Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
13,14 e 15 GENNAIO 2018

ITAL'AN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Primo Piano:

- **Video:Assemblea Programmatica Pubblica Assoporti** (Transport)

Dai Porti:

Trieste:

"...Fillandesi Terminalisti..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Lavoro Portuale; accordo Genova–Trieste..."
(Il Secolo XIX, La Repubblica GE,Il sole 24 Ore)
"...Crociere e traghetti..."(La Gazzetta Marittima, Il Secolo XIX, La Repubblica GE)

Livorno:

"...Autorità e Fincantieri, Bacini di carenaggio..."(Giornale di Sicilia, Il Telegrafo, La Gazzetta Marittima, Corriere Marittimo)
"...Authority e Rotary..." (Gazzetta Marittima)
"...I dati dell'Avvisatore Marittimo fanno ala radiografia al Porto..."
(La Gazzetta Marittima)
"...Authority organico unico e in arrivo Macii?..."(La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"... Container: l'Authority non rinnovi la concessione..."(Civonline)
"...Focus: su connettere l'Italia..."
(La Gazzetta Marittima, Corriere Marittimo)

Napoli:

"...Le opere in corso ed i contratti stipulanti nel 2017..."
(L'Informatore Navale)
"...Grimaldi progetta il garage multipiano..." (Informazioni Marittime)
"...Bacini e programmi..." (Ansa, Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Porto sotto scacco..." (Gazzetta del Sud)

Brindisi:

"...Convegno: La Riforma portuale di Federico II..." (Il Nautilus)

Messina:

"...Valuttazione ambientale Stategica..." (ilcittadinodimessina.it)
"...Economia Portuale, oltre lo stallo..." (La Gazzetta Marittima)

Palermo:

"...Nuovo scale di carenaggio..." (Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

InforMARE
Avvisatore Marittimo

VIDEO Assoporti si apre alle nuove sfide della portualità

Assemblea pubblica per Assoporti: in questo modo l'associazione che raggruppa le Autorità di Sistema italiane ha deciso di aprirsi alla pubblica opinione per raccontare a tutti quali sono le principali sfide del cluster nell'anno che è appena cominciato.

http://telenord.it/2018/01/09/assoporti-si-apre-alle-nuove-sfide-della-portualita/

A Trieste finlandesi terminalisti

TRIESTE - Il commissariamento della Depositi Costieri è stato il primo punto all'ordine del giorno del Comitato di Gestione dell'Authority di sistema portuale che si è riunito due giorni fa presso la Torre del Lloyd. Il Comitato ha preso atto della nomina di tre commissari (Roberto Zuliani, Andrea Crismani, Matteo Tonon) da parte del prefetto di Trieste, Annapaola Porzio.

Il provvedimento permetterà l'avvio di una nuova fase per la Depositi Costieri, evitando la decadenza della concessione. I commissari, già insediati, dovranno garantire l'attività dell'impianto, la tutela dei 24

(segue in ultima pagina)

A Trieste finlandesi

lavoratori diretti e del relativo indotto, nonché la pronta riattivazione del servizio di bunkeraggio per le navi.

Tra gli altri punti all'ordine del giorno una nota dell'Authority evidenzia l'introduzione di un nuovo regolamento sulla qualità del lavoro nei magazzini di caffè. Il nuovo atto che andrà a modificare un regolamento in vigore dal 1929, consentirà di ripartire tra più lavoratori il carico di lavoro derivante dalla movimentazione manuale del caffè e quindi ridurre le malattie professionali, migliorando le condizioni di salute dei lavoratori, i trattamenti contrattuali e tutta una serie di interventi sulla formazione professionale. "Un avvenimento di portata storica - come ha affermato Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - in linea con il processo di modernizzazione e sviluppo del porto che vede la tutela dei lavoratori come elemento fondamentale".

Parere positivo è stato rilasciato dal Comitato sulla richiesta di ASTL srl, impresa portuale non terminalista che ha ottenuto l'autorizzazione ad operare quale società esecutrice di attività rientranti nel ciclo operativo di Siderurgica Triestina. L'azienda basata a Cremona, operante nel settore ferroviario, si propone di innovare il ciclo di trasporto connesso all'attività di Siderurgica Triestina, sviluppando la funzione logistica dell'impianto dello stabilimento.

Al via anche il nuovo accordo tra Wärtsilä Italia S.p.A. e il Gruppo Samer relativo all'acquisizione di un ramo d'azienda per lo svolgimento dell'attività di terminalista portuale del colosso finlandese sul canale navigabile. "L'Autorità di Sistema Portuale ha svolto una preziosa attività per arrivare a questo brillante risultato, - ha commentato il presidente D'Agostino. "Siamo quindi molto soddisfatti dell'accordo raggiunto che vede il sub ingresso di Wartsila nella concessione Frigomar che potrà mantenere l'attività in conto terzi".

Il Secolo XIX

Lavoro portuale accordo Genova -Trieste

GENOVA. Intesa in tema di lavoro nei porti tra il Partenariato genovese della formazione portuale (ente di formazione Compagnia Unica Batini, Fondazione Cif, Rina Academy) e l' Agenzia per il lavoro del Porto di Trieste.
Obiettivo, quello di mettere a disposizione le competenze formative in materia portuale di Genova per i circa 130 lavoratori portuali dell' agenzia triestina, di recente costituzione. I dettagli saranno presentati lunedì alle 11.00 nella della Regione Liguria (Sala Auditorium V piano).

Il commento

I CAMALLI SULLA VIA DELLA SETA

Massimo Minella

Davvero la Via della Seta è la rotta su cui far correre i propri traffici? Il corridoio marittimo che la Cina aprirà verso l'Occidente, si sa, ha due terminali strategici nel Mediterraneo come Genova e Trieste. E non è un caso che il governatore Giovanni Toti, così sensibile al tema dell'autonomia, ricorra proprio alla Via della Seta per indicare la necessità dei porti liguri di avere maggiore autonomia finanziaria e quindi più soldi da investire direttamente nelle infrastrutture. Quanto di convinzione politica e quanto di opportunità nel cavalcare un tema caro agli alleati della Lega ci sia nelle parole di Toti non si sa. Ma non è questo il punto. Perché mentre la politica discute, il mondo del lavoro manda un primo eloquente segnale. E lo fa con quel soggetto che, da sempre, offre a Genova la migliore antenna sul mondo dei commerci, i camalli. Sono sempre stati loro a intuire per primi i grandi movimenti delle merci dettati dalla politica internazionale. E ora presentano un accordo, che sarà firmato lunedì in Regione, con l'Agenzia per il Lavoro Portuale di Trieste. Un accordo sulla formazione che guarda proprio alla Via della Seta.

Le infrastrutture

Il ministro Delrio: "Con il Terzo Valico Genova sarà il porto di Germania e Svizzera"

«Di Maio ha detto che il terzo valico non serve: quando Cavour ha fatto la ferrovia, era sovradimensionata rispetto alle esigenze del momento, ma bisogna pensare un po' avanti. Il terzo valico consente a Genova di diventare realmente il porto della Germania e della Svizzera.
Abbandonando il terzo valico rinunci anche alla sostenibilità». Lo dice il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Già il giorno precedente, sullo stesso tema, era intervenuto l'amministratore delegato di Rfi (Fs) Renato Mazzoncini. «Se mettiamo l'occhio al 2022 vediamo una Liguria completamente cambiata: il Terzo Valico sarà finito e sarà fondamentale. Cambierà completamente la storia della Liguria grazie a un collegamento veloce ed efficiente con Milano in un'ora» ha spiegato il manager alla firma del contratto di servizio di 15 anni con la Regione Liguria, che comporta un investimento di oltre 500 milioni di euro. «Se pensiamo al nodo di Milano, al porto di Genova, all'aeroporto internazionale di Malpensa e alle quattro principali città industriali del Paese — Milano, Torino, Genova e Brescia — in un'unica area di 15 milioni di abitanti, capiamo che potenza incredibile può avere. Si giocherà in Europa una partita fondamentale e sarà traino per il Paese — ha aggiunto Mazzoncini — Genova fa parte di una gigantesca area metropolitana, una delle più importanti d'Europa».
— (r.e.)

Il Sole 24 Ore

La nuova Via della Seta. Salerno (Rina): dobbiamo modernizzare le nostre infrastrutture per non perdere una grande opportunità

Genova-Rotterdam, derby cinese

Pechino ha scelto il Mediterraneo come suo hub ma i porti del Nord sono ancora leader

L' Italia è uno dei Paesi mediterranei candidati a trarre grandi vantaggi dalla Bri (Belt & road initiative), ossia il progetto commerciale della Cina per lanciare una nuova Via della seta tra Far East ed Europa.
Il piano lanciato dal presidente della Repubblica cinese Xi Jinping, in effetti, valorizza decisamente le rotte per i porti mediterranei, compresi quelli italiani, guardando, in particolare, a Trieste e Genova. Vi è il notevole rischio, però, che l' eccessiva burocrazia e la forte frammentazione dei poteri presenti in Italia gelino l' interesse dei cinesi per le potenzialità degli scali tricolori quali gate d' ingresso mediterranei verso la mitteleuropa.
A lanciare l' allarme è Ugo Salerno, alla guida del Rina, società che fornisce servizi di certificazione (anche in qualità di registro italiano di classificazione navale), infrastrutture e trasporti, industry. Proprio il Rina, il 24 gennaio, organizza a Genova un convegno, con diversi panelist cinesi, sulle opportunità della Belt & road initiative.
«La Bri - sottolinea Salerno - è il più grande progetto infrastrutturale della storia. Per parteciparvi, però, bisogna essere pronti a collaborare in tempi abbastanza rapidi, perché il piano va avanti; gli investimenti sono già in atto e ce ne saranno altri. Si stima che, alla fine del 2018, saranno stati investiti qualcosa come mille miliardi di dollari. Cifre stratosferiche. Per questo serve la disponibilità a collaborare».
Parlando di porti, secondo Salerno, «Genova è oggi probabilmente il più attrezzato in Italia; non necessariamente sarà l' unico ma può essere il terminale della Via della seta perché può contare su un sistema di infrastrutture ferroviarie, la Torino-Lione, il Terzo valico, e la Torino-Genova, tutte in fase di completamento, che, una volta portato a termine, potrà offrire un collegamento veramente straordinario con il resto dell' Europa». Il porto di Genova però ha anche «tante cose ancora da fare. Una su tutte: la nuova diga foranea per rendere i suoi terminal in grado di reggere in maniera efficace il potenziale nuovo traffico». Trieste, invece, ha, da parte sua, "un vantaggio in termini di pescaggio. Ma non bisogna pensare a una gara tra i due scali, perché i volumi di traffici possibili sono tali che occorre attrezzarsi in una logica per cui un porto non esclude l' altro. Possono benissimo esserci due terminali in Italia».
Nel nostro Paese, però, prosegue Salerno, «abbiamo due grossi problemi: da un lato la burocrazia, dall' altro la frammentazione dei poteri, per cui, quando si decide una cosa a livello centrale, il potere locale

la blocca o viceversa. Insomma, dobbiamo trovare un modo per rispondere in tempo ed essere efficienti. Se riusciamo a farlo, la Bri è un' opportunità grandissima».
Attualmente, aggiunge, «l' Italia è in una posizione, con la Cina, favorevole rispetto al Nord Europa, perché per arrivare da noi c' è molto meno mare da attraversare. Non vedo perché non possiamo essere efficienti come i porti di Rotterdam o Amburgo.
Il motivo potrebbe essere soltanto che noi abbiamo un sistema burocratico e decisionale che è estremamente più farraginoso e che tende a bloccare tutto.
Ma se ci diamo una mossa, possiamo competere con gli scali del Nord e abbiamo perfino un vantaggio. Se invece ci lasciamo mangiare questo vantaggio dall' incapacità di decidere in tempi rapidi, ci troveremo a piangere sul latte versato».
È necessario, dunque, conclude Salerno, «far capire a tutti quanto sia importante la Via della seta, quanto forti saranno gli investimenti ma soprattutto quanto è urgente cambiare il processo decisionale. Per il Rina questo è strategico. Se non si cambia il processo decisionale ci faremo superare dai porti del Nord che, per una volta, sulla Bri partono da una situazione di svantaggio».

Raoul de Forcade

IL CONSUNTIVO 2017 E LE PREVISIONI 2018

Genova, crociere e traghetti

Meno pax come "home port" e più in transito - La supremazia di Msc

GENOVA - Con il mese di dicembre si è chiuso un 2017 dall'andamento in lieve flessione per quanto riguarda il traffico crociere e sostanzialmente stabile per quanto

(segue in ultima pagina)

Genova, crociere

riguarda traffico traghetti nel porto di Genova.

Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2017 si sono registrati 3.003.652 passeggeri contro i 3.110.432 del 2016 (-106.780 pax pari a -3,4%).

I passeggeri crociera sono passati da 1.017.368 nel 2016 a 925.188 nel 2017 (-92.180 pax, pari al -9%).

Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato una interruzione del trend di crescita (seppur modesta) degli anni precedenti, attestandosi su valori sostanzialmente stabili rispetto al 2016: i passeggeri sono passati da 2.093.064 nel 2016 a 2.078.464 nel 2017 (-14.600 unità, pari al -0,7%).

Nello specifico il 2017 ha registrato 212 toccate nave con 925.188 crocieristi, di cui 540.592 home port e 384.596 in transito, in diminuzione rispetto al 2016 (-92.180 passeggeri).

I passeggeri home port sono diminuiti del 15,75%, mentre i passeggeri in transito sono aumentati del 2,36% confermando la tendenza alla crescita già registrata lo scorso anno. Da notare che nel 2017 i pax in transito hanno inciso del 41,6% sul totale, mentre nel 2016 la percentuale era del 37% e nel 2015 del 33,3%.

Sempre importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2017 ha portato nei terminal genovesi 178 toccate con più di 858.000 passeggeri, confermando la forte presenza nel porto di Genova.

Seconda compagnia per navi e passeggeri movimentati è stata la Princess Cruises, con 9 toccate pari a 31.273 passeggeri, tutti in transito.

*

Circa il traffico traghetti, il 2017 ha chiuso con un lieve decremento rispetto all'anno precedente, a tal punto che si può considerare in linea con il 2016. Di seguito il dettaglio: Passeggeri 2.078.464 (-0,70%); Auto 723.884 (-3,89%); Moto 51.921 (+4,98%); Metri lineari 1.806.892 (+0,28%).

Si arresta così la sia pur lieve costante crescita dei passeggeri traghetto registrata negli ultimi anni. Rispetto al 2016 sono stati movimentati 14.600 pax in meno. La Sardegna ha perso oltre 78.000 passeggeri, mentre per contro sono cresciuti la Sicilia (oltre 31.500 passeggeri), la Corsica (circa 16.300 passeggeri), il Nord Africa (circa 18.500 passeggeri).

Il traffico commerciale ha chiuso con circa 5.000 metri lineari di incremento. Sardegna e Spagna hanno perso rispettivamente circa 11.000 e 38.000 metri lineari, mentre Sicilia, Malta e Corsica hanno registrato rispettivamente + 26.500, + 21.700 e + 5.200 metri lineari circa.

Per il 2018 si prevede un moderato incremento del traffico traghetti, con percentuali di crescita intorno al 3%.

Il traffico crociere si prevede invece in incremento: nel 2018 verranno movimentati 220 scali con circa 1.000.000 di crocieristi, di cui 580.000 home porte 420.000 transiti.

MSC confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova, portando circa 950.000 passeggeri con 187 scali, seguita dalla Princess Cruises che porterà 12 scali pari a oltre 30.000 passeggeri.

TRASPORTO MARITTIMO

Maersk, servizio transoceanico da Vado Ligure

GENOVA. E' dedicato all'ortofrutta il primo servizio transoceanico che Maersk farà partire da Vado Ligure sotto la nuova gestione di Apm Terminals. La prima nave, della flotta della controllata Hamburg Sud, è già partita dall'America Latina e arriverà il 21 gennaio nel porto ligure. Le navi porteranno ananas e banane in importazione in Italia e ripartiranno toccando Algeciras, dove i container caricati in export potranno essere trasbordati verso Far East, Middle East e Africa.

CROCIERE
IN PORTO ARRIVA
TOPOLINO

Massimo Minella

Per la prima volta nel 2018 arriveranno nel porto di Genova le navi da crociera della Disney. Manca ancora l'ufficialità, ma la trattativa è in dirittura d'arrivo e l'annuncio dovrebbe essere imminente. Le "toccate" previste dovrebbero essere quattro a partire dalla primavera. Sarà una sfida anche per la città.

pagina V7

Il porto

Crociere Genova aggancia anche la Disney sfida per la città

Arrivano per la prima volta le navi del colosso americano, quattro "toccate" a partire dalla primavera

MASSIMO MINELLA

Topolino arriva in porto. Succederà per la prima volta in primavera, quattro "toccate" in tutto per le navi da crociera della Disney che mai avevano scalato la Lanterna. Un segnale importante, al di là dei numeri, per le Stazioni Marittime che dopo l'addio di P&O erano e sono alla ricerca di compagnie che possano affiancare il soggetto di fatto quasi monopolista in porto, Msc Crociere. Ma vediamo nel dettaglio.

Il nuovo arrivo. Manca ancora l'ufficialità, ma secondo quanto risulta a *Repubblica*, il porto di Genova ha appena agganciato, sul fronte delle crociere, un nuovo cliente, la Disney Cruise, brand che fa capo colosso mondiale dell'entertainment che anni fa decise di entrare nel segmento delle crociere con unità che potessero riassumere la filosofia del gruppo. Firmate dalla Fincantieri, frequentano da tempo il Mediterraneo, ma mai avevano puntato la loro prua su Genova. Lo faranno quest'anno, con quattro accosti e quindi con volumi contenuti. Ma non è questo il punto perché, al di là dei numeri, Genova ha un'ulteriore doppia occasione: crescere nella sua movimentazione complessiva di passeggeri e mostrarsi all'altezza della nuova sfida, accogliente nei confronti dei turisti, aperta e commercialmente reattiva di fronte all'opportunità americana.

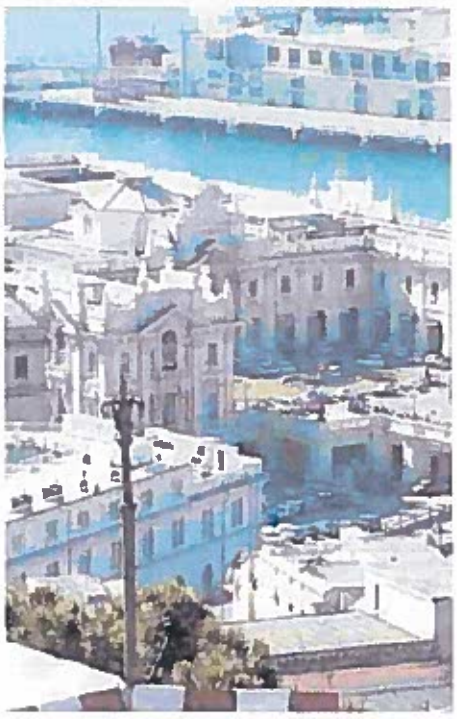
I traffici. Nel 2017 i passeggeri hanno subito una flessione di poco inferiore al 10 per cento, per la perdita di P&O. Gran parte dei 925mila croceristi è salita sulle navi della Msc Crociere, se si considera che la seconda compagnia, la Princess Cruise, ha movimentato poco più di trentamila passeggeri con nove toccate. Nel 2018 i numeri dovrebbero crescere e il porto salire oltre il milione di unità. A fianco di Msc, che nel 2017 ha portato nei terminal genovesi 178 "toccate" con più di 858mila passeggeri, sono pronte nuove compagnie, come appunto Disney. «Per il 2018 il traffico crociere si prevede in incremento – ha spiegato nei giorni scorsi la società guidata dall'amministratore delegato Edoardo Monzani – verranno movimentati 220 scali con circa un milione di croceristi, di cui 580mila home port e 420mila. Msc confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova, portando circa 930mila passeggeri con 187 scali, seguita dalla Princess Cruises che porterà 12 scali con oltre 30mila passeggeri».

La città. Una sfida di questo tipo non può non avere riflessi anche sulla città. Non è tanto una questione di numeri, come si diceva prima e tenuto conto del numero degli accosti che si

tradurrà in circa diecimila passeggeri. Ma come si comporterà Genova di fronte allo sbarco dei croceristi della Disney? Quali iniziative si intenderanno prendere dal punto di vista commerciale e promozionale della città? Non sono interrogativi di poco conto, se si considera che proprio sul turismo Genova si sta giocando una fetta importante del suo futuro. La crescita della città e del territorio, è ormai una tesi condivisa, non passa per fortuna su scelte monoculturali (l'industria, il porto), ma su un mix di offerte che riuniscono appunto industria, portualità, alta tecnologia e servizi, ma anche turismo. Per questo la sfida dell'accoglienza diventa fondamentale.

I turisti. Sono di ieri i numeri del turismo a Genova a novembre, periodo dell'anno certo non dei più floridi. Eppure, proprio grazie agli stranieri. Genova è cresciuta ulteriormente rispetto allo stesso periodo del 2016. Gli arrivi a novembre sono cresciuti del 12,3%, e del 9,1 le presenze, arrivate a 363 mila. Secondo i dati dell'Osservatorio regionale del turismo, c'è stata un'impennata del 16,26% negli arrivi di turisti stranieri rispetto a novembre 2016, e del 15,36% nelle presenze. Per gli italiani la crescita è stata rispettivamente del 9,84% e del 5,45%. Complessivamente nei primi undici mesi del 2017 le presenze hanno superato il record dei 15 milioni di giornate (15.092.669). La quota maggiore è rappresentata da turisti italiani, 8.877.517, ma gli stranieri hanno superato i sei milioni (6.215.152). E adesso la sfida delle crociere, anche con i nuovi voli in arrivo sul "Colombo", a cominciare da quello per Francoforte, possono dare una mano ad alzare ancora l'asticella dei numeri.

La compagnia
A sinistra, una nave da crociera della Disney che a partire dalla primavera comincerà a scalare il porto di Genova



Il porto
Una veduta della Stazione Marittima del porto di Genova, nel 2017 sono stati movimentati 925mila passeggeri

PONTE DORIA APPALTO DA UN MILIONE DI EURO

Giuseppe Filetto

Si parte con Ponte Andrea Doria, la cui riparazione vale più di 950mila euro, e il cui appalto è stato assegnato negli scorsi giorni. Dopodiché, si dovrà provvedere ai bandi di gara degli altri moli: dei Mille, Assereto e Colombo, tutti da riparare nonostante siano stati ristrutturati nel 2012 dalla CoopSette.

pagina VI

Le opere

Ponte Doria da rifare Affidato il primo appalto da 1 milione di euro

GIUSEPPE FILETTO

I moli del porto di Genova - che appena dieci anni dopo essere stati ristrutturati e allungati, stanno crollando uno dopo l'altro - devono essere rifatti. Tanto che in questi giorni è stato assegnato il primo appalto per riparare Ponte Andrea Doria, la banchina passeggeri collassata il 30 agosto scorso. I lavori, per l'importo di 950mila euro, sono stati assegnati alla Ati (Associazione Temporanea di Imprese) costituita da Giustiniana Srl, Barracuda Srl e Terra.Con Srl. Che, a quanto pare, ha presentato l'offerta economicamente più vantaggiosa.

L'appaltante è Stazioni Marittime Spa, la società partecipata dall'Autorità di Sistema (ex Autorità Portuale) che ha in concessione e gestisce tutti i moli passeggeri del porto di Genova: i pontili di attracco delle crociere e dei traghetti di Moby, Tirrenia, Grandi Navi Veloci, Cmtmav e Contanav, provenienti e diretti in Sardegna, Corsica, Sicilia, Tunisia, Marocco e Spagna.

L'oggetto dell'appalto è appunto "L'opera di messa in sicurezza e consolidamento della testata di Ponte Parodi". I lavori dovrebbero durare dai quattro ai cinque mesi, tanto che sullo stesso capitolato di appalto sta indicato "il termine presunto di esecuzione quantificato in 140 giorni". A meno che non arrivi qualche ricorso al Tar, precisa Edoardo Monzani, direttore di Stazioni Marittime. Al bando di gara, infatti, sono state invitate ed hanno partecipato quindici ditte, e come la storia d'Italia insegna, c'è sempre qualcuno che si sente eliminato senza ragione o comunque rivendica titoli e diritti. Si vedrà.

In ogni caso, i moli interessati ai lavori sono quelli ristrutturati nel 2010 da CoopSette, l'impresa che però nel frattempo è stata dichiarata in fallimento e sulla quale il titolare delle aree (l'Autorità di Sistema) difficilmente potrà rivendicare diritto di risarcimento. Tanto che la Procura della Repubblica ha aperto un'inchiesta, affidando le indagini al Roan (Reparto Operativo Aero- Navale) della Guardia di Finanza e alla Capitaneria di Porto. Al momento il fascicolo gestito dal pm Walter Cotugno è un " modello 45", contro ignoti, ma negli scorsi giorni i militari delle Fiamme Gialle e della Guardia Costiera hanno sentito più persone in ambito portuale. In ambienti investigativi ed a Palazzo di Giustizia si conferma che fra i tanti ad essere ascoltato sia stato proprio Monzani.

Il dissesto delle banchine inizia da Ponte Andrea Doria, parzialmente inattivo dalla fine di agosto. Secondo i sopralluoghi tecnici, le sue fondamenta sarebbero "sgretolate" dai vortici delle eliche delle grosse navi. Sicché Stazioni Marittime ha dovuto traslare gli attracchi più a ponente. Non basta. Ai primi di ottobre è comparsa una fessura sulla testata di Ponte dei Mille (anche questo inaugurato nel settembre 2011), dedicato alle crociere: al momento la frattura è considerata di modeste dimensioni, ma preoccupa non poco. Ancora, più indietro nel tempo (il 15 ottobre 2012) sono affondati cinquanta metri di banchine a Calata Zingari, da più di 5 anni inutilizzate.

