel prossimo biennio attendono anche il Gruppo Parisi, il cui Presidente Francesco Parisi è intervenuto nella sua doppia veste: socio di minoranza di EMT (traffico ro-ro controllato dai turchi di Ekol) e rappresentante dell'associazione temporanea di imprese (con Icop Costruzioni, Cosmo Ambiente e Interporto Bologna) per la costruzione della Piattaforma logistica.

Il professor Giacomo Borruso, Presidente dell'interporto di Trieste fresco di un aumento di capitale ed una modifica dell'azionariato, ha illustrato l'operazione Wartsila, grazie alla quale sono stati acquistati due ampi capannoni e relativi spazi esterni della società di motoristica per dare vita a nuovi insediamenti industriali in regime di Punto Franco.

Enrico Samer (Presidente della Samer & Co Shipping), del quale è stata ricordata la figura del padre Dario fondatore dell'azienda di famiglia, ha illustrato diversi aspetti della variegata serie di attività del Gruppo. Dai 13,6 milioni di investimenti per l'attività ro-ro dell'autostrada del mare con la Turchia (in collaborazione con gli armatori turchi di Un Ro-Ro) alle previsioni di crescita: entro il 2019 atteso un traffico di 100mila Teu e 260mila camion contro i circa 180mila camion e i quasi 50mila Teu del 2017.

Di petrolio aveva poi parlato Alessio Lilli (Presidente ed AD di Siot), forte dei 42,4 milioni di tonnellate di crude oil e delle 502 petroliere approdati al Porto di Trieste. «Sono felice di avere aumentato i traffici ma di avere diminuito la quota di mercato all'interno del Porto» aveva detto Lilli confermando il clima di collaborazione ed ottimismo che si respira già da qualche tempo tra i terminalisti dello scalo giuliano. Anche nel caso della Siot previsioni di crescita nel 2018, con importanti ricadute sul territorio.

L'ultima relazione era stata riservata a Fabrizio Zerbini in qualità di Presidente di Trieste Marine Terminal, società di gestione del Molo VII, dove quest'anno sono arrivate 626 navi e sono stati movimentati più di 546mila Teu e oltre 2.200 treni con aumenti di volumi rispettivamente del 21,62% e del 47,7% sull'anno precedente.

«Le prospettive per il 2018 sono buone seppure in un contesto di forte competizione e del mercato internazionale non ancora consolidato – ha detto Zerbini – e va da sé che punteremo a battere il record dell'anno appena trascorso. Proseguono nel 2018 gli investimenti in tecnologia, equipment ed avranno inizio i lavori di allungamento del Molo VII. Ma l'investimento maggiore è quello sul personale, incrementato nel 2017, e la formazione dello stesso ed i risultati dell'anno scorso sono stati raggiunti anche grazie alle lavoratrici ed ai lavoratori tutti del terminal. I nuovi traguardi saranno ottenuti anche attraverso il forte impegno di chi ogni giorno presta la propria opera».

Spezia tradisce la sua memoria il porto cancella la Porta di Sion

MARCO FERRARI

Aldo Molo Pagliari, la banchina spezzina da cui salparono le navi "Fede" e "Fenice" nel 1946 dando l'avvio all'emigrazione legale dei superstiti dei lager nazisti in Palestina. Nel piano di realizzazione del terzo bacino del porto è previsto l'interramento delle marine storiche del Canaletto e di Fossanuova con trasferimento dei moli e delle infrastrutture a servizio dei concessionari proprio sul Molo Pagliari. E se a Ferrara esaltano la storia degli ebrei italiani lanciando un nuovo museo, quella che è chiamata "la Porta di Sion" affossa definitivamente un capitolo importante di quella vicenda. Le risse sono lì al lavoro a cancellare un luogo che, essendo sino a poco fa di proprietà della Marina Militare, era rimasto miracolosamente intatto. Erano le ore 10 dell'8 maggio 1946 quando il "Fede" e il "Fenice" con 1.014 profughi lasciarono gli ormeggi con un coro di canzoni ebraiche. Quelle navi raggiunsero Haifa in modo regolare, dopo un viaggio avventuroso, aprendo di fatto la strada all'emigrazione di migliaia di scampati ai lager nazisti. I protagonisti di quella vicenda sono passati alla storia come i primi veri cittadini del nascente stato israeliano. Il sostegno della gente, la resistenza dei profughi, lo sciopero della fame, l'intervento dei giornalisti e la visita a bordo di Harold Lasky, segretario del partito laburista

britannico, costrinsero le autorità londinesi - le cui navi sorvegliavano l'uscita dal porto della Spezia - a togliere il blocco alle due imbarcazioni. Per un destino beffardo aguzzini e vittime dei campi di sterminio si trovarono poco distante sulla via del mare: all'operazione Exodus dalla Spezia corrispose l'Operazione Odessa da Genova, la fuga dei gerarchi nazisti sopravvissuti alla distruzione di Berlino. Quei fatti di solidarietà è valsa la Medaglia d'Oro al merito Civile al Comune della Spezia consegnata il 25 aprile 2006 dall'allora Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi. Italia Nostra ha tentato un'ultima disperata carta per salvare il Molo dei superstiti del lager, ma nonostante il forte richiamo del Giorno della Memoria, la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio della Liguria e l'Autorità Portuale non si sono presentate al convegno del Centro Alende che intendeva ridiscutere il piano avviato dalla precedente gestione dello scalo spezzino. L'insistenza di Italia Nostra ha consentito di ottenere, nel 2012, il vincolo di tutela storico di quella banchina su cui correvano ancora i vecchi binari ferroviari. Ma ciò non è stato sufficiente a impedire la trasformazione. "Il Codice Urbani - ha detto Luca Cerretti di Italia Nostra - sostiene che i beni storici devono essere riconosciuti e trattati come tali. Il vincolo è qualcosa di vivo che deve svilupparsi in una valorizzazione. Fare al Molo Pagliari la nuova marina del

Levante, non tutela il bene e non lo valorizza: è invece un insulto alla cittadinanza e alla sua identità, è un furto alla nostra storia». Nonostante l'evidenza delle immagini storiche e delle testimonianze dirette si è pure tentato, per avallare l'operazione di ristrutturazione, di negare che quello fosse la banchina da cui salparono migliaia di ebrei. «Negare il nesso storico fra il Molo Pagliari e l'Operazione Exodus svia dalla verità afferma - Cerretti - e impoverisce la nostra società». «Nella storia dell'immigrazione ebraica dalle coste europee - ha scritto Mario Toscano nel libro "La Porta di Sion" - la vicenda della Spezia segnò una svolta sotto il profilo politico e sotto quello qualitativo». Da quella mattina La Spezia divenne per migliaia di sopravvissuti ai lager la "Porta di Sion", il porto dal quale spiccare il volo per lasciarsi alle spalle l'orrore dell'Europa e ritornare alla Terra dei Padri. Gli occhi di coloro che si erano salvati dallo sterminio e avevano conosciuto la persecuzione hitleriana, la Shoà, l'inferno dei campi di concentramento, un'esperienza che non fu a lungo raccontabile, ora guardavano al mare con la speranza di raggiungere la "Terra promessa". La riuscita dell'operazione portò alla costituzione nell'estate del 1946 della base operativa del Mossad a Bocca di Magra. L'accoglienza della comunità e la solidarietà delle autorità spezzine convinsero gli organizzatori del Mossad a puntare sulla Spezia con operazioni di maggior peso. Alcune imbarcazioni presero il

largo dalla Spezia, da Bocca di Magra, Marina di Carrara, Genova, Bogliasco, Vado, ritornò e ripartì il Fedè; nella notte tra il 7 e l'8 maggio 1947 la nave "Trade Winds/Tikva", allestita in Portogallo, salpò dal Golfo della Spezia portando in Palestina 1.414 profughi. Nelle stesse ore era giunta nelle acque del Golfo della Spezia la nave "President Warfield", un golfo e pesante battello da crociera adatto a portare i turisti per il Potomac, da Baltimora a Norfolk, in Virginia. Nel cantiere dell'Olivo a Portovenere fu allestita per ospitare 5 mila persone e assunse il nome di "Exodus". A narrarci le peripezie dei profughi dello sterminio ebraico ci ha pensato Ada Sereni nel suo libro "I clandestini del mare. L'emigrazione ebraica in terra d'Israele dal 1945 al 1948" uscito in Italia per le Edizioni Mursia nel 1973 e recentemente ristampato, da cui è stato tratto un discusso sceneggiato televisivo a puntate. Ma già nel 1958 Leon Uris pubblicò il celebre romanzo "Exodus". A "Exodus" è dedicato anche il film del 1960 di Otto Preminger interpretato da Paul Newman, Peter Lawford e Eva Marie Saint. Il libro "Il comandante dell'Exodus" di Yoram Kaniuk è incentrato sulla figura di Yossi Harel, il marittimo che cercò di portare a folla uomini, donne, bambini e orfani, volti dal sorriso indecifrabile. Nel 2007, poco prima di morire, Harel è tornato alla Spezia per ricevere il Premio Exodus. Il nome "Exodus" da allora significò il desiderio di giustizia di ogni migrazione. Ma solo con la fine del mandato britannico i profughi che si trovavano su quella nave respinta dai soldati britannici a pochi metri dalla meta sarebbero potuti entrare nella Erez Israel (terra d'Israele).

La storia

Quell'esodo biblico degli scampati ai lager

1946

Sono le 10 dell'8 maggio 1946 quando le navi "Fedè" e "Fenice" salpano dal Molo Pagliari per Haifa con 1.014 sopravvissuti ai lager.

2006

Il 25 aprile, il presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi consegna al Comune della Spezia la Medaglia d'Oro al Merito Civile.

2012

Italia Nostra ottiene il vincolo di tutela storico di quella banchina. Ma ciò non è sufficiente a impedirne la trasformazione.