Nel porto della Jolly Nero che il 7 maggio 2013 fece 9 morti, dopo questi allarmi l'Autorità di Sistema e la Capitaneria di Porto hanno disposto uno screening su tutti i moli e i rilievi tecnici hanno riscontrato "sgrottamenti" alla base delle "scasse" (i cassoni di cemento armato su cui poggiano le banchine) a Ponte Colombo ed a Ponte Assereto. I due moli, a quanto pare più che a rischio, segnano di qualche giorno il distacco di una bitta – la robusta e bassa colonna a fungo fissata sulle banchine – da Ponte dei Mille, durante la manovra di attracco della Msc Meraviglia. "Piccole cose", dicono in ambito Autority. E però, uno dopo l'altro i pontili passeggeri devono essere sottoposti a riparazioni.

Edoardo Monzani direttore generale di Stazioni Marittime la società per azioni partecipata da Autorità di Sistema (ex Autorità Portuale) che in questi giorni ha assegnato l'appalto da 950 mila euro per la riparazione di Ponte Andrea Doria, collassato il 30 agosto scorso e da allora parzialmente inagibile

Successivamente si dovrà provvedere alla riparazione dei ponti dei Mille, Assereto e Colombo

Giornale di Sicilia

Autorità portuale e Fincantieri, lo sviluppo passa da aree e bacini

Oll gruppo navale punta alla ristrutturazione della vasca da 150 mila tonnellate. Lo scambio delle zone renderà più semplici le manovre delle imbarcazioni da crociera

Salvo Ricco OOO Lo chiamano accordo sulla permuta delle aree portuali, quelle nella parte interna del vecchio molo. Intesa che passa dall' interscambio di aree produttive, alcune in concessione a Fincantieri, altre dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale - con il supporto di opere civili per renderle più accessibili - per incrementare la produzione del Cantiere e rendere più sicuri, grazie a un ritrovato spazio sul molo Nord, la manovra e l' attracco delle navi da crociera. Da mesi Fincantieri tesse rapporti con istituzioni ed enti per riaffermare la volontà di investire su Palermo. Non per niente, l' ultima carta che vuole giocarsi al tavolo della Regione è quella dei bacini. Sembrerebbe infatti che l' interesse per la nuova costruzione da 90 mila tonnellate, quel bacino di carenaggio ancora fermo sulla carta, sia scemato in favore di una più semplice soluzione infrastrutturale: la definizione del bacino di 150 mila tonnellate in muratura, in attesa di oltre 100 milioni di euro che dovrebbero arrivare dallo Stato per metterlo a nuovo. Trale opzioni di Fincantieri ci sarebbe il motto «l' unione fa la forza», nel senso che il gruppo navale spingerebbe per mettere insieme i fondi di Stato, Regione e Autorità portuale per portare a termine la ristrutturazione del colosso in muratura, che finora è stato solo bonificato. Ciò significherebbe che i circa 50 milioni (bloccati nelle pastoie burocratiche) destinati alla nuova costruzione del bacino di carenaggio da 90 mila tonnellate (ancora in fase di progettazione esecutiva) dovrebbero deviare verso la definizione di un' altra struttura. Addio così al mega bacino. Così Fincantieri avrebbe a disposizione due grandi bacini (400 e 150 mila tonnellate) per grandi navi.
Riprendiamo dalle aree in permuta. La prima riguarda il molo Nord.
L' ipotesi in discussione prevede una nuova distribuzione delle aree in concessione per lo stabilimento palermitano, con lo svincolo, grazie a una serie di opere civili (strada perimetrale e ponte), di una zona che guadagnerebbe un accesso autonomo. Accesso che farebbe comodo all' autorità portuale, perché in quell' area riconquistata andrebbe a posizionare le navi da crociera senza intralciare le operazioni del cantiere e senza attraversare il cuore dello stabilimento. Scomparirebbero i due piccoli pontili

galleggianti, serviti finora al gruppo navale per il parcheg gio delle navi durante i lavori di allestimento. E in effetti, l' utilizzo del molo Nord e dei suoi pontili è diventato per il Cantiere sempre meno frequente. Per far ciò, Fincantieri chiederebbe l' utilizzo degli spazi adiacenti il bacino da 400 mila tonnellate, di cui una parte già inserita nella concessione esistente, ma non ancora disponibile, e altre da richiedere in concessione. Un' area triangolare ma molto utile a Fincantieri. Proprio al vertice di questo ampio spazio ci sono due gru. Nel progetto si prevede di allungare i binari di corsa delle gru per agevolare le operazioni di carico e scarico dei materiali per i lavori navali dentro il bacino.
Svanito l' interesse per il mega bacino galleggiante, Fincantieri rilancia anche con un altro in muratura, quello da 20 mila tonnellate, che vorrebbe far utilizzare alle imprese locali del mondo della nautica. Tutto ciò nascerebbe con un consorzio, dove Fincantieri garantirebbe la sua presenza. L' azienda fa capire che il cantiere palermitano è un sito strategico per la nuova missione produttiva, tant' è che non fa mistero di aver coperto l' intero anno con una serie di commesse di lavoro. «La prossima settimana incontreremo Fincantieri per definire l' ipotesi che riguarda le aree - conferma Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale -. Abbiamo aperto un dialogo intenso con l' azienda sul tema dell' industria navale e della riqualificazione degli spazi operativi all' interno del porto. L' intento è quello di sviluppare le operazioni produttive e quelle operative dell' ambito portuale senza intralci. La parola d' ordine è new building, ben vengano le nuove costruzioni, che porteranno più lavoro e produttività».
Una cosa è certa: l' autorità portuale è stata perentoria con la Regione sulla rimozione dei bacini da 52 e 19 mila tonnellate (quest' ultimo in condizioni pessime), perché tolgono spazio alla manovra di attracco delle navi da crociera. Il 24 gennaio ci sarà un incontro.
Dal dipartimento regionale alle Attività produttive stanno cercando di trovare una soluzione. I 50 milioni per la trasformazione del bacino di 52 mila tonnellate in uno più grande di 90 mila, nonostante i continui appelli del dipartimento di via La Loggia, non arrivano. Si aspetta il provvedimento del dipartimento alla programmazione (ci sono solo assicurazioni verbali) per rendere disponibili le somme e dare il via all' elaborazione del progetto esecutivo, ai bandi per i lavori e così via, fino alla ricerca di un partner privato che metta almeno altri 30 milioni per definire l' ope ra. Inoltre, dalle Attività produttive c' è l' intenzione di ridare vita al bacino di 19 mila tonnellate, ormai in disuso, provando la strada della transazione con la ditta che aveva vinto l' appalto per la ristrutturazione, che ha in corso una causa con la stessa Regione. A quel punto, il bacino potrebbe essere posizionato accanto a quello di 400 mila tonnellate.
«Ormai sono anni che si parla di un nuovo bacino, ma dell' infrastruttura non c' è nemmeno l' ombra, tranne qualche schizzo su un foglio di carta afferma Angela Biondi, segretario generale della Fiom palermitana - Chiediamo infrastrutture e carichi di lavoro, soprattutto costruzioni. La Regione faccia i passi necessari, e li faccia in fretta, per garantire sviluppo nell' unica industria rimasta nell' area palermitana». (*SARI*)

PORTO E TECNOLOGIA

SCADENZA IN AUTUNNO

LA LETTERA INVIATA AI CIRCOLI DA PARTE DELL'AUTORITÀ PER AVVISARE CHE AD AUTUNNO QUEGLI SPECCHI D'ACQUA DOVRANNO ESSERE LIBERATI

Spostare le barche dal Mediceo Circoli in rivolta. Grana per Corsini

Si rinfiamma la polemica in vista della nascita del 'marina' Benetti

«E' UN'EREDITÀ poco gradevole che mi sono trovato, ma bisogna affrontarla, con la speranza di trovare soluzioni che non penalizzino alcuno». Così Stefano Corsini, presidente dell'Autorità portuale di sistema, sulla nuova grana maturata in questi giorni dopo anni di rinvii, ovvero il trasferimento delle barche da diporto dal mediceo, in vista dei lavori per il 'marina' del gruppo Benetti. Corsini ha ragione parlando di spiacevole eredità. Di fatto, il porto mediceo e la Darsena Nuova sono stati dati in concessione anni fa alla società emanazione di Benetti, per costruire un 'marina' che servirà specialmente ad accogliere i grandi yachts bisognosi di svernare ma anche di refitting. Lavori importanti, lavori lucrosi, perché il refitting ha margini di guadagno almeno cinque volte superiori alla costruzione stessa. Il problema, evidenziato nei giorni scorsi su *Il Telegrafo*, è che per fare il 'marina' bisogna liberare i due specchi d'acqua dalle barche dei circoli nautici. E i circoli sono in rivolta. Dobbiamo partire da un dato di fatto giuridicamente incontestabile: Darsena Nuova e porto Mediceo, quest'ultimo fino all'altezza del recentemente allungato molo Elba, fanno parte di una concessione demaniale che l'Autorità portuale precedente ha dato con tutti i crismi della legalità. Corsini lo premette: «La comunicazione che abbiamo inviato ai circoli, da anni preavvisati che le loro concessioni venivano solo temporaneamente prorogate di anno in anno - sottolinea - non fa altro che richiamare a questa realtà. Da parte nostra ha voluto essere anzi un atto di collaborazione: vi avvertiamo che ad autunno quegli specchi d'acqua dovranno essere liberati, e quindi vi diamo tutto il tempo per organizzarvi».

FACILE a dirsi, hanno replicato i circoli. Perché le soluzioni alternative prospettate, cioè la darsena a ridosso del grande bacino di carenag-

L'OPERA

La nuova struttura ospiterà anche i mega yacht

gio, non sarebbe in grado di accogliere tutte le imbarcazioni oggi nel Mediceo e nella Darsena Nuova. La replica? «Secondo i nostri calcoli – dice Corsini – le barche che hanno diritto, cioè quelle che già c'erano prima che con la concessione scattassero gli avvisi ai circoli, ci starebbero. E faremo possibile per farcele stare».

CAUTO Il presidente dell'Autorità Portuale Stefano Corsini

LA DARSENA della banchina 75 sarà protetta dalla risacca con moli galleggianti da tempo disponibili – ha deciso l'Autorità – mentre le imbarcazioni maggiori, quelle che per dimensioni e delicatezza non dovessero trovare posto, avranno un trattamento di favore nel nuovo 'marina'. L'Autorità aveva studiato anche altre soluzioni: per esempio, spostare le barche a gruppi, mano a mano che dovessero essere trasferite per i lavori, utilizzando anche alcuni spazi davanti alla Capitaneria. «E' tutto da studiare e siamo aperti al confronto – sostiene Corsini – anche perché le soluzioni definitive dovranno essere necessariamente condivise anche con il Comune». Tradotto: il preavviso dato per il prossimo autunno non è uno sfratto brutale, è una offerta di studiare insieme le soluzioni.

Antonio Fulvi

Focus

Spazi sufficienti

Secondo i calcoli dell'Authority le barche che hanno diritto, cioè quelle che già c'erano prima che con la concessione scattassero gli avvisi ai circoli, ci staranno

Intervento

La darsena della banchina 75 sarà protetta dalla risacca con moli galleggianti da tempo disponibili, le imbarcazioni maggiori avranno un trattamento di favore nel nuovo 'marina'

Spostamenti

L'Authority ha proposto di spostare le barche a gruppi, mano a mano che dovessero essere trasferite per i lavori, utilizzando anche spazi davanti alla Capitaneria

LA PRESENTAZIONE DA PARTE DEL PRESIDENTE BREDA A LIVORNO E GROSSETO

Camera di Commercio del Tirreno bilanci e programma per il 2018

Malgrado il taglio dei diritti camerali rimangono iniziative di supporto alle imprese e ai giovani per 2,5 milioni di euro nell'anno

LIVORNO - La Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno si presenta, dopo 16 mesi dalla riforma che ha portato alla fusione delle due Camere di Livorno e Grosseto, con un bilancio sano, che metterà a disposizione per quest'anno 2,5 milioni di risorse per interventi sul territorio, in massima parte a supporto delle imprese, della formazione e dei giovani.

Lo ha raccontato in due distinte conferenze stampa nelle due città il presidente camerale, dottor Riccardo Breda, affiancato dal segretario generale dottor Pierluigi Giuntoli. Breda ha ricordato che il pesante taglio ai diritti camerali (-50%) varato dalla riforma non ha impedito all'azienda di mantenersi vitale, malgrado anche altri oneri verso lo Stato o le istituzioni locali (354 mila euro di Imu, 424 mila euro di diritti allo Stato) pesino in modo anomalo per un ente che di fatto svolge una funzione pubblica. Anche sui diritti camerali ci sono oneri invisibili, nel senso che solo il 73% vengono pagati mentre l'evasione non è recuperabile a breve perché non esistono norme coercitive.