“

Dal Molo Pagliari nel maggio del 1946 oltre mille profughi lasciarono la città destinazione Haifa

”



Il progetto su Molo Pagliari



Correre Marittimo

La Spezia traffici 2017: Bene i container +15,8%, in flessione le crociere -10%

Il calo del traffico crocieristico è principalmente dovuto alla cancellazione di alcuni scali previsti a fine anno.

LA SPEZIA - Il 2017 fa registrare nel porto spezzino una **ripresa del traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1.473.571 TEU, pari ad un incremento del 15,8% sull'anno precedente.**

L'Autorità di Sistema portuale commenta: *"Un volume di traffico molto rilevante che conferma il ruolo di primo piano che lo scalo riveste ormai da molti anni nel panorama della portualità nazionale e mediterranea, confermando La Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di destinazione finale verso i mercati di produzione e consumo del nord Italia."*

Molto positivo nel dettaglio, l'incremento del **traffico container in export** che arriva a segnare +16% con 742.495 TEU ed in **import** 731.076 (+14,8%).. Complessivamente i contenitori pieni movimentati a banchina ammontano a 1.076.773 TEU (+15,1%), di cui l'export, con 686.747 TEU (+16,5%) ne rappresenta il 63,7%. In crescita anche l'import con

390.026	TEU	(+12,9%)
---------	-----	----------

. Nel 2017 cresce anche l'attività di trasbordo che ha rappresentato l'11,7% del traffico portuale, con 173 mila movimenti complessivi a banchina, rispetto ai 63 mila dell'anno scorso.

Nei mercati esteri serviti dal porto spezzino troviamo in ordine di importanza l'interscambio con Asia, Americhe, Europa, Africa ed Oceania. I principali **mercati inland** di riferimento sono rappresentati, in ordine di importanza, dalle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Toscana, Liguria e Piemonte. Va sottolineato che le prime tre coprono circa il 65% del mercato totale del porto spezzino.

Sempre ragguardevoli i dati relativi al trasporto intermodale svolti nel porto della Spezia: nel 2017 sono stati movimentati complessivamente circa 127mila carri (+6,7%) ed inoltrati 7.500 treni (+6,4%) che attestano al 33% la quota di trasporto ferroviario del La Spezia Container Terminal (al netto dei trasbordi), quota tra le più rilevanti percentuali in Italia ed in Europa e che conferma negli anni l'eccellenza spezzina in questa modalità di trasporto.

Traffico

complessivo

In termini di tonnellate, il traffico generale svolto nel 2017 si attesta così a **15,98 milioni (+12,6%) tra merci containerizzate, rinfuse solide e liquide, di cui 6,73 milioni allo sbarco e 9,25 milioni all'imbarco che ne rappresenta il 57,8% del totale.** Oltre l'85% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto.

Passeggeri

Il traffico crocieristico nel 2017 si è chiuso con una flessione pari al 10% sul 2016, principalmente dovuta alla cancellazione di alcuni scali previsti a fine anno: sono transitati complessivamente nel golfo spezzino 455 mila crocieristi (-10,4%) di cui in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere, sono stati 8.824 unità mentre le toccate nave alla Spezia sono state 143. Il calo tuttavia dovrebbe essere recuperato, secondo le prime previsioni, nel corso del corrente anno.



LA SPEZIA, CALANO I PASSEGGERI CRESCONO I CONTAINER: +15,8%

LA SPEZIA. Cresce nel 2017 il traffico nel porto della Spezia, con un aumento container del 15,8% sul 2016. La movimentazione complessiva sale a 1.473.571 Teu. Il segno negativo arriva per il traffico passeggeri (-10,4%), con 455 mila crocieristi e 143 toccate navi, per la «cancellazione di alcuni scali previsti a fine anno. Il calo tuttavia dovrebbe essere recuperato, secondo le prime previsioni, nel corso del 2018». Anno d'oro anche per il porto di Marina di Carrara con un incremento del 20,7% delle movimentazioni in banchina pari a 2.279.725 tonnellate.

Corriere Marittimo

Porto di Marina di Carrara dati 2017, crescono i traffici: merci +20,7%, passeggeri +13,7%

MARINA DI CARRARA – Il 2017 si è concluso per il porto di **Marina di Carrara** nel segno positivo, con un importante incremento delle movimentazioni a banchina per un totale di **2.279.725** tonnellate (+20,7%), di cui **889.890** in import e **1.389.835** in export.

Questi i dati forniti dall'Autorità di Sistema Portuale: in particolare le **rinfuse solide** ammontano a **529.900** tonnellate (-3%) e le **merci varie** a **1.749.825** tonnellate (+30,3%).

Tra quest'ultime il consolidamento del traffico containers e rotabili, inaugurato nel 2016 e ha totalizzato rispettivamente **715.410** tonnellate di containerizzato (pari a **52.452** TEU +60%) e **476.940** tonnellate di rotabili (per 516mila m/l equivalenti)

Vivaci segnali anche dal **traffico passeggeri a conferma** delle interessanti potenzialità che può vantare Marina di Carrara in questo settore: nel 2017 si sono registrati infatti **17.810** crocieristi in transito con un **incremento del 13,7%** sul 2016.

ADSP Adriatico Centrale: Contrammiraglio Moretti in visita all'Autorità di sistema

(FERPRESS) – Ancona, 30 GEN – Un saluto che è anche una volontà comune di lavorare assieme per il futuro del porto di Ancona. La prima visita del contrammiraglio Enrico Moretti, nuovo comandante della Direzione marittima Marche, è stata all'Autorità di sistema portuale dove ha incontrato il presidente Rodolfo Giampieri, il segretario generale Matteo Paroli e tutto il personale.

“Diamo il benvenuto al nuovo comandante – ha detto il presidente Giampieri -, con cui abbiamo già avuto modo di operare nel porto di Pescara. Siamo convinti che la collaborazione leale su obiettivi condivisi possa portare a risultati importanti per la crescita della portualità di Ancona e della banchina virtuale di 215 chilometri che va da Pesaro ad Ortona”.

Il contrammiraglio Moretti, marchigiano di nascita, si è detto soddisfatto per quello che può essere considerato un ritorno a casa visto che ad Ancona ha iniziato la sua carriera. “Agire insieme, ognuno con le proprie competenze, per far sì che il porto funzioni – ha sottolineato Moretti -, con una precisa volontà di dialogo e di collaborazione operativa nell'interesse collettivo. Siamo anelli dello stesso percorso per la creazione di questa “banchina” internazionale che è il porto dorico”.

Ancona-Authority: La prima visita del nuovo comandante della Direzione marittima

PORTO ANCONA: CONTRAMMIRAGLIO MORETTI ALL'AUTORITA' DI SISTEMA

Ancona, - Un saluto che è anche una volontà comune di lavorare assieme per il futuro del porto di Ancona. La prima visita del **contrammiraglio Enrico Moretti, nuovo comandante della Direzione marittima Marche**, è stata all'Autorità di sistema portuale dove ha incontrato il **presidente Rodolfo Giampieri, il segretario generale Matteo Paroli** e tutto il personale.

"Diamo il benvenuto al nuovo comandante – ha detto il presidente Giampieri -, con cui abbiamo già avuto modo di operare nel porto di Pescara. Siamo convinti che la collaborazione leale su obiettivi condivisi possa portare a risultati importanti per la crescita della portualità di Ancona e della banchina virtuale di 215 chilometri che va da Pesaro ad Ortona".

Il contrammiraglio Moretti, marchigiano di nascita, si è detto soddisfatto per quello che può essere considerato un ritorno a casa visto che ad Ancona ha iniziato la sua carriera. "Agire insieme, ognuno con le proprie competenze, per far sì che il porto funzioni – ha sottolineato Moretti -, con una precisa volontà di dialogo e di collaborazione operativa nell'interesse collettivo. Siamo anelli dello stesso percorso per la creazione di questa "banchina" internazionale che è il porto dorico".

Gravi irregolarità su cargo tunisino, stop in porto a Piombino

Livorno - La Guardia costiera blocca lo "Sfax", carico di 4 mila tonnellate di biomasse.

Livorno - È stata fermata oggi per gravi irregolarità nel porto di Piombino (Livorno), dagli ispettori della sicurezza della guardia costiera, una nave con bandiera tunisina. Lo "Sfax", un cargo di 100 metri e 4.200 tonnellate, era arrivato il 25 gennaio scorso da Siviglia carico di materiali alla rinfusa da sbarcare a Piombino. Di questi, circa 4.000 tonnellate di biomasse, citate nella richiesta di autorizzazione allo sbarco presentata all'autorità marittima, hanno attirato l'attenzione dei militari della Guardia costiera piombinese: la merce, come poi verificato dal chimico del porto, che ha effettuato le analisi sul prodotto, era di una categoria diversa da quella dichiarata. Si trattava in realtà di merce classificata tra le biomasse, per la quale le disposizioni internazionali sul trasporto marittimo prevedono prima dello sbarco un'attestazione di non pericolosità da parte di un soggetto riconosciuto dall'autorità competente.

Non pericolosità che avrebbe dovuto essere certificata attraverso controlli sull'umidità e sulla temperatura del prodotto. Il comandante della nave, un egiziano di 35 anni, rischia di essere sanzionato come previsto dal codice della navigazione. Dai controlli della guardia costiera sono emerse anche altre violazioni: giubbotti di salvataggio non a norma per i 20 componenti dell'equipaggio, vie di fuga bloccate in alcune parti della nave, impianto antincendio malfunzionante, cavi d'ormeggio in pessimo stato, ma anche problematiche riguardanti aspetti igienico sanitari che hanno portato al fermo della nave, adesso bloccata nel porto piombinese, con un provvedimento cosiddetto di «detenzione», revocabile cioè solo dopo le visite dell'ente di classifica e dell'amministrazione di bandiera e, di fatto, dopo il ripristino degli standard minimi di sicurezza.