Breda ha fatto poi l'elenco delle iniziative più importanti. Elenco lungo, che parte da oltre 700 mila euro di lavori alle sedi agli investimenti di 1 milione e 791 mila euro di risorse proprie più altre risorse "esterne" che fanno raggiungere i 2,5 milioni già detti. Tra le iniziative sociali, 50 mila euro di restituzione dei diritti camerali alle imprese danneggiate dall'alluvione di settembre (con relativo bando in via di definizione), fondi per la formazione professionale, risorse al Centro Studi camerale che nel solo 2017 ha prodotto ben venti ricerche di alto valore economico, iniziative a sostegno delle filiere locali di olio e vino, per gli arbitrati, per i tavoli di lavoro sulle tematiche del lavoro femminile, giovanile, innovativo. Le aziende partecipate hanno avuto l'attenzione richiesta: sono la Porto 2000, l'Interporto Vespucci, la Toscana Spa e la Porto immobiliare. Sono stati 17 i progetti Ue messi a punto. Il costo del personale - ha ricordato Giuntoli - non raggiunge il 40% del bilancio e il personale stesso è diminuito dopo la fusione a 82 dipendenti, con altri 3 che andranno in pensione a breve.

In sostanza - è la conclusione - una Camera di Commercio delle due province che ha buoni rapporti con le istituzioni, che cura i buoni rapporti con il tessuto produttivo e che ritiene di avere una missione ancora importante e sotto molti aspetti indispensabile per il territorio.

Corriere Marittimo

CCIAA Livorno e Grosseto: Nel 2018 tornano gli investimenti per le imprese (2,5 mln di euro)

Dopo un 2017 "all'insegna del rigore e del risparmio", nel 2018 l'ente camerale pianifica investimenti per: Industria 4.0, alternanza scuola lavoro e valorizzazione beni culturali dei territori.

LIVORNO - "*Il 2017 è stato un anno da mediano, come dice la canzone, cioè è stato un anno di grande lavoro dentro la struttura camerale. I risultati si vedranno da ora in poi. Nel 2018 torneremo ad investire per le imprese per oltre 2,5 milioni di euro*" questo il commento di **Riccardo Breda, - presidente della Camera di Commercio Maremma e Tirreno (Grosseto e Livorno)** - intervenuto alla conferenza stampa di inizio anno, tenutasi nella sede della Camera di Commercio di Livorno, insieme al **segretario generale Pierluigi Giuntoli.**

.

"*Abbiamo affrontato un 2017 con un bilancio previsionale di 1,2 milioni di disavanzo*" - **ha continuato Breda-** " per il 2018 il bilancio previsionale è di 479 mila euro in meno di disavanzo". "*Il lavoro affrontato* ***lo scorso anno*** *è stato soprattutto di riorganizzazione dell'ente,* ***all'insegna del rigore e del risparmio****. Anche per quanto riguarda l'organico si è passati da 95 unità agli attuali 82 dipendenti, senza strappi ma attraverso un piano di pensionamenti e tuttavia mantenendo un alto livello di efficienza nei servizi*".

La Camera di commercio reagisce al taglio delle risorse voluto dalla legge e riesce a stanziare per l'anno in corso risorse destinate alle imprese complessivamente ben **2.524.301** euro, **ovvero il 25% delle entrate globali dell'ente.**

GLI INVESTIMENTI:

In particolare gli investimenti saranno **suddivisi sulle tre linee di indirizzo strategico:**

- **Industria 4.0**;
- **Alternanza scuola - lavoro**, con attenzione ai processi di formazione professionale
- **Valorizzazione dei beni culturali** per la promozione dei territori di cui le province sono ricche.

1.132 mila euro saranno destinati a interventi per la digitalizzazione delle imprese (progetto Punto Impresa Digitale/Industria 4.0), per la formazione e alternanza scuola lavoro- servizi di orientamento al lavoro e alle professioni ed infine per la promozione del turismo e valorizzazione del patrimonio culturale.

Un'altra parte delle risorse è destinata alla realizzazione di programmi finanziati dalla comunità europea, diretti a rendere più competitivo il territorio, in sinergia con altri soggetti istituzionali italiani e stranieri.
A queste risorse vanno aggiunte quelle destinate a tutta una serie di servizi che vengono resi alle imprese ed ai consumatori (ad esempio le attività di certificazione nei settori vitivinicolo e olivicolo; la metrologia legale; gli strumenti di giustizia alternativa, e l'organismo di composizione delle crisi da sovra indebitamento).

La Camera di commercio ha inoltre un piano degli investimenti per il 2018 pari a 750 mila euro. "*Sono iniziative importanti perché possono incidere sul tessuto imprenditoriale* - **ha sottolineato il presidente Breda** - *un segnale di rilievo che le Camere sono essenziali per far crescere il sistema Italia. Non solo: il generale ripensamento delle funzioni affidate alle Camere di commercio non può prescindere dal riappropriarsi del ruolo strategico nell'internazionalizzazione, fronte su cui ci impegneremo nel prossimo futuro*".

Dalla Camera della Maremma e del Tirreno giunge anche un altro concreto segno di vicinanza alle imprese. "*Destineremo una parte delle risorse, pari a 50.000 euro, al ristorno del diritto camerale alle imprese livornesi colpite dall'alluvione nel mese di settembre - spiega il presidente - di fronte a tante dichiarazioni di principio il nostro Ente si muove concretamente, nonostante il taglio che ha ridotto della metà i fondi disponibili*".

Ma come si prendono le decisioni in un nuovo Ente che esprime non più un ambito provinciale, ma due, in un'inedita unione?
"*Ogni scelta sarà sempre più condivisa con le rappresentanze del mondo economico - spiega Riccardo Breda - con il coinvolgimento di tutte le associazioni di categoria, non solo attraverso Giunta e Consiglio ma anche grazie a strumenti ulteriori di governance e definizione delle scelte. In questa direzione la Camera di Commercio ha creato 8 Comitati consultivi sui temi strategici (infrastrutture e trasporti, arcipelago, tutela del mercato, commercio, agricoltura, turismo, portualità e logistica, industria e manifatturiero).*"

"*In questo quadro* - **ha continuato il presidente** - *avranno un ruolo importante le nostre società partecipate, tutte operative in settori strategici dello sviluppo delle province di Livorno e Grosseto, come la portualità, i trasporti, il turismo.*"

"*La Camera proseguirà inoltre il percorso intrapreso come capofila sul progetto del Distretto Agroalimentare: è stata infatti presentata formalmente la domanda di riconoscimento del distretto alla Regione Toscana, e non appena ottenuto tale riconoscimento, presumibilmente a fine mese, saranno presentate al Ministero le domande di adesione dei progetti. Lavoreremo per ulteriori investimenti in agricoltura con l'aiuto della Regione Toscana. Infine, intensificheremo i rapporti di collaborazione con la Regione Toscana e l'Autorità di Sistema Portuale Toscano per condurre un lavoro attento allo sviluppo del territorio e delle infrastrutture (398, Tirrenica, Porto di Livorno e Piombino)*".

FIRMATO A PALAZZO ROSCIANO CON L'AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO

Protocollo con il Rotary Club per cultura, sociale e giovani

Il club di servizi interverrà anche sul Port Center e sul museo navale per incrementare le iniziative rivolte alla storia marittima labronica

Nella foto: Il presidente Corsini e il presidente Odello alla firma del protocollo.

LIVORNO - Alla firma del protocollo tra Autorità portuale del Tirreno Settentrionale e Rotary Club di Livorno c'erano oltre al presidente dell'AdSP Stefano Corsini anche il presidente del Rotary Giorgio Odello, i futuri due presidenti Fabio Matteucci e Luciano Barsotti, e gli imprenditori marittimi soci del Rotary Piero e Corrado Neri. Un "panel" di tutto rispetto dunque, per il progetto che impegna il club a finanziare interventi strutturali finalizzati a valorizzare il musei delle imbarcazioni storiche livornesi ricavato all'interno dell'ex magazzino delle FS, dove già sono ospitati il navicello Pilade che fu restaurato ai tempi dell'Azienda Mezzi Meccanici di Franco Cecchetti e il rimorchiatore Marzocco, uno dei primi tug portuali. A queste due imbarcazioni si aggiungerà, grazie appunto al Rotary, anche il mitico gozzo Teresa, simbolo del Palio Marinaro e donato al museo da Gino Falanga De Martino perché rimanga una testimonianza di una delle gare remiere più eminentemente livornesi.

Il presidente Stefano Corsini ha parlato con appassionata sicurezza del museo, della storia portuale e marittima della città, e della volontà dell'Authority di "rendere Livorno orgogliosa della sua storia ma anche del suo presente". Sociale, cultura e giovani saranno sempre di più la "costola" dell'azione dell'Authority. E il dirigente della comunicazione Gabriele Gargiulo ha chiuso l'incontro presentando il programma di visite al Port Center in Fortezza Vecchia con una serie di appuntamenti tematici già in programma da questo mese fino a tutto giugno. Ci saranno conferenze e seminari a ingresso libero nella sala Ferretti, cominciando dal 15 febbraio prossimo sul tema "Riflessioni sulla città portuale e sul patrimonio urbanistico di Livorno", introdotto dalla dottoressa Morucci dell'AdSP e svolto dagli architetti Corradini e Pichi.

DALLA TORRE AZZURRA DEL PORTO TUTTI I MOVIMENTI NAVI DEL 2017

I dati dell'Avvisatore Marittimo fanno la radiografia a Livorno

L'andamento diviso per tipologia di vettore e per agenzia marittima - Le unità più grandi per le crociere e per i contenitori - Il boom dei ro/ro e dei traghetti

LIVORNO - L'avvisatore marittimo del porto, dall'alto della sua torre azzurra che segna l'ingresso al Mediceo, elabora ogni anno con apprezzabile tempestività i dati relativi al movimento delle navi, anche in raffronto con l'anno precedente. Fornisce anche una serie di grafici e di "torte" sulla divisione dei tipi di traffico, e sull'andamento del meteo.

Estrapolando dall'insieme dei dati che ci sono stati cortesemente forniti, si evince che nel 2017 il totale delle navi arrivate nel porto è stato del 3,03% superiore a quello del 2016. Entrando però nel merito della tipologia di navi, come si può vedere dalla tabella che riportiamo, si nota che le navi portacontenitori sono diminuite del 7,79% (ma il totale dei Teu invece è aumentato) mentre c'è un incremento dei traghetti passeggeri dell'8,78%, delle motocisterne del 13,3% e dei ro/ro del 5,06%. Netto invece il calo dei croceristi (-13,84%), della cellulosa (-6,25%) e delle merci varie (-37,68%).

La percentuale dei traffici vede in testa i traghetti con il 36% degli arrivi totali, seguiti dai ro/ro con il 24% e dai contenitori per il 12%. La nave arrivata in maggior numero di volte è la "Sovereign", unità da crociera di grandi dimensioni. Ma in questo campo la nave con il maggior numero di croceristi è stata la 'Norvegian Epic" del 10 agosto con 4999 passeggeri, mentre la nave più lunga in assoluto è stata la "Indipendence of the Seas" di 338,8 metri, larga 49,2 metri, tra le portacontenitori è registrata la Msc "Judith" di 324,8 metri, larga 42,8 metri.

Il mese più ricco per le crociere, tradizionalmente settembre, l'anno scorso è stato invece ottobre con 48 scali navi. L'agenzia che ha operato con più navi passeggeri è la Medov (146 unità) seguita da Trumpy Hugo (90 navi). Per le navi passeggeri la banchina di gran lunga più utilizzata (49% degli arrivi) è stata l'Alto Fondale seguita dal molo Italia (23%) e dalla banchina 75 (13%).

Tiponave	Anno 2017	Var 2016-2017(%)
Contenitori		
Motonavi	912	-7,88
∑ GT	34302252	-4,91
RoRo	35	-5,41
∑ GT	1748631	-5,61
Totali	947	-7,79
Traghetti pax	2805	8,76
Motocisterne		
Bunker	112	10,89
Crude Oil	71	33,96
Olio comb. denso	2	0,00
Vuote	36	-7,69
Totali	221	13,33
RoRo		
Autovetture nuove	484	4,54
Contenitori	35	-5,41
Passeggeri	172	4,24
Rotabili	1695	18,86
Totali	2386	5,06
Gasiere	43	-4,44
Chimichiere	335	7,37
M/N Passeggeri	339	-14,82
Crocieristi	686449	-13,84
Yacht	105	-13,93
Altre tipologie		
Cellulosa	135	-6,25
Grano	24	26,32
Merce Varia	43	-37,68
Sabbia	5	66,67
Cemento	6	20,00
Impiantistica	35	-23,91
Totale navi arrivate	7853	3,03

Authority Livorno organico unico e in arrivo Macii?