Nave tunisina fermata nel porto di Piombino per un carico irregolare

LIVORNO - Batte bandiera tunisina la "Sfax", il cargo fermato nel porto di Piombino dagli ispettori della sicurezza della navigazione della Guardia costiera. 4.200 tonnellate di stazza, per una lunghezza di circa 100 metri, era arrivata il 25 gennaio scorso dal porto spagnolo di Siviglia carica di materiali alla rinfusa da sbarcare a Piombino.

Nella richiesta di autorizzazione allo sbarco presentata all'autorità marittima, in realtà la nave avrebbe dovuto avere un carico di 4mila tonnellate di biomasse, ma in realtà dopo una verifica da parte dei militari della Guardia costiera piombinese, la merce risultava diversa da quella dichiarato. Poi in seguito alla verifica chimica è risultato che si trattava di merce classificata tra le biomasse, per la quale le disposizioni internazionali sul trasporto marittimo prevedono prima dello sbarco un'attestazione di non pericolosità da parte di un soggetto riconosciuto dall'autorità competente. Non pericolosità che avrebbe dovuto essere certificata attraverso controlli sull'umidità e sulla temperatura del prodotto.

Il Comandante della nave, un egiziano di 35 anni, rischia adesso le sanzioni previste dal codice della navigazione. Dai controlli sono emerse anche altre violazioni, contestate dai militari della Guardia costiera. Giubbotti di salvataggio non a norma per i 20 componenti dell'equipaggio, vie di fuga bloccate in alcune parti della nave, impianto antincendio malfunzionante, cavi d'ormeggio in pessimo stato, ma anche problematiche riguardanti aspetti igienico sanitari hanno portato al fermo dell'unità, adesso bloccata nel porto piombinese, con un provvedimento cosiddetto di "detenzione", revocabile solo dopo le visite dell'ente di classifica e dell'amministrazione di bandiera e, di fatto, dopo il ripristino degli standard minimi di sicurezza.

Fermata a Piombino la nave tunisina «Sfax»

Circa 4mila tonn. di biomasse risultavano ad una categoria diversa da quella dichiarata

PIOMBINO – Batte bandiera tunisina la “Sfax”, il cargo fermato nel porto di Piombino dagli ispettori della sicurezza della navigazione della Guardia costiera. 4.200 tonnellate di stazza, per una lunghezza di circa 100 metri, era arrivata il 25 Gennaio scorso dal porto spagnolo di Siviglia carica di materiali alla rinfusa da sbarcare a Piombino.

Di questi, circa 4.000 tonnellate di biomasse, citate nella richiesta di autorizzazione allo sbarco presentata all'autorità marittima, hanno sollecitato l'attenzione dei militari della Guardia costiera piombinese, in quanto la merce, come poi verificato tramite l'ausilio del chimico del porto, immediatamente coinvolto per le analisi sul prodotto, risultava appartenente ad una categoria diversa da quella dichiarata.

Si trattava in realtà di merce classificata tra le biomasse, per la quale le disposizioni internazionali sul trasporto marittimo prevedono prima dello sbarco un'attestazione di non pericolosità da parte di un soggetto riconosciuto dall'autorità competente. Non pericolosità che avrebbe dovuto essere certificata attraverso controlli sull'umidità e sulla temperatura del prodotto. Il Comandante della nave, un egiziano di 35 anni, rischia adesso le sanzioni previste dal codice della navigazione. Dai controlli sono emerse anche altre violazioni, contestate dai militari della Guardia costiera. Giubbotti di salvataggio non a norma per i 20 componenti dell'equipaggio, vie di sfuggita bloccate in alcune parti della nave, impianto antincendio malfunzionante, cavi d'ormeggio in pessimo stato, ma anche problematiche riguardanti aspetti igienico sanitari hanno portato al fermo dell'unità, adesso bloccata nel porto piombinese, con un provvedimento cosiddetto di “detenzione”, revocabile solo dopo le visite dell'ente di classifica e dell'amministrazione di bandiera e, di fatto, dopo il ripristino degli standard minimi di sicurezza.

Il fronte del porto

Torna nell' agenda la questione dell' autonomia dell' autorità dello Stretto da unire a Gioia Tauro. Presto un vertice con Delrio a Roma. Sul tavolo la questione dei debiti del porto calabrese e dei bilanci di quello peloritano

Torna nell' agenda politica la questione dell' autonomia dell' **Autorità portuale di Messina** che, secondo la riforma firmata dal ministro Graziano Delrio nel 2015, dovrebbe essere accorpata a quella di Gioia Tauro in Calabria. Una decisione che non piace all' attuale governo siciliano e al governatore Nello Musumeci che ha incontrato ieri a Palazzo d' Orléans i deputati di **Messina**. «L' autonomia dell' **Autorità portuale di Messina** è dettata dalla specificità della sua collocazione geografica e delle caratteristiche dell' economia marittima di quello scalo», si legge in una nota a firma di Musumeci, «ritengo ragionevole un sistema che comprenda i porti di **Messina**, Mlazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni e, in questo senso, mi muoverò nei confronti del governo centrale. Sarebbe utile, in tale direzione, un intervento su Roma da parte anche della Regione Calabria. Ho voluto, prioritariamente alla decisione della giunta regionale, invitare la deputazione **messinese** per conoscere il proprio punto di vista». Alla riunione hanno partecipato anche l' assessore regionale alle Autonomie locali Bernadette Grasso, Antonio De Luca (Movimento 5 stelle), Cateno De Luca (gruppo misto), Francesco De Domenico (Pd), Tommaso Calderone e Luigi Genovese (Forza Italia), Pino Galluzzo (Diventerà bellissima), Antonio Catalfamo ed Elvira Amata (Fratelli d' Italia). I deputati hanno espresso tutte le loro preoccupazioni per un accorpamento temuto anche per le condizioni finanziarie dell' autorità calabrese bocciando l' idea dell' unione. Un matrimonio, dunque, che non si deve fare. «Mi fa piacere che all' unanimità», continua Musumeci, «ci sia stata una convergenza di idee sulla mia proposta da parte dei deputati e ho anche preso atto che, comunque, l' idea dell' accorpamento con lo scalo calabrese di Gioia Tauro sia stata bocciata. La deputazione **messinese**, in subordine, si è pronunciata per l' eventuale unione di **Messina** con l' **Autorità portuale** della Sicilia orientale, seppur con una governance che garantisca il peso e il ruolo della città dello Stretto». La vertenza si sposta a Roma dove Musumeci potrà le istanze dell' autorità **messinese** sul tavolo del ministro Graziano Delrio «per illustrare la posizione della Regione Siciliana,

-segue

anche con una serie di elementi oggettivi che concorrano alla salvaguardia del Sistema portuale dello Stretto». «La creazione di una nuova Autorità che accorpi Messina, Milazzo e Tremestieri», che avrebbe da sola una movimentazione analoga a quella di tutti i porti della Calabria, «sarebbe una soluzione certamente più logica dell' accorpamento fra Messina e Gioia Tauro, poli che hanno un flusso e una movimentazione del tutto disomogenei» commenta invece Cateno De Luca del gruppo misto, «ci aspettiamo che il Governo siciliano sia risoluto nell' opporsi».

Una opposizione che si basa anche su dati economici, secondo quanto illustrato da Antonio De Luca, deputato del M5s all' Ars presente all' incontro: «Ho espresso dubbi e preoccupazioni sull' avvio dell' iter, poiché il porto di Gioia Tauro si trova in una condizione di crisi economica che potrebbe travolgere anche l' autorità portuale della città dello Stretto», dice il deputato messinese, «il Porto di Messina è il primo per numero di passeggeri del Mediterraneo e ha un bilancio con un attivo di oltre 120 milioni di euro e un piano triennale di investimento 2018-2020 pari a circa 310 milioni, mentre quello di Gioia Tauro sta attraversando da tempo una condizioni di crisi». Tra l' altro, c' è anche chi sottolinea che i tre principali sponsor locali dell' accorpamento tra l' Autorità Portuale di Messina e quella di Gioia Tauro (l' ex presidente dell' Ars Giovanni Ardizzone, l' ex Udc Gianpiero D' Alia e il parlamentare uscente Enzo Garofalo) o sono stati sonoramente bocciati alle urne oppure, memori delle difficoltà incontrate alle precedenti politiche, hanno saggiamente deciso di fare un passo indietro e di uscire di scena. In ogni caso, come ha sottolineato in un' intervista rilasciata ad MF Sicilia prima di lasciare Messina per La Spezia l' ex segretario generale dell' ente Francesco Di Sarcina, quale che sia la scelta sul futuro dell' Authority peloritana, il vero problema è intercettare le navi ed essere appetibili per gli armatori, ai quali interessa risparmiare sui costi di trasporto. Se passerà la linea di Musumeci, allora, la vera sfida sarà quella di andare oltre i posti di sottogoverno e individuare politiche di gestione che rendano la futura struttura ancora più appetibile di quella attuale. (riproduzione riservata)

ANTONIO GIORDANO E ELISABETTA RAFFA

Accorpamento Autorità Portuale di Messina con Gioia Tauro: «Un colpo mortale per l' economia»

« Un colpo mortale all' economia e alla storia di Messina ». Queste le parole di Cateno De Luca, presidente del Gruppo Misto - Sicilia Vera all' Ars, che si esprime duramente sull' accorpamento dell' Autorità Portuale di Messina e Gioia Tauro. Associazioni di categoria, amministrazioni locali e molti esponenti politici regionali si sono già espressi contro la prospettiva di accorpare a Gioia Tauro l' Autorità Portuale di Messina. A questo coro, che cerca di attrarre l' attenzione nazionale, si aggiunge la voce di Cateno De Luca che, di recente, ha ufficializzato la sua candidatura a sindaco di Messina per le prossime amministrative. «Tutta la deputazione regionale messinese ha ribadito al Presidente della Regione, Nello Musumeci, che l' autorità portuale di Messina non può sparire - ha dichiarato De Luca - ma, purtroppo, la classe politica messinese nel parlamento nazionale ha dormito o ha accettato altre prebende in cambio del proprio silenzio sull' ulteriore grave ed inaccettabile scippo compiuto dal Governo Renzi/Gentiloni ». Alle parole di dissenso sull' operato del Governo nazionale, però, il neo-deputato regionale aggiunge un' interessante ipotesi: « La creazione di una nuova Autorità che accorpi Messina, Milazzo e Tremestieri - che avrebbe da sola una movimentazione analoga a quella di tutti i porti della Calabria - sarebbe una soluzione certamente più logica dell' accorpamento fra Messina e Gioia Tauro, poli che hanno un flusso ed una movimentazione del tutto disomogenei». De Luca conclude con un appello al presidente della Regione: « Da Musumeci ci aspettiamo che il Governo Siciliano sia risoluto nell' opporsi a questo scempio e che si adoperi concretamente per una soluzione che tenga nel giusto conto la storia e le necessità dell' area portuale di Messina e dei suoi operatori». La speranza dei più è che il Governo regionale prenda le parti in questa vicenda favorendo, possibilmente, l' indipendenza dell' Autorità Portuale di Messina. (23)

Musumeci: Messina mantenga autonomia Autorità portuale

Ricevuti a Palazzo d'Orleans i deputati regionali eletti nel collegio di Messina

PALERMO – Il presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci, ha ricevuto ieri a Palazzo d'Orleans i deputati regionali eletti nel collegio di Messina che hanno espresso la loro contrarietà all'accorpamento dell'Autorità portuale di Messina con quella di Gioia Tauro.