LIVORNO - Tattiche e strategie, esigenze organizzative e compromessi con quello che già c'è ed è difficile da modificare senza innescare sarabande legali. È il panorama che si profila in questi giorni all'interno dell'Autorità portuale di sistema del Tirreno settentrionale, dove Stefano Corsini e Massimo Provinciali stanno ricomponendo il puzzle dell'organico. Dovendo anche mettere insieme, in modo organico, le dirigenze dell'ex Autorità portuale di Livorno con quelle di Piombino.

Di ufficiale non c'è ancora niente: e come sempre, dove non c'è ufficialità ci sono le indiscrezioni. Natura abhorret a vacuo, la natura ha orrore del vuoto scriveva Descartes (Cartesio). Per riempire il vuoto ufficiale, circola voce che le direzioni generali rimarranno praticamente le stesse dei due porti, con qualche aggiustamento e con la copertura dei posti che fino ad oggi sono stati gestiti ad interim dal segretario generale: demanio e quant'altro. Ci sarebbe stato anche un tentativo - non si sa quanto riuscito - di depotenziamento della direzione dell'innovazione, con alcuni passaggi interni. L'unica novità di sostanza - sempre a credere all'ufficioso - sarebbe l'istituzione di una nuova direzione generale quella dei progetti strategici, incaricata a seguire in particolare l'evoluzione della Darsena Europa e delle

Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

Authority Livorno

altre grandi rivoluzioni (Darsena Europa ai raso e Autostrade del mare, General Electric e Neri a Piombino, eccetera) in calendario per l'AdSP. La nuova direzione generale avrebbe già il suo referente: anzi, "la" referente, nella persona della dottoressa Roberta Macii, oggi accasata a Civitavecchia, ma esperta per la Regione su alcuni dei temi più caldi della nostra portualità. Stefano Corsini la strapperà all'amico ed ex collega Francesco Maria di Majo? Si dice che a sostenere questo passaggio di Roberta Macii a Livorno sia in particolare il governatore della Toscana Enrico Rossi. Là dove si puote ciò che si vuole. E più non dimandare. Lo diceva Dante, mi pare...

Containers, Luciani: "L'Authority non rinnovi la concessione"

Il presidente della Cpc interviene sul traffico e prospetta un terminal gestito da imprese locali consorziate: "Msc "occupa" da circa dieci anni uno spazio importante per le dinamiche portuali senza programmare la benché minima crescita"

CIVITAVECCHIA - "Msc "occupa" da circa dieci anni uno spazio importante per le dinamiche portuali, essendo l'unica banchina all'interno del porto di Civitavecchia dedicata ai containers, senza programmare la benché minima crescita ma limitandosi solamente a "vivacchiare" ad un livello nettamente inferiore rispetto alle potenzialità dell'infrastruttura portuale in concessione. Riducendo così il ruolo dello scalo laziale a quello di mero "parcheggio" di contenitori vuoti".

Duro intervento di Enrico Luciani, presidente della Compagnia portuale di Civitavecchia, in merito al traffico container e alla concessione che sta per scadere chiedendo all'Authority di non rinnovarla.

"La Roma terminal container – spiega infatti Luciani - società terminalista di MSC che attualmente è concessionaria del Terminal, è in trattativa con l'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale per il rinnovo dell'autorizzazione ex art 16 e, qualora questa non venisse rinnovata, decadrebbe automaticamente anche la concessione ex art 18. La cosa che noi portuali teniamo a sottolineare, in questa fase di trattativa, è che Msc, vale a dire il secondo armatore per traffico containers nel mondo – tuona il presidente della Cpc - che nella nostra penisola movimenta circa 3 milioni di teus, continua a guardare all'Italia con forte interesse, come evidenziato dalla recente volontà di aumentare la propria presenza presso il Terminal Vte e su Genova. Anche per questo riteniamo che non sia più tollerabile vedere il porto di Civitavecchia (lo scalo più prossimo al mercato di Roma che consuma circa 1 milione di teus all'anno) "mortificato" da Aponte, con previsioni di movimentazione che per questo anno sono addirittura inferiori ai 50mila teus".

Una spiegazione dettagliata di quanto sta accadendo o potrebbe accadere secondo Luciani che incalza: "Le reali intenzioni della compagnia armatoriale svizzera sono state, sono e saranno sempre quelle di non voler implementare il traffico containers nel nostro scalo. Questa gestione scellerata – prosegue duro - inoltre, sta creando problemi ad altri traffici come quello della frutta esotica di Cfft che da questa estate scarica i containers delle banane su altre banchine. Il nostro auspicio è che a questo punto, considerando l'insostenibilità dell'attuale gestione, L'adsp non rinnovi l'autorizzazione ex art 16,

facendo così decadere automaticamente anche l'art 18. Crediamo fermamente che il Terminal container debba essere gestito da imprese locali - tuona - che, anche consorziandosi, rendano finalmente la banchina 25 fruttuosa ed operativa, attirando quegli armatori che ad oggi, vista l'inaffidabilità del gestore, evitano di attraccare, e portando così il terminal a movimentare quei 300mila teus che realisticamente può movimentare".

Il presidente della Cpc prospetta così un aumento occupazionale per tutto il comprensorio e torna su un problema già sottolineato nei giorni scorsi da spedizionieri e Assotir, la mancanza di persona nell'Ufficio Dogane.

"Un eventuale, cospicuo sottodimensionamento potrebbe lasciar presagire la volontà di depotenziare ulteriormente il porto di Civitavecchia. Auspichiamo – dichiara Luciani - per contro, che la visita del Ministro Delrio presso il nostro scalo, prevista martedì prossimo, possa servire anche a dissipare questo "spettro". A nostro modo di vedere l'attuale Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti ha fatto grandi cose per la portualità tutta, ma una drastica riduzione dell'organico del nostro ufficio doganale rappresenterebbe senz'altro un grave errore strategico. Avere una Dogana efficiente – conclude il presidente della Cpc - infatti, è la conditio sine qua non per poter lavorare in un porto operativo e concorrenziale".

Cpc, firmato l'accordo con Grimaldi per 5 anni

Un punto di svolta commentato con soddisfazione dal presidente della Compagnia portuale di Civitavecchia che porta una boccata d'ossigeno al comparto automotive dello scalo cittadino, da tempo in sofferenza. Luciani: "Abbiamo chiuso una lunga trattativa durata mesi, il contratto riguarderà circa 400 lavoratori"

CIVITAVECCHIA - Firmato un importante accordo tra la Cpc e Grimaldi per i prossimi 5 anni. Un punto di svolta per la Compagnia portuale di Civitavecchia dopo i mesi di sofferenza per quanto riguarda l'automotive.

"Abbiamo chiuso una lunga trattativa che dura da mesi - ha spiegato il presidente della Cpc Enrico Luciani - è un risultato nell'interesse di tutto il porto, non solo nel nostro. Il contratto riguarderà circa 400 lavoratori tra Cpc e Cilp. Abbiamo chiuso bene e in equilibrio - ha continuato Luciani - ringraziamo i referenti Grimaldi e la segretaria generale dell'Adsp Roberta Macii. Abbiamo lavorato per far sì che Grimaldi consideri sempre più questo scalo come prioritario".

L'accordo riguarda tutta l'automotive, "noi ci auguriamo - ha concluso Luciani - che una fetta di quella che va da Melfi a Gioiatauro arrivi a Civitavecchia. La Cilp sta predisponendo tutti gli spazi per migliorare le condizioni anche dal punto di vista logistico".

Fra.Bal.

ALL'ESAME IL NUOVO PIANO STRATEGICO PER LA MOBILITÀ

Su connettere l'Italia Focus a Civitavecchia

Il programma dei lavori con la relazione di Ennio Cascetta e gli interventi - Gli investimenti per 123 miliardi di euro

CIVITAVECCHIA-Con Connettere l'Italia, il nuovo piano strategico per la mobilità del Paese, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha promosso lo sviluppo di un sistema logistico e dei trasporti sostenibile, fondato sulla integrazione modale e sull'intermodalità, sulla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente e sulla realizzazione di nuove infrastrutture che siano innanzitutto "utili e condivise". Tale sistema logistico è volto a migliorare l'accessibilità di tutto il territorio, sia in ambito nazionale, sia connettendosi efficientemente con l'Europa ed il Mediterraneo. In questa visione assumono dunque una grande rilevanza sia il sistema portuale nazionale, sia il sistema

(segue in ultima pagina)

Su connettere l'Italia Focus

ferroviario che lo connette ai principali poli produttivi e di consumo nazionali e - tramite i corridoi transalpini - europei.

Da tale visione integrata nasce l'imponente piano da 123 miliardi di euro con cui Connettere l'Italia delinea un disegno armonico basato da un lato su grandi opere epocali quali i grandi tunnel di base alpini, dall'altro su un intervento diffuso di upgrade della rete ferroviaria per raggiungere gli standard prestazionali europei e rendere l'alternativa ferroviaria più competitiva ed efficiente e, infine, sulla riforma portuale e la sua integrazione nel sistema logistico nazionale. L'implementazione di questo disegno sarà in grado di cambiare radicalmente accessibilità e grado di connessione del sistema logistico, produttivo, economico e sociale del paese e, di conseguenza, avrà un grande impatto sulla entità e la geografia dei flussi.

Le Autostrade del Mare, intese come sistema di infrastrutture e servizi marittimi, portuali e di inoltro terrestre di elevata frequenza e qualità, rappresentano l'elemento più efficiente di connessione con il Bacino del Mediterraneo, non solo a servizio dell'Italia, ma di tutta l'Europa.

Già oggi, infatti, l'Italia con oltre 200 milioni di tonnellate trasportate - di cui 101 nel solo segmento Ro-Ro - è di gran lunga il primo mercato europeo per lo Short Sea Shipping (SSS) nel bacino del Mediterraneo, ed anche estendendo l'osservazione a tutti i bacini di traffico, è leader per trasporto in SSS di container, mentre per il trasporto Ro-Ro è seconda solo alla UK. Il settore delle Autostrade del Mare in Italia, inoltre, sta trainando la crescita dei traffici portuali, risultando quello con i maggiori tassi di crescita degli ultimi anni, tanto da aver già superato i target fissati per il 2020 nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. In questo segmento di traffico l'Italia riveste già il ruolo di molo nel Mediterraneo, con una notevole proiezione internazionale delle catchment area dei porti, grazie anche all'integrazione co-modale con la ferrovia. Il trend sembra destinato a non esaurirsi a breve, anche in virtù delle misure di sostegno recentemente implementate, il Marebonus, e delle crescenti, ulteriori, opportunità di integrazione con il sistema ferroviario che si realizzano man mano che gli interventi di upgrade della rete ferroviaria nazionale e di ultimo miglio ferroviario nei porti si realizzano.

La giornata di confronto è dedicata a presentare e discutere la strategia ed il piano di interventi complessivamente messi in campo dal Ministero, con un focus specifico sulle Autostrade del Mare e sugli interventi rivolti da un lato a sostenerne il ruolo già centrale per le connessioni e l'accessibilità al bacino Mediterraneo e, dall'altro, ad ampliarne ulteriormente la portata ed il livello di integrazione modale, in qualità di naturale punto di incontro e sintesi tra la "cura del ferro" e la "cura dell'acqua".

Corriere Marittimo

Focus a Civitavecchia su Autostrade del Mare e Marebonus

CIVITAVECCHIA - Giornata di confronto domani a Civitavecchia, dedicata al focus specifico sulle **Autostrade del Mare**, come sistema di infrastrutture di servizi marittimi, portuali e di inoltro terrestre di elevata frequenza e qualità.Durante i lavori verranno approfonditi argomenti relativi a Marebonus e gli interventi rivolti a sostenerne il ruolo già centrale per le connessioni e l'accessibilità al bacino Mediterraneo e ad ampliarne ulteriormente la portata ed il livello di integrazione modale, in qualità di naturale punto di incontro e sintesi tra la "cura del ferro" e la "cura dell'acqua".
Questi i presupposti del convegno di domani che si svolgerà presso il molo Vespucci del porto di Civitavecchia - Sala Conferenze Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Interverranno:
Nicola Zingaretti, presidente della Regione Lazio
Ennio Cascetta, Amministratore Unico Ram Logistica, Infrastrutture e Trasporti spa;
Thomas Baumgartner, presidente FERCAM S.p.A.;
Matteo Catani, Amministratore Delegato GNV;
Francesco Maria di Majo, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale;
Massimo Ferro, Direttore Corporate Strategy Nestlè;
Emanuele Grimaldi, Vice Presidente International Chamber of Shipping; Giancarlo Laguzzi,
Peter Weiss Presidente FerCargo; Vice Presidente Supply Chain Europe FCA GROUP.

Conclusioni del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio

Modera il dibattito: Andrea Appetecchia, Direttore Isfort.

L'Informatore Navale

Le opere in corso ed i contratti stipulati nel 2017 nel porto di Napoli

Napoli, 12 gennaio 2018 – L'anno 2017 si chiude per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale con risultati significativi sul fronte della ripresa dei lavori infrastrutturali per lo sviluppo del porto. Nel corso degli ultimi mesi dell'anno che ora si conclude, abbiamo firmato sette contratti relativi ad altrettanti interventi infrastrutturali nello scalo partenopeo.