«L'autonomia dell'Autorità portuale di Messina è dettata dalla specificità della sua collocazione geografica e delle caratteristiche dell'economia marittima di quello scalo. Ritengo ragionevole un sistema che comprenda i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni e, in questo senso, mi muoverò nei confronti del governo centrale. Sarebbe utile, in tale direzione, un intervento su Roma da parte anche della Regione Calabria. Ho voluto, prioritariamente alla decisione della giunta regionale, invitare la deputazione messinese per conoscere il proprio punto di vista», ha affermato Musumeci al termine della riunione.

All'incontro erano presenti l'assessore regionale alle Autonomie locali Bernadette Grasso, Antonio De Luca (M5s), Cateno De Luca (gruppo misto), Francesco De Domenico (Pd), Tommaso Calderone e Luigi Genovese (Fi), Pino Galuzzo (Diventerà bellissima), Antonio Catalfamo ed Elvira Amata (Fdi).

«Mi fa piacere che all'unanimità – ha detto ancora Musumeci – ci sia stata una convergenza di idee sulla mia proposta da parte dei deputati e ho anche preso atto che, comunque, l'idea dell'accorpamento con lo scalo calabrese di Gioia Tauro sia stata bocciata. La deputazione messinese, in subordine, si è pronunciata per l'eventuale unione di Messina con l'Autorità portuale della Sicilia orientale, seppur con una governance che garantisca il peso e il ruolo della città dello Stretto».

«Incontrerò nei prossimi giorni il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, – ha concluso il presidente – per illustrare la posizione della Regione Siciliana, anche con una serie di elementi oggettivi che concorrano alla salvaguardia del Sistema portuale dello Stretto».

A margine dell'incontro, Cateno De Luca, ha confermato che «tutta la deputazione regionale messinese ha ribadito al presidente della Regione che l'Autorità portuale di Messina non può sparire ed essere accorpata a Gioia Tauro con un ulteriore colpo mortale all'economia ed alla storia del nostro territorio». De Luca ha poi sottolineando come «purtroppo la classe politica messinese nel parlamento nazionale ha dormito o ha accettato altre prebende in cambio del proprio silenzio sull'ulteriore grave ed inaccettabile scippo compiuto dal Governo Renzi-Gentiloni e non chiedendo misure di salvaguardia dell'Autorità portuale di Messina».

-segue

La creazione di una nuova Autorità – che accorpi Messina, Milazzo e Tremestieri – che avrebbe da sola una movimentazione analoga a quella di tutti i porti della Calabria – sarebbe una soluzione certamente più logica dell'accorpamento fra Messina e Gioia Tauro, poli che hanno un flusso ed una movimentazione del tutto disomogenei. Da Musumeci – ha concluso De Luca – ci aspettiamo che il Governo Siciliano sia risoluto nell'opporci a questo scempio e che si adoperi concretamente per una soluzione che tenga nel giusto conto la storia e le necessità dell'area portuale di Messina e dei suoi operatori».

Il parlamentare Pd Franco De Domenico nel corso dell'incontro tra la deputazione regionale messinese ed il presidente della Regione ha detto che «alla città di Messina serve con urgenza un intervento concreto a sostegno dell'autorità portuale che garantisca il vincolo territoriale di destinazione e che nel caso specifico di Giammoro costituisca un meccanismo di compensazione del danno ambientale prodotto dalla raffineria. Inoltre il territorio della provincia di Messina non può permettersi di restare fuori dalla Zes, sarebbe un ulteriore danno alla competitività delle nostre imprese e la perdita di opportunità di posti di lavoro».

«Qualunque sia la soluzione che il Governo Regionale vorrà sostenere non potrà prescindere dalla salvaguardia delle specificità e delle vocazioni del sistema portuale messinese oltre che delle risorse di cui è dotata l'Autorità portuale di Messina. Risorse che dovranno essere investite in una pluralità di infrastrutture di supporto al sistema portuale a terra. In ogni caso – ha concluso De Domenico – resta l'autonomia finanziaria, con l'investimento degli utili nello stesso territorio che li ha prodotti, il traguardo da raggiungere e che servirà da volano per lo sviluppo economico ed occupazionale del territorio».

Anche il Movimento 5 Stelle «si oppone all'accorpamento dell'Autorità portuale di Messina con quella di Gioia Tauro, previsto dalla Riforma dei porti varata dal Governo Renzi due anni fa. Già da tempo proponiamo l'istituzione dell'Autorità portuale dello Stretto. Musumeci mostri autorevolezza e chieda fermamente al Governo nazionale di evitare quello che sarebbe l'ennesimo scippo di risorse provenienti dalla provincia di Messina» ha detto il deputato regionale del M5S Antonio De Luca che ha partecipato all'incontro. «Al Governo regionale ho espresso dubbi e preoccupazioni sull'avvio dell'iter, poiché il porto di Gioia Tauro si trova in una condizione di crisi economica che potrebbe travolgere anche l'autorità portuale della città dello Stretto. Il porto di Messina è il primo per numero di passeggeri del Mediterraneo e ha un bilancio con un attivo di oltre 120 milioni di euro e un piano triennale di investimento 2018-2020 pari a circa 310 milioni, mentre quello di Gioia Tauro sta attraversando da tempo una condizioni di crisi. Auspichiamo che dalle parole si passi ai fatti, dal momento che il governatore ha condiviso la nostra posizione, noi comunque vigileremo».

Porti, Musumeci conferma gli impegni

«L' autonomia dell' **Autorità portuale di Messina** è dettata dalla specificità della sua collocazione geografica e delle caratteristiche dell' economia marittima di quello scalo». Il presidente della Regione Nello Musumeci, nel corso del confronto con la deputazione **messinese** all' Ars, conferma gli impegni assunti a tutela dell' autonomia dei porti di **Messina e Milazzo**.

Pag. 21.

De Luca : un ulteriore colpo mortale all' economia messinese. Genovese: scongiurare il rischio

Autorità Portuale Messina accorpata con Gioia Tauro. Gli interventi di De Luca e Genovese

"Tutta la deputazione regionale Messinese ha ribadito al presidente della regione Nello Musumeci che l' autorità portuale di Messina non può sparire ed essere accorpata a Gioia Tauro con un ulteriore colpo mortale all' economia ed alla storia del nostro territorio." Lo dichiara Cateno De Luca , presidente del Gruppo Misto - Sicilia Vera all' Assemblea Regionale Siciliana che sottolinea come "purtroppo la classe politica messinese nel parlamento nazionale ha dormito o ha accettato altre prebende in cambio del proprio silenzio sull' ulteriore grave ed inaccettabile scippo compiuto dal Governo Renzi/Gentiloni e non chiedendo misure di salvaguardia dell' Autorità portuale di Messina." "La creazione di una nuova Autorità che accorpi Messina, Milazzo e Tremestieri - che avrebbe da sola una movimentazione analoga a quella di tutti i porti della Calabria - sarebbe una soluzione certamente più logica dell' accorpamento fra Messina e Gioia Tauro, poli che hanno un flusso ed una movimentazione del tutto disomogenei." "Da Musumeci - conclude De Luca - ci aspettiamo che il Governo Siciliano sia risoluto nell' opporsi a questo scempio e che si adoperi concretamente per una soluzione che tenga nel giusto conto la storia e le necessità dell' area portuale di Messina e dei suoi operatori." La nota del deputato regionale di F.I. Luigi Genovese: "Un incontro proficuo, nel corso del quale il governo regionale e la deputazione messinese hanno trovato massima convergenza sulla necessità di scongiurare il rischio che l' Autorità Portuale di Messina venga accorpata a Gioia Tauro". Così Genovese, a margine della riunione convocata a Palermo dal presidente regionale, Nello Musumeci, e incentrata sul futuro dell' Autorità Portuale messinese. " L' integrazione, da alcuni etichettata come "naturale", tra l' Autorità Portuale di Messina/Milazzo e quella di Gioia Tauro - ha affermato - sarebbe una soluzione infausta, i cui effetti nocivi ricadrebbero quasi esclusivamente sulle due realtà siciliane, che ne uscirebbero chiaramente depotenziate". Il deputato regionale ha espresso totale dissenso rispetto alla possibilità che l' iter di accorpamento, previsto dal decreto Delrio, possa trovare uno sbocco definitivo, un' ipotesi che - dice - "inciderebbe pesantemente sui livelli di autonomia gestionale dei porti di Messina e Milazzo. Non vi è alcun motivo - aggiunge - per sostenere questa soluzione, anche perché non possono passare

-segue

inosservati gli elementi di evidente criticità che riguardano un porto, quello di Gioia Tauro, notoriamente in crisi e a rischio chiusura". Nel corso dell' incontro, il governatore regionale ha manifestato massima disponibilità ad ascoltare le istanze espresse dalla deputazione della provincia di Messina : "Sono certo che il presidente Musumeci abbia pienamente recepito il punto di vista manifestato all' unanimità nel corso dell' incontro. Adesso mi aspetto che l' esecutivo regionale riesca, una volta per tutte, a scongiurare l' ipotesi di un accorpamento che mortificherebbe il nostro territorio e la sua identità". Il consigliere regionale, nel corso della riunione, ha consegnato al presidente Musumeci un documento per esprimere, nel caso in cui non vi fossero le condizioni per l' istituzione dell' Autorità Portuale dello Stretto, una posizione che predilige l' ipotesi della nascita di un' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale "Il progetto si sostanzierebbe nell' integrazione, all' interno di un unico organismo gestionale, dei porti di Messina e Milazzo con quelli di Catania ed Augusta. Da queste infrastrutture portuali transita la maggior parte delle merci destinate alla Sicilia orientale, toccando tre realtà che già oggi, nonostante non vi sia al momento una regia centralizzata, svolgono funzioni ben distinte ma assolutamente complementari. Un' Autorità Portuale con queste caratteristiche - e con la conseguenziale integrazione strutturata delle tre Autorità Portuali sopracitate - creerebbe un unico flusso centralizzato, dal Canale di Sicilia al Tirreno Meridionale. Per quanto concerne la sede centrale di questo organismo, dal mio punto di vista sarebbe bene prevedere una rotazione biennale tra le sedi delle tre Autorità coinvolte, per eliminare sul nascere qualsiasi possibile forma di insensato campanilismo".

Le reazioni della rappresentanza all' Assemblea regionale siciliana

«Finalmente si vuol dare voce al territorio senza subire ogni scelta calata dall' alto»

x

Queste sono le reazioni di alcuni dei deputati messinesi.

Elvira Amata: «Finalmente si vuol dare voce al nostro territorio senza accettare passivamente scelte imposte dall' alto, la deputazione nella sua totalità ha voluto esprimere la richiesta forte di mantenere l' autonomia di Messina Milazzo. La riforma della logistica non può essere uno strumento attraverso cui depauperare la realtà dello Stretto di una autonomia che le è propria. Non è campanilismo quello che ci spinge a chiedere che Messina resti indipendente, bensì la specificità del nostro sistema portuale che possiede delle connotazioni peculiari e uniche».

Antonio De Luca: «Abbiamo sentito parlare di rinvii, decreti, possibilità poi sfumate, presunte prese di posizione dell' e presidente della Regione che non sembrano essersi affatto concretizzate. Non siamo disposti ad altri scippi e siamo consapevoli che sia solo la volontà politica a muovere le fila di questa decisione. Una volontà che, da parte dell' Esecutivo regionale, appare chiara e in totale tutela dell' interesse della nostra terra.

Noi 5 Stelle già da tempo proponiamo l' istituzione dell' Autorità portuale dello Stretto.

Musumeci nostri autorevolezza e chieda fermamente al Governo nazionale di evitare quello che sarebbe l' ennesimo scippo di risorse provenienti dalla provincia di Messina. Il porto di Messina è il primo per numero di passeggeri del Mediterraneo e ha un bilancio con un attivo di oltre 120 milioni di euro e un piano triennale di investimento 2018-2020 pari a circa 310 milioni, mentre quello di Gioia Tauro sta attraversando da tempo una condizioni di crisi. Auspichiamo che dalle parole si passi ai fatti, noi comunque vigileremo».

Valentina Zafarana: «Già nel 2015 avevamo espresso le nostre perplessità. Siamo stati primi a sottolineare che accorpare le Autorità portuali di Messina e Gioia Tauro non aveva alcuna logica. Già allora avevamo richiesto di valutare la creazione di un' unica Autorità dello Stretto, che comprendesse Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria e che gestisse i traffici marittimi tra le due sponde, assicurando la necessaria continuità territoriale e puntando sulle sue caratteristiche peculiari».

-segue

Cateno De Luca: «Tutta la deputazione regionale messinese ha ribadito al presidente Musumeci che l' Autorità portuale di Messina non può sparire ed essere accorpata a Gioia Tauro con un ulteriore colpo mortale all' economia e alla storia del nostro territorio. Purtroppo la classe politica messinese nel parlamento nazionale ha dormito o ha accettato altre prebende in cambio del proprio silenzio sull' ulteriore grave ed inaccettabile scippo compiuto dal Governo Renzi/Gentiloni e non chiedendo misure di salvaguardia dell' Autorità portuale di Messina-Tremestieri-Milazzo».

Luigi Genovese: «L' integrazione, da alcuni etichettata come "naturale", tra l' Autorità Portuale di Messina/Milazzo e quella di Gioia Tauro sarebbe una soluzione infausta, i cui effetti nocivi ricadrebbero quasi esclusivamente sulle due realtà siciliane, che ne uscirebbero chiaramente depotenziate. Sono certo che il presidente Musumeci abbia pienamente recepito il punto di vista manifestato all' unanimità nel corso dell' incontro. Adesso mi aspetto che l' esecutivo regionale riesca, una volta per tutte, a scongiurare l' ipotesi di un accorpamento che mortificherebbe il nostro territorio e la sua identità».

Franco De Domenico: «Alla città di Messina serve con urgenza un intervento concreto a sostegno dell' Autorità portuale che garantisca il vincolo territoriale di destinazione e che nel caso specifico di Giammoro costituisca un un meccanismo di compensazione del danno ambientale prodotto dalla raffineria. Inoltre il territorio della provincia di Messina non può permettersi di restare fuori dalla Zes, sarebbe un ulteriore danno alla competitività delle nostre imprese e la perdita di opportunità di posti di lavoro. Qualunque sia la soluzione che il Governo regionale vorrà sostenere non potrà prescindere dalla salvaguardia delle specificità e delle vocazioni del sistema portuale messinese oltre che delle le risorse di cui è dotata l' Autorità portuale».

Il presidente Musumeci ha riunito la deputazione **messinese** per chiedere la condivisione del percorso a tutela dei porti di **Messina** e Milazzo

La Regione difenderà l' autonomia dello Stretto

Si fa di nuovo strada l' ipotesi del passaggio con Catania e Augusta: attenti a non cadere dalla padella alla brace!

Lucio D' Amico «L' autonomia dell' **Autorità portuale di Messina** è dettata dalla specificità della sua collocazione geografica e delle caratteristiche dell' economia marittima di quello scalo. Ritengo ragionevole un sistema che comprenda i porti di **Messina**, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni e, in questo senso, mi muoverò nei confronti del Governo centrale. Sarebbe utile, in tale direzione, un intervento su Roma da parte anche della Regione Calabria. Ho voluto, prioritariamente alla decisione della giunta regionale, invitare la deputazione **messinese** per conoscere il proprio punto di vista. Mi fa piacere che all' unanimità ci sia stata una convergenza di idee sulla mia proposta da parte dei deputati e ho anche preso atto che, comunque, l' idea dell' accorpamento con lo scalo calabrese di Gioia Tauro sia stata bocciata».

Nello Musumeci ha riunito a Palazzo d' Orleans, con un metodo nuovo rispetto ai suoi predecessori, i deputati regionali eletti nel collegio di **Messina**. E la piena condivisione della linea politica sulla difesa a spada tratta del ruolo e dell' autonomia dell' **Autorità portuale di Messina** e Milazzo fa ben sperare in azioni che siano conseguenti e soprattutto efficaci. Ma attenzione a non commettere lo stesso errore che è stato fatto nel momento in cui si è sostenuta la validità dell' accorpamento con Gioia Tauro senza, però, prevedere mai, in nessun momento del lungo iter procedurale della riforma **portuale**, un sistema di garanzie certe (cioè norme scritte, non meri impegni verbali) a tutela dell' autonomia economico-finanziaria, in una parola che va di moda per ora, della "governance" dei porti dello Stretto.

Attenti, dunque, a come verrà interpretata la postilla inserita nel comunicato stampa firmato ieri da Musumeci, e poi ribadita da quasi tutti i partecipanti all' incontro: «La deputazione **messinese**, in subordine, si è pronunciata per l' eventuale unione di **Messina** con l' **Autorità portuale** della Sicilia orientale, seppur con una governance che garantisca il peso e il ruolo della città dello Stretto». Passare, sic et simpliciter, da un accorpamento all' altro, da un' **Autorità** a guida Gioia Tauro a un' **Autorità** a guida Catania, sarebbe assurdo. Anzi, forse ancor più dannoso, vista la concorrenzialità che su alcuni fronti,

-segue

compreso il traffico croceristico, vi è con il porto etneo. Ma, poi, è una questione di principio: Messina-Milazzo insieme rappresentano una realtà ancor più importante di tutti gli altri porti siciliani. Se si stabilisse un' unica Autorità regionale, allora si potrebbe pensare davvero a una sorta di quadripartito Palermo-Catania-Augusta-Messina. Stando le cose come stanno, non può esistere assolutamente l' ipotesi subordinata, quella cioè di Messina che si aggrega, come terzo porto, al sistema già formato da Catania e Augusta con una leadership già ben definita. Attenti - lo ribadiamo - a non cadere dalla padella alla brace. Anche per non far pensare che qui ci sia anche un interesse da parte del catanese Musumeci a rafforzare il sistema guidato dal porto della propria città. Messina e Milazzo devono avere la certezza assoluta di poter utilizzare i propri fondi e compiere le proprie scelte, con assoluta libertà e indipendenza, senza dover chiedere conto e ragione a chi comanda a Gioia Tauro e a Catania.