Si tratta di opere rilevanti, perché attengono a settori cruciali quale quello della viabilità ferroviaria e stradale, del dragaggio dei fondali, della ristrutturazione del fabbricato all'Immacolatella Vecchia, della cantieristica, del completamento della rete fognaria e del depuratore, del risanamento e della messa in sicurezza della banchina 33 b.

Nel dettaglio – e in ordine di firma nel corso del 2017 – i contratti dei lavori stipulati riguardano:

- Esecuzione degli interventi di completamento della rete fognaria portuale **euro 11.725.665,93.**
- Ristrutturazione e adeguamento dell'impianto ferroviario all'interno del porto. Importo dell'opera **euro 200.401, 47.**
- Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro dell'edificio Immacolatella Vecchia. Importo dell'opera **euro 3.522.727, 01.**
- Lavori di escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante. Importo dell'opera **euro 25.542.106,66.**
- Lavori di riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni del porto di Napoli **euro 968.246,90**.
- Lavori di realizzazione del depuratore MBR a servizio della rete fognaria portuale **euro 539.293,46.**
- Lavori di risanamento e messa in sicurezza della Banchina n° 33b nel piazzale nord del Bacino di Carenaggio n°3 nel porto di Napoli **euro 9.943.290,62.**

"Ho tenuto a presentare lo stato dei contratti stipulati e dei lavori in corso – ha dichiarato il Presidente Pietro Spirito – perché sono interventi che trasformeranno settori essenziali per la competitività del porto di Napoli. La macchina degli investimenti infrastrutturali riparte con appalti per 50,8 milioni di euro di contratti firmati nel corso del 2017.

Con la realizzazione di queste opere si renderà più efficiente il nostro scalo. Primo tra tutti, il completamento nel 2018 dell'escavo dei fondali: un intervento complesso che ha reso necessario, dopo l'apertura del cantiere, il 16 ottobre scorso, effettuare una serie di interventi propedeutici per realizzare le opere a terra e per procedere a tutte le operazioni necessarie di fase preliminare.

Nel settore della cantieristica e delle riparazioni, possiamo finalmente assegnare la banchina del Molo Carmine, definita la procedura di regolamento dell'approdo. Comincia, inoltre, la progettazione esecutiva per i collegamenti stradali verso l'area di levante, che consentirà di disporre della viabilità coerente con i programmi di sviluppo della infrastruttura portuale.

Sono tutti significativi passi in avanti per dare segnali concreti di un orizzonte mirato alla crescita delle opportunità, con un impegno dell'Autorità per velocizzare procedure, assegnazioni dei lavori, apertura dei cantieri, avvio delle opere. Ogni fine d'anno faremo assieme il punto della situazione sull'avanzamento delle opere e sui programmi ulteriori per rendere il porto di Napoli più competitivo".

I dati di traffico dei primi 11 mesi nella Adsp Tirreno Centrale

E' tempo anche di consuntivi per il traffico movimentato nella Adsp del Tirreno Centrale. I dati ***alla fine del mese di novembre*** segnalano una ***robusta crescita del traffico dei containers, con un incremento rispetto al corrispondente mese dell'anno precedente pari all'11,9%,*** con Salerno che cresce del 18.7% e Napoli del 6,5%. Complessivamente nei primi 11 mesi del 2017 sono stati movimentati dai porti della Adsp più di 890.000 containers, e ci si avvicinerà alla fine dell'anno al milione di Teus.

I passeggeri locali e traghetti crescono nei primi 11 mesi de 4,7%, con un incremento più robusto per i passeggeri locali (5%) rispetto ai traghetti (2,8%). A Salerno la crescita percentuale del traffico passeggeri è molto robusta (+24,6%), mentre a Napoli, che presenta valori assoluti molto più elevati, la crescita è pari al 3%. A Salerno le unità ro-ro continuano ad incrementarsi in modo massiccio: nei primi 11 mesi del 2017, rispetto all'analogo periodo del 2016, l'aumento è pari al 22,8%: le autostrade del mare trovano nella Adsp Tirreno Centrale uno degli snodi primari dello sviluppo. A Salerno le rinfuse solide crescono del 14,2%. Il traffico di gas nel porto di Napoli continua a crescere a ritmi intensi, segnando un aumento del 19,3% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente. Si conferma il segno negativo del traffico crocieristico (-29,4%), ma i segnali indicano una ripresa che si determinerà nel corso del 2018.

La gara per gli chalet del lungomare di Castellammare

D'intesa con l'amministrazione comunale di Castellammare di Stabia stiamo per pubblicare la gara sugli chalet del lungomare cittadino, sul versante della Fontana della Madonna. Di tratta di un intervento di riqualificazione teso a migliorare l'offerta di servizi per i cittadini e per i turisti. sarà molto importante che tale competizione si chiuda con un esito positivo, per dare un volto più adeguato e moderno alla ricettività ed alla accoglienza.

La manifestazione di interesse per la costruzione di un deposito di bunkeraggio di GNL nel porto di Napoli

Come avevamo preannunciato, oggi viene pubblicato sul sito della Autorità l'annuncio della manifestazione di interesse che lanceremo per la costruzione di un deposito di bunkeraggio di GNL nel porto di Napoli. Pubblicheremo la manifestazione di interesse entro il 26 gennaio. Ascolteremo le imprese interessate alla realizzazione di questo investimento privato e poi bandiremo la gara. Abbiamo intanto completato lo studio di prefattibilità, realizzato in collaborazione con l'Università della Campania.

Salerno, Grimaldi progetta il garage multipiano

di **Paolo Bosso**

Pareggiamento dei fondali del porto di Salerno entro gennaio. Circa 70 milioni di cantieri aperti a Napoli per 7 opere. Salerno Porta Ovest alle prese con il disegno degli svincoli autostradali da rifare. Poi, a Napoli, la revoca della concessione di Porto Fiorito, primo passo verso la realizzazione di una darsena di Levante più grande e competitiva. Infine, la realizzazione a Salerno del garage multipiano da parte dell'armatore Grimaldi per incrementare il traffico delle auto FCA prodotte a Melfi. Il segretario generale dell'Adsp, Francesco Messineo, ha garantito che la struttura verrà iniziata a costruire nel 2019: l'armatore Grimaldi sta lavorando al progetto.

L'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale - che governa gli scali di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia – ha tenuto venerdì mattina, nella stazione marittima salernitana disegnata da Zaha Hadid, una conferenza stampa di inizio anno in cui si è parlato a tutto tondo del futuro del sistema portuale campano.

DragaggiUn'idea interessante lanciata dall'Adsp è quella di "internalizzare" l'uso della draga. Per rendere le operazioni di escavo un intervento di manutenzione ordinaria, periodica, e non un'opera di emergenza straordinaria ciclica, l'authority vuole lanciare una gara per far gestire da un privato una nave-draga operativa all'occorrenza, pronta per essere usata nei tre scali.

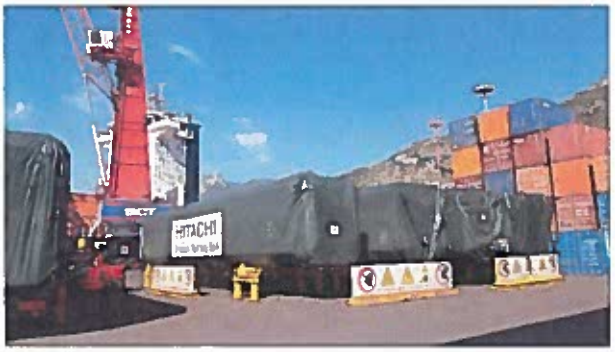
Salerno (le opere programmate)La sfida sarà realizzare i dragaggi in tempo per il 2019, quando l'Adsp dovrà programmare con le compagnie crocieristiche un nuovo ciclo di approdi. La Stazione Zoologica Anton Dohrn sta analizzando i sedimenti da inviare al ministero dell'Ambiente. Terminata questa fase, e ricevuta la Valutazione d'Impatto Ambientale, i dragaggi potranno finalmente partire. Attualmente la bella stazione marittima di Hadid è una cattedrale nel deserto, limitata a ospitare eventi e a far approdare piccole navi per operazioni tecniche. Non avendo un pescaggio sufficiente, non funziona insomma per com'è stata progettata: una stazione marittima. Altro fronte è **Salerno Porta Ovest**. Come ha riferito il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito (foto in alto), il cantiere è a metà dell'opera. È fermo per le indagini della magistratura ma da autunno Saverio Ruperto, commissario nominato dal ministero dello Sviluppo Economico per la gestione di Tecnis, la società che sta realizzando le gallerie, sta lavorando al fitto e poi alla cessione del ramo d'azienda sotto inchiesta per far ripartire i lavori. Il progetto però è da rifare in alcuni punti. «Dobbiamo ragionare progettualmente sugli svincoli autostradali che sono da ridisegnare», precisa Spirito.Infine, c'è il **garage multipiano** dedicato alle autostrade del mare, un progetto di cui si parla almeno dal 2009. Il segretario generale dell'Adsp ha garantito che la struttura verrà iniziata a costruire nel 2019: l'armatore Grimaldi sta lavorando al progetto. «Una volta realizzato consentirà di movimentare circa 800 mila auto l'anno, rispetto alle 600 mila di oggi», spiega Orazio De Nigris, amministratore delegato di Salerno Stazione Marittima.

Napoli (le opere programmate)Come riferito a fine anno scorso, attualmente sono stati chiusi 7 contratti. Le opere in corso tra programmate, esecutive, contrattualizzate e sperimentali sono una miriade per un totale di oltre 200 milioni. Una lista dettagliata la trovate qui.Al di là delle opere, le questioni più attuali sono due: la **vertenza Porto Fiorito** e l'istituzione della **Zona Economica Speciale** (Zes). Per quanto riguarda la prima, l'Adsp sta concordando con l'ex concessionario (l'authority ha riottenuto lo spazio, pari a ben il 7 per cento della superificie concessionabile del porto) la risoluzione del contenzioso, dovuto al fatto che Porto Fiorito non ha potuto più realizzare un porto turistico al limite estremo di Levante del porto. Chiede ben 70 milioni di danni, «un'enormità», come ha riferito Spirito, che l'Adsp non è

disposta a concedere. «Se non riusciremo a concordare una cifra, lo stabilirà il giudice», commenta il presidente dell'Adsp. Sarà importante risolvere questo contenzioso perché una volta chiuso permetterà la realizzazione di un terminal container moderno e competitivo. Infine, per quanto riguarda la Zes, il Consiglio di Stato ha dato il via libera ai decreti attuativi del decreto legge 91 del 2017, varato dal Parlamento ad agosto (il "Dl Sud"). Ora manca il parere della Corte dei Conti a cui seguirà l'entrata in vigore definitiva. La buona notizia è che la Regione Campania ha già pronto il piano strategico attraverso cui chiedere e ottenere l'istituzione della Zes.

Porti: Autorità Tirreno Centrale, bilancio e programmi

Spirito, Salerno Porta Ovest è cantiere strategico



(ANSA) - SALERNO, 12 GEN - Ad un anno dall'insediamento del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, si è svolta a Salerno una conferenza stampa sul bilancio delle attività portate a termine e sui programmi di lavoro per il 2018. Hanno partecipato Pietro Spirito, Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale e i componenti del Comitato di Gestione: Gaetano Criscuolo, Arturo Faraone, Luigi Iavarone, Umberto Masucci.

Tra gli interventi in corso o da programmare, tra gli altri, sul territorio salernitano: Salerno Porta Ovest - I stralcio e II lotto, infrastrutture di security, lavori urgenti di spianamento dei fondali del porto Commerciale di Salerno, Modifica imboccatura Porto Masuccio Salernitano, Prolungamento della scogliera a protezione del bacino di S. Teresa. Proprio su Porta Ovest, il presidente Spirito ha detto: "si tratta di un cantiere strategico non solo per il porto ma anche per la città perché determina il sistema complessivo di viabilità. Dobbiamo considerare il progetto nel suo insieme: è importante completare la galleria, ma soprattutto bisogna continuare a fare gli svincoli perché il beneficio per la città sarà quando si ha uno svincolo coerente con il sistema delle autostrade. Dunque, non solo bisogna completare il 55% di galleria che è ancora ferma, ma dobbiamo ragionare a sistema anche sul tema degli svincoli".

Nel bilancio delle attività l'approvazione di numerose delibere nel 2017 e del piano operativo triennale 2017/19, all'approvazione del Regolamento di funzionamento del Comitato di gestione, all'approvazione del bilancio di previsione per il 2018.

Adsp del Tirreno Centrale: bilancio e programmi

SALERNO – Ad un anno dall'insediamento del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, si è svolta a Salerno una conferenza stampa sul bilancio delle attività portate a termine e sui programmi di lavoro per il 2018. Hanno partecipato Pietro Spirito, Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale e i componenti del Comitato di Gestione: Gaetano Criscuolo, Arturo Faraone, Luigi Iavarone, Umberto Masucci.