Alla riunione di ieri pomeriggio erano presenti l' assessore regionale alle Autonomie locali Bernadette Grasso e poi i deputati Antonio De Luca (Movimento 5 stelle), Cateno De Luca (gruppo misto), Francesco De Domenico (Pd), Tommaso Calderone e Luigi Genovese (Forza Italia), Pino Galluzzo (Diventerà bellissima), Antonio Catalfamo ed Elvira Amata (Fratelli d' Italia).

«Incontrerò nei prossimi giorni il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio - è stato l' impegno assunto da Musumeci al termine del confronto - per illustrare la posizione della Regione siciliana, anche con una serie di elementi oggettivi che concorrano alla salvaguardia del Sistema portuale dello Stretto». E su questo, il governatore avrà al suo fianco l' intera città.

Ma la partita sullo scacchiere va giocata bene e di ogni mossa la città deve essere messa nelle condizioni di conoscerne il senso e gli obiettivi. Guai a ripetere i copioni del passato.

Musumeci accoglie l' appello dei deputati:AP Messina autonoma, lo dirò a Delrio

Il no è stato corale ed a Musumeci non è rimasto che prenderne atto, anche perché le sorti dell' **Autorità portuale di Messina** sono state al centro della campagna elettorale ed il governatore conosce bene la posizione della città al riguardo. L' ex presidente Crocetta in questi anni si è limitato a roboanti dichiarazioni con scadenza periodica alle quali non corrispondevano i fatti. Musumeci ha incontrato oggi l' intera deputazione **messinese** proprio in vista della decisione da adottare e da portare a Roma, dove batterà i pugni per dire NO all' accorpamento dell' AP di **Messina** con Gioia Tauro prevista dalla riforma dei porti targata Delrio. E' questo il mandato della deputazione **messinese** che ha ribadito la volontà di chiedere un' **Authority autonoma**, definite "dello Stretto". L' autonomia dell' **Autorità portuale di Messina** è dettata dalla specificità della sua collocazione geografica e delle caratteristiche dell' economia marittima di quello scalo - ha dichiarato Musumeci raccogliendo l' appello - Ritengo ragionevole un sistema che comprenda i porti di **Messina**, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni e, in questo senso, mi muoverò nei confronti del governo centrale. Sarebbe utile, in tale direzione, un intervento su Roma da parte anche della Regione Calabria. Ho voluto, prioritariamente alla decisione della giunta regionale, invitare la deputazione **messinese** per conoscere il proprio punto di vista ". Erano presenti all' incontro l' assessore regionale alle Autonomie locali Bernadette Grasso, Antonio De Luca (Movimento 5 stelle), Cateno De Luca (gruppo misto), Francesco De Domenico (Pd), Tommaso Calderone e Luigi Genovese (Forza Italia), Pino Galuzzo (Diventerà bellissima), Antonio Catalfamo ed Elvira Amata (Fratelli d' Italia). " Mi fa piacere che all' unanimità - continua Musumeci - ci sia stata una convergenza di idee sulla mia proposta da parte dei deputati e ho anche preso atto che, comunque, l' idea dell' accorpamento con lo scalo calabrese di Gioia Tauro sia stata bocciata. La deputazione **messinese**, in subordine, si è pronunciata per l' eventuale unione di **Messina** con l' **Autorità portuale** della Sicilia orientale, seppur con una governance che garantisca il peso e il ruolo della città dello Stretto. Incontrerò nei prossimi giorni il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, per illustrare la posizione della Regione Siciliana, anche con una serie di elementi oggettivi che concorrano alla salvaguardia del **Sistema portuale dello Stretto** ". Chi si è da sempre battuto per l' autonomia dell' AP di **Messina** è il M5S come evidenziato nella nota trasmessa fine incontro: " Già da tempo proponiamo l' istituzione dell' **Autorità**

-segue

portuale dello Stretto- dichiara il deputato a 5Stelle Antonio De Luca - Musumeci mostri autorevolezza e chieda fermamente al Governo nazionale di evitare quello che sarebbe l'ennesimo scippo di risorse provenienti dalla provincia di Messina ". De Luca ha ricordato al governatore come il porto di Gioia Tauro si trovi in una condizione di crisi economica che potrebbe travolgere anche l'autorità portuale di Messina: " Il nostro porto è il primo per numero di passeggeri del Mediterraneo e ha un bilancio con un attivo di oltre 120 milioni di euro e un piano triennale di investimento 2018-2020 pari a circa 310 milioni, mentre quello di Gioia Tauro sta attraversando da tempo una condizioni di crisi ". La capogruppo Ars Valentina Zafarana e il parlamentare Francesco D' Uva sin dal 2015 hanno proposto l' ipotesi di un' Autorità portuale dello Stretto che comprendesse Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria che assicurasse la necessaria continuità territorial. "L' accorpamento- dichiarano Zafarana e D' Uva- sarebbe l' ennesimo smacco per tutti i cittadini siciliani e calabresi che da troppi anni vivono profondi disagi causati dalla progressiva riduzione dei servizi di trasporto per i pendolari, oltre che dalle continue ed illogiche scelte di Trenitalia". Il no all' accorpamento con Gioia Tauro è netto anche per Elvira Amata , deputata di Fratelli d' Italia, che però, in alternative invita a valutare l' ipotesi di un "matrimonio" con Catania e Augusta: " Finalmente si vuol dare voce al nostro territorio senza accettare passivamente scelte imposte dall' alto - dichiara la Amata- Abbiamo espresso tutti insieme la richiesta forte di mantenere l' autonomia dell' AP Messina Milazzo. Abbiamo anche dovuto considerare l' ipotesi di un accorpamento, e in questo caso la mia preferenza è l' adesione ad un sistema unico per la Sicilia Orientale, decisamente più coerente e sensato, di uno sposalizio con la AP calabrese. La riforma della logistica non può essere uno strumento attraverso cui depauperare la realtà dello Stretto di una autonomia che le è propria ". Nel 2016, su sollecitazione dell' Amata il deputato nazionale Fabio Rampelli, di Fd' I aveva presentato un' interrogazione al ministro Delrio proprio sulla vicenda. Stessa posizione per Cateno De Luca , Gruppo misto Sicilia Vera: " L' autorità portuale di Messina non può sparire ed essere accorpata a Gioia Tauro con un ulteriore colpo mortale all' economia ed alla storia del nostro territorio. Purtroppo la classe politica messinese nel parlamento nazionale ha dormito o ha accettato altre prebende in cambio del proprio silenzio sull' ulteriore grave ed inaccettabile scippo compiuto dal Governo Renzi/Gentiloni e non chiedendo misure di salvaguardia dell' Autorità portuale di Messina. La creazione dell' Authority dello Stretto invece avrebbe da sola una movimentazione analoga a quella di tutti i porti della Calabria e sarebbe anche una soluzione più logica. Da Musumeci ci aspettiamo che il Governo Siciliano sia risoluto nell' opporsi a questo scempio." Rosaria Brancato.

ROSARIA BRANCATO

Regione Sicilia: Musumeci, Messina mantenga autonomia Autorità portuale

(FERPRESS) – Roma 31 GEN – “L’autonomia dell’Autorità portuale di Messina è dettata dalla specificità della sua collocazione geografica e delle caratteristiche dell’economia marittima di quello scalo. Ritengo ragionevole un sistema che comprenda i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni e, in questo senso, mi muoverò nei confronti del governo centrale. Sarebbe utile, in tale direzione, un intervento su Roma da parte anche della Regione Calabria. Ho voluto, prioritariamente alla decisione della giunta regionale, invitare la deputazione messinese per conoscere il proprio punto di vista”.

Lo afferma, in una nota, il presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci, dopo aver ricevuto a Palazzo d’Orleans i deputati regionali eletti nel collegio di Messina. Erano presenti l’assessore regionale alle Autonomie locali Bernadette Grasso, Antonio De Luca (Movimento 5 stelle), Catenò De Luca (gruppo misto), Francesco De Domenico (Pd), Tommaso Calderone e Luigi Genovese (Forza Italia), Pino Galuzzo (Diventerà bellissima), Antonio Catalfamo ed Elvira Amata (Fratelli d’Italia).

“Mi fa piacere che all’unanimità – continua Musumeci – ci sia stata una convergenza di idee sulla mia proposta da parte dei deputati e ho anche preso atto che, comunque, l’idea dell’accorpamento con lo scalo calabrese di Gioia Tauro sia stata bocciata. La deputazione messinese, in subordine, si è pronunciata per l’eventuale unione di Messina con l’Autorità portuale della Sicilia orientale, seppur con una governance che garantisca il peso e il ruolo della città dello Stretto”.

“Incontrerò nei prossimi giorni il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, – conclude il presidente della Regione – per illustrare la posizione della Regione Siciliana, anche con una serie di elementi oggettivi che concorrono alla salvaguardia del Sistema portuale dello Stretto”.

Crociere: 2017 record a Cagliari, ma meno navi per il 2018

(ANSA) - CAGLIARI, 31 GEN - Meno navi da crociera e passeggeri in arrivo al porto di Cagliari nel 2018. Ma prospettiva home port (porto di partenza) sempre più vicina.

Anche grazie al protocollo d'intesa siglato tra Autorità di sistema portuale, Comune e aeroporto. In questa direzione va il progetto di ampliamento del terminal crociere con i lavori che dovrebbero iniziare nei prossimi mesi. Tutto questo per preparare un 2019 di nuovo da primato.

La flessione è del 17% per i giganti delle vacanze sul mare e del 15% per i turisti. Saranno 135 le imbarcazioni che approderanno nel capoluogo contro le 163 del 2017. Mentre per le persone a bordo si passa da 430mila a 366mila ospiti. Un calo - legato anche alla rotazione e alla minore presenza di Costa Crociere - che però non preoccupa tanto la Cagliari Cruise port, la società di gestione delle crociere nel capoluogo, che parla comunque di trend positivo: d'altra parte il 2017 è stato un anno da record con numeri difficilmente ripetibili sia per le navi sia per i passeggeri.

"Siamo entrati nella top ten delle destinazioni crocieristiche nazionali - sottolinea l'amministratore delegato Antonio Di Monte - e raggiunto quota un milione di passeggeri dall'inizio dell'attività nel 2013. In una sola giornata abbiamo avuto 10mila ospiti con cinque navi in porto. E il 2018 - spiega Ccp - si preannuncia non meno interessante nonostante una leggera, fisiologica, contrazione".

Poche navi i primi tre mesi del 2018, ma l'exploit sarà ad aprile (14 toccate, quattro in contemporanea) e maggio (19 approdi). E per la festa di Sant'Efisio, arriveranno contemporaneamente due maxi navi Msc, Divina e Opera. Oltre 20 gli armatori a Cagliari. "Ottimo lavoro - dice l'Authority portuale Massimo Deiana - siamo al fianco del Cct. Ci stiamo impegnando a liberare gli spazi dal traffico pesante con una parte importante del settore ro-ro che andrà al porto canale: avremo aree più grandi e funzionali. Possiamo anche immaginare di spostare in futuro anche il traffico passeggeri collegato con le navette". Il sogno? "Non demolire il silos e puntare su un suo utilizzo alternativo". "Crociere bene per l'indotto", osserva l'assessora comunale del Turismo Marzia Cilloccu.(ANSA).

Informare

Nel 2017 il porto di Palermo ha movimentato 6,31 milioni di tonnellate di merci (-2,7%)

I passeggeri sono diminuiti del -5,0%, con un -4,0% dei traghetti e un -10,0% delle crociere. Aumenti del +180,8% e del +628,9% delle merci e dei passeggeri a Termini Imerese

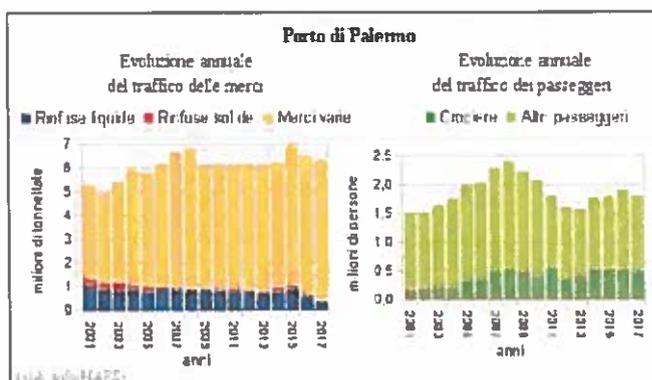
Lo scorso anno i porti di Palermo e di Termini Imerese, che sono amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, hanno movimentato complessivamente 6,98 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +3,8% sul 2016, di cui 4,45 milioni di tonnellate di merci allo sbarco (+1,0%) e 2,53 milioni di tonnellate all'imbarco (+9,0%).

Nel 2017 il solo porto di Palermo ha movimentato un totale di 6,31 milioni di tonnellate di carichi, con un calo del -2,7% sull'anno precedente, di cui 4,08 milioni di tonnellate allo sbarco (-4,0%) e 2,23 milioni di tonnellate all'imbarco (-0,3%). Nel settore delle merci varie il totale in import-export è stato di 5,91 milioni di tonnellate (+0,6%), di cui 5,75 milioni di tonnellate di rotabili (0%) e 159mila tonnellate di merci in container (+24,9%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 13.310 ten (+9,5%). La movimentazione di auto nuove di fabbrica è stata di 59mila veicoli (+12,6%). Nel comparto delle rinfuse liquide sono state movimentate 352mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-29,0%) e in quello delle rinfuse solide 46mila tonnellate di carichi (-59,0%), di cui 34mila tonnellate di cereali (-58,0%) e 12mila tonnellate di altre merci (-61,4%).

Lo scorso anno il traffico dei passeggeri nel porto di Palermo è stato di 1,81 milioni di persone (-5,0%), di cui 1,24 milioni di passeggeri dei traghetti (-4,0%), 115mila passeggeri dei servizi marittimi locali (+5,8%) e 459mila crocieristi (-10,0%), di cui 75mila come home port (+4,4%) e 384mila in transito (-12,3%). Le auto al seguito dei passeggeri sono state 416mila (+3,5%).

Nel 2017 il solo porto di Termini Imerese ha movimentato 671mila tonnellate di merci (+180,8%), di cui 367mila allo sbarco (+142,1%) e 304mila all'imbarco (+248,0%). Il traffico complessivo dei rotabili è stato pari a 527mila tonnellate (+451,1%), mentre quello delle rinfuse solide ha totalizzato 144mila tonnellate (+0,5%), di cui 47mila tonnellate di cereali (-2,3%) e 97mila tonnellate di altri carichi (+1,0%). La movimentazione di auto nuove è stata di 6mila unità (+99,2%). Nel segmento dei passeggeri dei traghetti il traffico è stato di 73mila persone (+628,9%) e le auto al seguito sono state 30mila (+498,7%).

Nell'ultimo trimestre del 2017 il solo porto di Palermo ha registrato un calo del -1,5% del traffico delle merci che è stato pari a 1,54 milioni di tonnellate rispetto a 1,57 milioni di tonnellate nel periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente. Le merci varie sono ammontate a 1,46 milioni di tonnellate (+0,1%), di cui 39mila tonnellate di merci containerizzate (-6,5%) e 1,42 milioni di tonnellate di rotabili (+0,3%). Rinfuse liquide e rinfuse solide sono diminuite rispettivamente del -24,6% e del -13,2% attestandosi a 71mila tonnellate e 15mila tonnellate.



Campania pronta col Piano

Zes, arrivano i decreti attuativi Gentiloni firma

Roma. Le Zone economiche speciali, previste nel "Dl Sud" di agosto scorso, si fanno sempre più vicine. Il presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, ha firmato il decreto ministeriale che ne ratifica i criteri di istituzione. Si tratta dei cosiddetti "decreti attuativi", attesi dalle regioni del Meridione.

Ora mancano solo due passaggi per l'istituzione vera e propria delle Zes: il via libera della Corte dei Conti (il Consiglio di Stato ha già dato l'ok) e la pubblicazione in Gazzetta ufficiale. Dopo questi ultimi due passaggi toccherà alle regioni che vogliono creare una Zes al loro interno presentare il Piano di sviluppo strategico ai ministeri competenti (più avanti spieghiamo quali), il quale, se approvato, porta finalmente alla creazione della Zes. Un iter normativo complesso che, ha assicurato il ministro per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, ora che è arrivato alle battute finali si fa «rapidissimo».

Pare che Campania e Calabria abbiano anticipato i tempi e stiano già pronte. Le delibere di istruttoria sono state approvate dalle rispettive giunte. Per la Campania -come ha rassicurato il presidente del sistema portuale regionale, Pietro Spirito- il Piano strategico è già stato scritto e va solo inserito in un'apposita delibera che conterrà due cose importanti: l'ambito territoriale di giurisdizione della Zes, con i crediti per gli investimenti, e le misure di semplificazione normativa. Le altre regioni da cui ci si aspetta richiesta di Zes sono Puglia (col porto di Taranto), Basilicata e Marche. Il porto è necessario per qualunque regione che voglia fare richiesta di una Zes perché è attorno a queste strutture che si creeranno le aree industriali. Per la Campania il sistema ha come punti chiave gli scali di Napoli e Salerno, gli interporti di Nola e Maritanise e i collegamenti ferroviari tra questi centri. Le imprese che operano lì godranno di crediti d'imposta

segue in ultima pagina

Zes, Gentiloni firma

fino a 50 milioni, a patto però che restino per almeno cinque anni. La misura principale si chiama "Resto al Sud". Inoltre, ci sono incentivi per le imprese agricole. Le risorse per le Zes sono suddivise in tre anni: 25 milioni nel 2018, 31,5 milioni nel 2019 e 150,2 milioni nel 2020. Le regioni di Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia possono fare richiesta d'istituzione ai ministeri di Coesione Territoriale, Economia e Trasporti.

Zes, la Regione intima «Entro il 5 febbraio le aree da recintare»

**Mazzarano: la Basilicata non offre un contributo
Chiarelli: rischio di sprecare un'altra occasione**

di Oronzo MARTUCCI

La Regione non vuole essere accusata dei ritardi che si stanno accumulando nel percorso di istituzione delle Zone economiche speciali, per ognuna delle quali è prevista l'emissione di un Dpcm (Decreto del Consiglio dei ministri) alla cui preparazione è preposto il ministro per il Mezzogiorno restò da Claudio De Vincenti.

Ieri l'assessore regionale allo Sviluppo economico Michele Mazzarano ha inviato una nota al collega della Basilicata, Roberto Chiarelli, per sollecitarlo ad inviare alla Regione Puglia "ad horas" il contributo per poter definire il piano strategico di sviluppo della Zes interregionale Puglia-Basilicata collegata al porto di Taranto sulla cui nascita si sono impegnati i rispettivi governatori, Michele Emiliano e Marcello Pittella. Mazzarano ha ricordato di non aver ricevuto finora

alcun contributo della Basilicata, e "tale assenza rischia di compromettere o quantomeno rallentare l'iter di istituzione della Zes interregionale". Nella nota è stato ricordato che la Regione intende ottenere il Dpcm di istituzione delle Zes entro la fine della legislatura e quindi ogni giorno perso rende non solo difficile ma quasi impossibile rispettare tale scadenza.

La Puglia ha previsto di istituire 2 Zes, una in collegamento con la Basilicata che fa perno attorno al porto di Taranto e alle sue aree retroportuali; l'altra collegata all'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, nel quale rientrano i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Nella Zes adriatica dovrebbe avere un ruolo fondamentale il porto di Brindisi, il quale più di quello di Bari dispone di ampie aree retroportuali dove è possibile garantire l'assegnazione di aree agli in-

Il porto di Taranto. A destra, Michele Mazzarano, sotto Gianfranco Chiarelli



vestitori che vorrebbero cogliere i benefici delle Zes: credito di imposta (206 milioni per tutte le Zes), benefici fiscali con tagli delle imposte locali, semplificazione amministrativa). Nella definizione della Zes adriatica chiede di avere un ruolo la provincia di Lecce, con il recupero di aree logistiche e industriali che hanno i requisiti per entrare nel recinto che verrà predisposto dalla Regione. Nei giorni scorsi lo stesso Mazzarano ha scritto al ministro del

Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, segnalando la necessità di sapere se le aree Sin (Sito interesse nazionale) ai fini della bonifica di Taranto e di Brindisi possono considerarsi utili ai fini della perimetrazione delle Zes. Le aree destinate alle Zes della Puglia sono state quantificate in 4.408 ettari.