Tra gli interventi in corso o da programmare, tra gli altri, sul territorio salernitano: Salerno Porta Ovest – I stralcio e II lotto, infrastrutture di security, lavori urgenti di spianamento dei fondali del porto Commerciale di Salerno, Modifica imboccatura Porto Masuccio Salernitano, Prolungamento della scogliera a protezione del bacino di S. Teresa. Proprio su Porta Ovest, il presidente Spirito ha detto: "si tratta di un cantiere strategico non solo per il porto ma anche per la città perché determina il sistema complessivo di viabilità. Dobbiamo considerare il progetto nel suo insieme: è importante completare la galleria, ma soprattutto bisogna continuare a fare gli svincoli perché il beneficio per la città sarà quando si ha uno svincolo coerente con il sistema delle autostrade. Dunque, non solo bisogna completare il 55% di galleria che è ancora ferma, ma dobbiamo ragionare a sistema anche sul tema degli svincoli".

Nel bilancio delle attività l'approvazione di numerose delibere nel 2017 e del piano operativo triennale 2017/19, all'approvazione del Regolamento di funzionamento del Comitato di gestione, all'approvazione del bilancio di previsione per il 2018.

Gazzetta del Sud

Gioia Tauro, Oliverio e Russo voleranno a Roma per la Zes ma vogliono incontrare Delrio

Porto sotto scacco, Mct in silenzio

Scenari incerti per lo scalo e gli investimenti sono tutti dirottati al Nord

Alfonso Naso reggio calabria Partiamo dalla notizia: martedi alle 13 il governatore Mario Oliverio e l' assessore regionale al porto e al sistema logistico incontreranno il ministro D e Vincenti per la questione della Zona Economica Speciale. Ma il vertice che il governatore spera di avere è quello con il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, per capire quello che sta succedendo al porto di Gioia Tauro. Una situazione caotica dove i due soci che gestiscono il terminal (Medcenter Container Terminal e Msc) non si parlano e con i movimenti che sono in picchiata.

Uno scenario opaco e ai più non comprensibile perché la partita non si gioca certamente in Calabria, come sempre. Nel silenzio più assordante della politica, e nell' atteggiamento sempre altalenante delle organizzazioni sindacali, il commissario dell' Autorità portuale, Andrea Agostinelli, sta tentando di avere chiarezza sulla reale situazione del porto calabrese.

Una iniziativa che arriva dopo che la Msc ha illustrato pubblicamente la motivazione, a suo dire, del perché i movimenti promessi non sono divenuti realtà e cioé per le precarie condizioni infrastrutturali del terminal.

Ma il problema di Gioia Tauro, lo sanno tutti, è molto più grave della situazione del terminal ma investe più da vivicino la tenuta del transhipment. I tre porti del Sud: Gioia, Cagliari e Taranto sono ormai in ginocchio mentre gli investimenti e gli interessi si sono spostati sull' alto Tirreno e sull' Adriatico. C' è da riflettere sul fatto che tutta questa attività annunciata come esplosiva- è bene sottolineare che è solo annunciata- sia nata ormai a cose già fatte. Il porto già da mesi mostrava segni di cedimento e nessuno ha mosso un dito.

Il tavolo romano chiesto dal governatore a Delrio- lo stesso che aveva annunciato a luglio scorso il rilancio dello scalo- quindi dovrebbe essere sostanzialmente inutile. Anche perché se pure dovessero arrivare le misure drastiche annunciate dall' Authority, ben poco cambierebbe nello scenario attuale. Nel caso estremo solo una piccola porzione di banchina potrebbe essere tolta al gruppo Contship che ha realizzato, ricordiamo, tutti i punti (al ribasso) inseriti nella originaria concessione delle banchine.

Ma resta il fatto che le navi e i contenitori li deve sempre portare Aponte che, parliamoci chiaro, può fare il bello e il cattivo tempo dello scalo di Gioia Tauro.

Tralasciando le iniziative clamorose annunciate cosi come l' intervento di Delrio, lo scenario del porto di Gioia Tauro sembra destinato a esplodere in tutta la sua gravità. Resta però da capire il motivo del silenzio che continua a mantenere la società terminalista Mct. Il colosso della Battistello, nonostante le ripetute sollecitazioni, sta scegliendo di non uscire allo scoperto. Si sa che entro 30 giorni risponderà ad Agostinelli. Ma di altro può fare ben poco vista la grave situazione di liquidità. E da qui ai prossimi mesi quello che accadrà sarà davvero difficile capirlo.

Certo, tutte queste azioni annunciate forse dovevano essere portate avanti prima. Non certo in campagna elettorale.

Gazzetta del Sud

Gioia Tauro, il Tar sospende il provvedimento antimafia della Prefettura

Gateway, la ditta Perrone riabilitata

gioia tauro Il primo round va alla ditta Perrone. Prosegue il braccio di ferro tra l' azienda impegnata in alcuni lavori nel porto di Gioia Tauro e l' Authority. Nella giornata di giovedì, il Tar di Reggio Calabria ha concesso la sospensiva che permette all' azienda di riprendere a lavorare, in attesa della discussione nel merito della vicenda che i giudici del Tribunale amministrativo regionale hanno fissato al 9 maggio. «Ritenuto che - si legge nell' ordinanza del Tar - ad un primo sommario esame proprio della fase cautelare, si ravvisano profili di fondatezza del ricorso, con riferimento ai dedotti vizi di carenza di motivazione e difetto di istruttoria, come documentati da parte ricorrente in giudizio e rispetto ai quali le resistenti nulla, allo stato, hanno controdedotto».

In buona sostanza, i giudici ritengono che il ricorso presentato dalla Perrone sia fondato perché la decisione dell' Authority non sarebbe stata ben motivata. L' impresa Perrone, prima della revoca dell' appalto da parte dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, prestava attività di nolo a caldo di mezzo d' opera e che, in subappalto, ha partecipato alla realizzazione del nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tar. Nei mesi scorsi, la ditta non era stata iscritta nella "white list" dalla prefettura di Reggio Calabria. Decisione che aveva portato il commissario Andrea Agostinelli, che guida l' Authority, a estromettere la Perrone dai lavori sulla base del protocollo di legalità siglato con la prefettura. Un documento che rappresenta «una misura di tutela preventiva, nell' esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazione», come dichiarato dallo stesso Agostinelli.

La ditta, però, attraverso i suoi legali ha proposto ricorso al Tar chiedendo la sospensiva urgente del provvedimento e il contestuale reintegro nelle attività di lavoro e nell' accesso al terminal. A giudizio dei legali (Domenico Licastro, Clarizia e Zaccone del foro di Roma) dell' azienda "Costruzioni Perrone" il provvedimento sarebbe da annullare. Una posizione condivisa dal Tar che, prima di discutere nel merito la vicenda, ha accolto la richiesta di sospensiva e, di fatto, dà la possibilità alla Perrone di riprendere i lavori nel porto di Gioia Tauro.(f.a.)

La riforma portuale di Federico II: a Brindisi il 25 gennaio

BRINDISI – La quinta tappa del tour dei porti federiciani che racconta le vicende degli 11 scali scelti da Federico II per l'export dei prodotti agroalimentari del Regnum Siciliae approda a Brindisi grazie alla partnership tra Propeller Club Port of Brindisi, Comune di Brindisi, Società di Storia Patria Puglia Sezione di Brindisi e CRESTA Puglia.

L'antica Brundisium era già porto commerciale strategico ai tempi dell'Impero Romano e, grazie all'ampliamento dell'arsenale e ai dragaggi voluti da Federico II, divenne il più importante scalo del Regno di Sicilia sulla sponda adriatica.
Non compare tra gli scali "export oriented" dell'ordinatio novorum portuum del 1239 ma fu denominato per decreto imperiale "Caput terrarum maritimarum Apuliae" divenendo gate per i traffici mercantili con l'Oriente soprattutto dopo l'alleanza politica e commerciale con la Repubblica marinara di Venezia. Dal porto salpavano le navi per le campagne militari dei crociati e dei pellegrinaggi in Terra Santa oltre che le derrate per l'approvvigionamento dei presidi cristiani d'oltremare. A Brindisi sorsero la Zecca (la moneta coniata era l'Augustale) la Banca di Stato.

Si è riunito il coordinamento della Confederazione Unitaria di Base (CUB) per discutere è approfondire la VAS (Valutazione Ambientale Strategica)

Cub: " Vedere l' affaccio al mare sottratto alla libera fruizione dei cittadini è inaccettabile"

Si è riunito il coordinamento della Confederazione Unitaria di Base (CUB) per discutere è approfondire la VAS (Valutazione Ambientale Strategica) sul piano regolatore del porto e le ricadute sulle attività lavorative della zona falcata e in particolare della cantieristica navale ormai ridotta al lumicino . Esaminare la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), relativa al Piano Regolatore Portuale ci ha riempito di amarezza e rabbia. Vedere l' affaccio al mare cittadino violentato nel suo ecosistema, depredato delle sue potenzialità economiche e soprattutto sottratto alla libera fruizione dei cittadini con la malamministrazione dell' Autorità Portuale è inaccettabile. La CUB ritiene doveroso reagire con tenacia a quanto accaduto per il FAL 3 del P.R.P., relativo alla Falce, nella quale in un passato non molto remoto operavano migliaia di lavoratori della cantieristica (fiore all' occhiello di Messina), del commercio e dei trasporti. L' area fin dal 1954 era stata individuata per la realizzazione del Punto Franco quale viatico di sviluppo per l' intera città in accordo alla sua vocazione marinaresca. A oggi tuttavia, l' A.P. a nostro avviso agisce come una sorta di "esattore" e, in contrasto con le sue prerogative di Ente Promotore di Sviluppo delle attività portuali, gestisce aree che non hanno niente a che vedere con la portualità (Villa Sabin, il Baby Park il lungomare del Ringo, le aree della Fiera con il suo teatro annesso, la passeggiata a mare ecc.). Il risultato di questa scellerata condotta è sotto gli occhi di tutti: degrado e desertificazione sociale. Per non parlare dell' assoluto disinteresse per le prospettive occupazionali dei giovani messinesi, salvo la riproposizione di progetti costosi e devastanti che prevedono la costruzione di torri alte 60 metri e porticcioli turistici che oltre a stravolgere le aree interessate sono totalmente incompatibili con la cantieristica navale e le altre attività sopravvissute. La CUB, fortemente preoccupata per le negative ricadute occupazionali e ambientali, invita il Comune di Messina a non rendersi complice di questa intollerabile aggressione ad una delle zone pregiate del suo territorio ed a utilizzare tutti gli strumenti in suo possesso per pretendere il rispetto dell' accordo con la locale Autorità Portuale, in cui si prevedeva una diminuzione della cementificazione e una maggiore fruizione pubblica del territorio. Il coordinamento della CUB, a fronte delle notizie di un possibile ritiro del ricorso giudiziario sulle aree FAL 3 del P.R.P da parte del Comune, richiama con vigore il sindaco a tornare sulla sua decisione e a rilanciare l' azione giudiziaria onde evitare di passare alla storia cittadina come colui che ha privato i messinesi del proprio affaccio a mare. Simile disgraziata scelta condizionerebbe di fatto il futuro della nostra città e dei messinesi, residenti in un territorio da millenni a forte vocazione marinara, costretti a cedere a Gioia Tauro, il diritto alla pianificazione e allo sviluppo del lavoro nella cantieristica ed a poter usufruire del diritto inalienabile al proprio mare.