Anche il dirigente del dipartimento regionale dello Sviluppo Economico, Domenico La Forgia, sta assumendo iniziative per poter predisporre i Piani di sviluppo strategico entro la metà del mese di febbraio, così da inviare al ministro del Mezzogiorno tutta la documentazione necessaria per ottenere l'emissione del Dpcm di istituzione delle Zes.

L'ISTANZA

La Regione vuole il Dpcm prima delle elezioni

“
Basilicata troppo lenta
Rischia di compromettere
o quantomeno rallentare
l'iter di istituzione



“
Il ministro De Vincenti
candidato Sassuolo
avrà poco tempo ora
da dedicare al Sud



c'è stata una bella gara tra Regione e governo nazionale nel perdere tempo e nel non compiere atti significativi per arrivare a ottenere i decreti di istituzione entro la fine della legislatura».

«Ora la Regione ha intensificato il suo impegno, però siamo a un mese dalla fine legislatura e il ministro De Vincenti, tra l'altro, è stato prima fatto fuori da Renzi e poi candidato nel collegio di Sassuolo. Penso che il ministro avrà poco tempo da dedicare ai Mezzogiorno e alle Zes nei prossimi giorni. Un problema serio. Taranto e la Puglia rischiano di perdere anche questa occasione. Come al solito le contrapposizioni e i giochi di potere in corso nel Pd si ripercuotono sui nostri territori. Taranto non è ben conosciuta da tempo».

Ai presidenti delle Autorità portuali, ai sindaci dei porti interessati e ai presidenti delle Aree di sviluppo industriale della Puglia è stato chiesto di compilare un questionario, con la segnalazione delle aree potenzialmente inseribili nelle Zes, da restituire inderogabilmente alla Regione entro il 5 febbraio prossimo. Solo i contributi che arriveranno entro quella data saranno presi in considerazione nella definizione dei piani strategici.

Insomma, è corsa contro il tempo per ottenere i decreti relativi alle Zes entro la fine della legislatura. Il deputato tarantino di Noi con l'Italia, Gianfranco Chiarelli, a tal proposito ha sottolineato che «sinora

Porto della Spezia, il gruppo Laghezza lancia il servizio "Exchange"

La Spezia - Il servizio permette agli operatori di velocizzare i tempi di scambio di informazioni finalizzate a un rapido svolgimento delle operazioni doganali.

La Spezia - Il **gruppo Laghezza, con sede alla Spezia, lancia il nuovo modulo "Exchange"** che consente di incrementare e ottimizzare l'interazione automatica -attraverso flussi di dati e documenti inviati direttamente con sistema Edi - con i reparti informatici dei singoli clienti. Il servizio permette agli operatori di velocizzare i tempi di scambio di informazioni finalizzate a un rapido svolgimento delle operazioni doganali

La Capitaneria apre agli studenti

Fiumicino. Esperienza scuola-lavoro

FIUMICINO - Ieri mattina il primo gruppo di studenti dell'istituto nautico, accompagnati dai loro tutor scolastici, è stato accolto presso la Capitaneria di Porto di Roma, dal Comandante del porto, Capitano di Vascello Filippo Marini, per iniziare il percorso formativo "alternanza scuola lavoro".

Saranno gli studenti delle classi quinte dell'Istituto Nautico di Roma "De Pinedo -Colonna" a svolgere per primi il percorso formativo previsto dalla convenzione per l'alternanza scuola lavoro relativa all'anno scolastico 2017/2018, siglata lo scorso 20 dicembre 2017 dal dirigente scolastico prof. Stefano Guerra dell'istituto di istruzione superiore ed il Comandante Marini.

L'atto convenzionale che trova la sua naturale collocazione nel Decreto Legislativo n. 77/2005 e nella legge n. 107 del 13 luglio 2015, permetterà ai 37 studenti delle classi del v° anno, di effettuare presso le strutture ed i mezzi della Capitaneria di Porto, uno stage formativo che durerà sino al termine dell'anno scolastico.

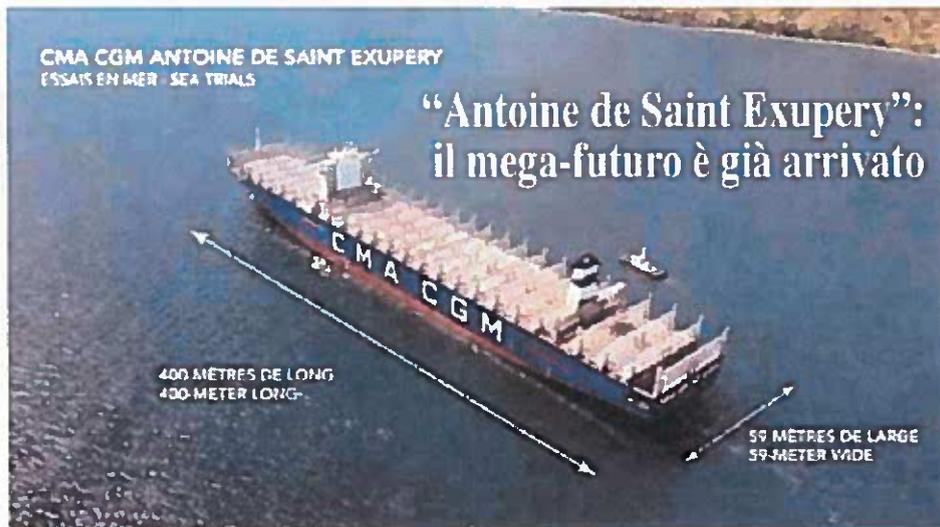
Gli studenti, in procinto di affacciarsi nel mondo lavorativo del settore marittimo, potranno così familiarizzare con l'attività amministrativa ed operativa connessa al vettore nave nel suo complesso, alla sicurezza della navigazione, al soccorso in mare, alla tutela dell'ecosistema marino e al controllo sulla filiera ittica. Per tali attività, quotidianamente svolte dal personale della Guardia Costiera, gli studenti forniranno un loro concreto contributo lavorativo.

Saranno inoltre effettuate attività esterne quali uscite in mare a bordo delle Unità Navali della Guardia Costiera.

Durante il percorso formativo gli studenti del Nautico saranno seguiti dai tutor della scuola e da ufficiali della Capitaneria di Porto.

MERCI, IL PORTO DI BARCELLONA TORNA AI LIVELLI PRE-CRISI

BARCELLONA. Nel 2009 c'era stato il tracollo dei volumi che erano calati del 17,3% dopo il record di traffico annuale del 2008 con 50,55 milioni di tonnellate. Ora solo nel 2017, il porto di Barcellona è riuscito a superare il livello pre-crisi, ma lo ha fatto stabilendo il proprio nuovo picco storico di traffico con un consistente totale di oltre 60 milioni di tonnellate. I risultati del 2017 hanno trainato il nuovo record: nell'anno appena passato lo scalo ha assistito ad un incremento del 26,3% per un totale di 12,49 milioni di tonnellate in più rispetto all'anno precedente. Il risultato del 2017 è stato trainato dai picchi registrati nel settore dei contenitori, delle merci convenzionali e delle rinfuse liquide. Nel segmento delle merci in container il traffico è ammontato a 29,91 milioni di tonnellate, con un'impennata del 42,5% sul 2016 e con un incremento del 17,7% rispetto al precedente record di 25,42 milioni di tonnellate ottenuto nel 2007.



MANILA - È stata consegnata pochi giorni fa ed entrerà il servizio il 6 febbraio, cioè martedì prossimo sulla linea settimanale Asia-Nord Europa-Asia per la compagnia armatoriale francese CMA CGM. È la mega-fulcontainers “Antoine de Saint Exupery”, da 20.600 TEU (ufficiali, perché ufficiosamente qualcuno parla di quasi 21 mila), prima di tre ULCV ordinate dall’armamento francese ai cantieri navali Hanjin Heavy Industries. Si tratta di navi lunghe 400 metri e larghe al baglio massimo 59 metri, con ciascuna un valore di mercato di 129 milioni di dollari Usa.

Non si tratta soltanto di una delle ULCV più grandi attualmente in (segue a pagina 10)

“Antoine de Saint Exupery”

mare, orgogliosa portabandiera della flotta francese, ma anche di un concetto di scafo sostanzialmente nuovo, che dalla sagoma è evidenziato soltanto vedendo la posizione del ponte di comando, nettamente più avanzata che non un tempo, per favorire la visibilità dalla plancia e per meglio distribuire le pile dei containers in coperta. La compagnia ha fatto sapere che messi in fila, i containeri che la “Saint Exupery” può imbarcare rappresentano una fila lunga 123 chilometri, il che lascia intravedere quello che succederà nel porto di sbarco per smaltire tutto il carico, molte innovazioni tecniche riguardano anche la motorizzazione, con risparmio di olio del 25% e dei consumi del 4%, il che si traduce in una altrettanto importante riduzione delle emissioni di CO₂. Molta cura anche nel filtraggio delle acque di sentina,

che vengono purificate prima di essere rilasciate in mare.

Una parola anche al nome: con questa nave la compagnia francese ha inteso onorare la memoria del visconte scrittore, poeta ed aviatore autore del celeberrimo “Il piccolo principe”, ma anche di diari di guerra, caduto con il suo aereo da ricognizione durante la II guerra mondiale tra la Corsica e la Capraia in un breve combattimento aereo con un caccia tedesco.