Gazzetta del Sud

L' impasse nei lavori alla banchina XX Luglio e le prospettive

Economia portuale, oltre lo stallo

Il fronte cittadino e quello di Giammoro, le opportunità non raccolte

milazzo «A Siracusa una banchina lunga 270 metri e larga 50 è stata costruita in meno di 2 anni di lavoro; a Milazzo, con lo stesso procedimento operativo, di anni ne sono trascorsi già quasi dieci e ancora attendiamo la ripresa del cantiere dopo l' ennesimo stop.
Nel frattempo vediamo passare sopra la nostra testa (e la nostra economia) le proposte di imprenditori privati che vorrebbero investire nel porto milazzese.
Un prezzo che non possiamo continuare a pagare» .
Il Comitato "Grande porto" interviene ancora una volta sull' impasse, davvero infinita, dei lavori della banchina XX Luglio - si era detto che entro gennaio il cantiere sarebbe ripartito - dopo aver appreso della nuova proposta di Bluferries. «Ormai - afferma il comandante Mario Sciotto - è una storia che da parecchi anni si ripete nella gestione del nostro porto. Tutte le volte che armatori disposti ad investire nel porto di Milazzo manifestano la loro volontà ai nostri sindaci ricevono la medesima risposta.
Quale? «Attualmente non possiamo soddisfare le vostre richieste pertanto ne riparleremo quando un nuovo porto sarà localizzato a Giammoro».
Sarà davvero così? «Ed allora - prosegue il presidente del Comitato - creiamolo questo nuovo bacino portuale perché in attesa di questa nuova struttura il porto attuale a fronte di nuove esigenze operative diventa sempre meno funzionale e svolge in modo critico i normali compiti che gli competono. Infatti nell' attesa del porto di Giammoro sono venti anni che la capacità delle nostre banchine non è aumentata. Nel contempo i mezzi veloci e le navi adibite al collegamento con le Isole Eolie sono aumentate di numero e di grandezza le acciaierie Duferdofin hanno incrementato la loro produzione aumentando il numero e la grandezza delle navi adibite al trasporto delle merci. E non è finita: da alcuni mesi opera nel nostro porto con una frequenza media di 4 volte al mese una nave adibita al trasporto di sabbia con destinazione Malta. Riteniamo superfluo rilevare che il traffico gommato leggero e pesante, a supporto della attività portuale, viene a gravare sul traffico cittadino dato che i nostri sindaci non hanno mai voluto ovviare a tale inconveniente creando una bretella di collegamento porto-asse viario. Il fantasma del porto di Giammoro, con il conseguente scaricabarile di ogni decisione sul nostro porto, sulla sua futura realizzazione ha determinato una situazione di precarietà nel porto che ne impedisce lo sviluppo causando notevoli danni all' economia della città».(r.m.)

Focus

Sono due le strade da seguire per rilanciare l' economia del mare. O sviluppare il porto attuale secondo il piano regolatore vigente, oppure investire ingenti somme impiegando tempi biblici per la realizzazione del nuovo porto di Giammoro. Opera prioritaria per tale struttura sarebbe però la creazione di una grande diga foranea essendo la zona non protetta da madre natura. Un vantaggio di cui gode il porto di Milazzo.

Dal primo gennaio 2018 per il Meridione d' Italia potrebbe iniziare una stagione

Le Zone Economiche Speciali per un nuovo sviluppo del Mezzogiorno

A Messina il "Copavist" Comitato di Partenariato Volontario per le infrastrutture, la logistica e i Trasporti della Città Metropolitana, presieduto dall' avv. Michele Minissale, dichiara che grazie all' art. 7-bis della legge 27 febbraio 2017, n. 18. a partire dal primo gennaio 2018 per il Meridione d' Italia potrebbe iniziare una stagione nuova se le Regioni interessate (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sicilia e Sardegna) sapranno sfruttare le opportunità offerte . Il compito ineludibile del Governo centrale sarà quello di far si che la spesa pubblica in conto capitale a favore delle otto regioni del Sud, non possa essere inferiore all' incidenza percentuale della popolazione meridionale sul totale nazionale dei cittadini italiani.Si tratta della cosiddetta "clausola del 34%", tanta è la percentuale della spesa da destinare alle regioni del Sud Italia, data l' incidenza, per il primo anno di applicazione della legge, della popolazione interessata sul totale nazionale.Tale misura normativa ha lo scopo di rendere competitive le regioni meridionali riducendo il loro gap attuale rispetto alle regioni del Centro-Nord, laddove, si pensi che attualmente gli investimenti ordinari nel Sud, sono pari al 22% del totale. E' stato calcolato che se, negli anni dell' ultima crisi, dal 2009 al 2015, fosse stata attivata la clausola del peso demografico piuttosto che di quello produttivo, il Pil del Sud avrebbe praticamente dimezzato la perdita accusata dal 2008. La diminuzione degli occupati sarebbe stata pari a -2,8% invece del -6,8% e si sarebbero persi circa 300 mila posti di lavoro in meno rispetto alla effettiva perdita di occupazione registrata, pari a circa mezzo milione di unità.Se si tiene conto che l' ammontare complessivo degli investimenti statali ordinari è pari a 50 miliardi circa, la quota aggiuntiva di risorse spendibili a disposizione del Mezzogiorno d' Italia sarebbe di ben 6 miliardi. Risorse tutte da destinare a investimenti per rendere competitivo il nostro territorio meridionale, che potrebbe così contare sulla certezza di una cospicua nuova disponibilità di capitali per infrastrutture e opere pubbliche, normalizzando, in tal modo, la spesa ordinaria e valorizzando la funzione aggiuntiva e non sostitutiva dei fondi europei. Se è vero che a partire dalla seconda metà del 2015 l' economia italiana ha dato i primi cenni di ripresa in termini di reddito, di produzione e di occupazione, è anche vero che uno dei

lasciti negativi della crisi economica mondiale iniziata nel 2008 è stato l' ampliamento del divario di competitività tra le aree forti (Centro-Nord) e le aree deboli del Paese (Meridione e isole), a svantaggio di quest' ultime.Sarà bene che alla luce di questo fatto i rappresentanti del Sud - politici, esponenti delle organizzazioni sindacali e datoriali, imprenditori, professionisti, uomini di scienza e dottrina, uomini e donne impegnati nell' associazionismo e nei movimenti di azione civica - si facciano promotori della concreta attuazione della clausola demografica .E' necessario un nuovo approccio alla cosiddetta "questione meridionale", un tema, questo, degradato nel tempo a problema marginale, addirittura scomparso dall' agenda della politica italiana dopo le tante polemiche sull' intervento straordinario nel Mezzogiorno culminate nel 1985 con la messa in liquidazione della Casmez.L' operato di quest' ultima, tuttavia, da qualche anno è stato oggetto di un profonda rilettura, al punto che negli ultimi mesi si è assistito a una rinnovata attenzione alle condizioni di svantaggio e di disagio del nostro Meridione . Difatti, oltre alla citata legge 18/2017, è stata varata anche la legge n° 123 del 03/08/2017, che ha convertito il D.L. n° 91, del 20/06/2017, recante disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno.Tale decreto contiene in particolare quattro misure di grande valore, come quella a favore dei giovani imprenditori nel Mezzogiorno, denominata "Resto al Sud", quella per l' istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES), quella relativa alla semplificazione per la valorizzazione dei Patti per lo sviluppo e alla valorizzazione dei Contratti istituzionali di sviluppo e, infine, quella per la ricollocazione dei lavoratori espulsi dai processi produttivi nelle Regioni meridionali. In particolare si noti l' istituzione delle ZES, ovvero di zone geograficamente limitate e chiaramente identificate, nella quale le imprese potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo. Al fine di generare vantaggi competitivi, il legislatore ha stabilito che la perimetrazione delle ZES debba includere almeno un' area portuale compresa nella rete transeuropea TEN-T .I benefici principali di questo strumento scaturiscono dagli sgravi fiscali e dalle semplificazioni amministrative: le Regioni potranno aggiungere a queste opportunità altre condizioni di favore, a cominciare da incentivi mirati alla crescita produttiva.Posto che sono innegabili le evidenze per le quali l' Autorità portuale di Messina-Milazzo dispone di porti compresi nella richiamata rete TEN-T e la città metropolitana di Messina, almeno sotto il profilo socio-economico, è meno sviluppata rispetto alle altre due città metropolitane della Sicilia, ne consegue che trova oggettivo fondamento il pensiero che i nostri territori godano, di una condizione di priorità in tema di riconoscimento e individuazione di una esclusiva area riconosciuta ZES.Quando il Governo, su motivata proposta della Regione Siciliana, avrà varato i provvedimenti attuativi e istituito la Zona Economica Speciale nella città metropolitana di Messina, spetterà al nostro tessuto economico e sociale il compito gravoso di dimostrare di essere pronto all' appuntamento dell' innovazione di sistema.

Giornale di Sicilia

L' ANALISI. Quindici anni di annunci per un obiettivo non ancora raggiunto

Il nuovo scalo di carenaggio e il ruolo nel Mediterraneo

o I FINANZIAMENTI PER REALIZZARLO SONO DISPONIBILI GIÀ DA TEMPO

Lelio Cusimano IDorsi un traguardo e impegnarsi per non raggiungerlo; in Sicilia la continua invocazione del lavoro e il vuoto d' iniziativa delle Istituzioni regionali danno corpo a questa contraddizione.

Non mancano certo gli esempi e quello dei bacini di carenaggio a Palermo ne rappresenta un' appariscente esemplificazione. Sono quindici anni (dal novembre 2002!) che annunci, impegni, programmi, tavoli ristretti e allargati si susseguono come le onde del mare, ma senza neanche lambire l' obiettivo atteso. Così il «sogno» di un nuovo bacino da 90 mila tonnellate resta ancora tale e a nulla valgono la dotazione finanziaria disponibile già da tempo né la domanda pressante di dotazioni tecniche. Anche se è possibile rinvenire qualche segnale positivo negli interventi del ministro delle Infrastrutture e del presidente dell' Autorità portuale della Sicilia occidentale.

La storia del bacino «fantasma» di Palermo non si fonda solo su un investimento ancora inattuato; risalta, infatti, l' incapacità di leggere i mutamenti intervenuti nei commerci via mare, il ruolo che la Sicilia, il Mezzogiorno e l' intero Paese già svolgono nei trasporti marittimi e le enormi potenzialità di sviluppo che si riconnettono alla nostra presenza nel Mediterraneo; dalla cantieristica alla portualità, dalla ricerca alla nautica.

Sovviene un recente rapporto del centro studi Srm (Le relazioni economiche tra l' Italia e il Mediterraneo, ottobre 2017) che descrive e analizza l' interscambio commerciale con la cosiddetta area Mena; si tratta di un' ampia regione (acronimo di Medio Oriente e Nord Africa) che include tutti i Paesi ubicati nel nord del continente africano e alcuni del vicino Medio Oriente. Nei Paesi dell' area Mena il Pil è cresciuto, nell' ultimo ventennio, del 4,4% annuo (il triplo dell' Europa) e la popolazione di quasi il 50%.

L' Italia ha una posizione rilevante nelle relazioni commerciali con l' area Mena: 70 miliardi di import-export quest' anno, stimati in crescita a 80 miliardi nel 2018. Il Mezzogiorno, in particolare, s' intesta un interscambio di quasi 14 miliardi di euro e pesa per un quinto circa sul totale nazionale dei flussi

commerciali via mare verso l' area.
Non sono soltanto i Paesi dell' area Mena che rendono strategico il Mediterraneo; l' antico Mare Nostrum rappresenta, in termini di superficie, appena lo 0,5% di tutti i mari del mondo, ma già oggi vede transitare il 20% del traffico marittimo, il 25% dei servizi di linea container e il 30% dei flussi petroliferi dell' intero Pianeta. Dopo il recente raddoppio del Canale di Suez i commerci sono in costante crescita.
Nei primi nove mesi del 2017, il canale di Suez ha visto transitare 13 mila navi e 668 milioni di tonnellate di merci (+10%), mentre nuovi attori si affacciano all' orizzonte; l' interscambio cinese è cresciuto dal 2001 ad oggi dell' 841% e quello tedesco del 126%. L' Italia ha visto aumentare i suoi traffici nel Mediterraneo del 55% e si colloca per volumi al secondo posto in Europa, subito dopo la Germania.
È in questo quadro che stride ancor più il vuoto d' iniziativa delle politiche pubbliche della Sicilia in materia di «economia del mare» e si colloca l' annosa vicenda del bacino di carenaggio palermitano, incredibilmente al palo, ancora dopo molti anni.
Le rilevazioni statistiche più recenti confermano una ripresa dell' economia nazionale e meridionale, sostenuta essenzialmente dall' industria; ma denunciano, di contro, la povertà del tessuto industriale siciliano.
Del resto, che aspettarsi da una regione nella quale - non certo casualmente - il 40% della forza lavoro trova occupazione nel «pubblico», mentre nel Nord del Paese il fenomeno incide per appena il 10%?
Intanto sembra avviarsi sulla via del crepuscolo anche lo storico blocco di attività industriali della raffinazione petrolifera.
Dice al Corriere della Sera, Paolo d' Amico presidente dell' omonima società armatoriale: «è in corso una rivoluzione che vede l' intera Europa alle prese con la crisi profonda delle raffinerie, aggredite dai più innovativi impianti sorti in Medio Oriente».
Non sono mai state amate le raffinerie siciliane; generano un elevato carico ambientale e bassa occupazione, ma rappresentano comunque le ultime vestigia della grande industria nel territorio siciliano. Nonostante il disimpegno dei «grandi» - prima la Fiat e ora si paventano le raffinerie - in Sicilia le attività cantieristiche sembrano perseverare; non sembra il caso di saggiarne ulteriormente la resistenza.

LELIO CUSIMANO

La Nazione

I BENI DEL DEMANIO PUNTA LIVIDONIA

Porto Santo Stefano Panorama mozzafiato: il faro andrà ai privati

ARGENTARIO E' STATO PROPRIO il fascino del faro di Punta Lividonia al Monte Argentario e la sua collocazione, a picco sul mare nelle immediate vicinanze del borgo di Porto Santo Stefano, a scatenare il maggior interesse e il maggior numero di richieste degli investitori interessati alla riqualificazione degli antichi edifici costieri di proprietà dello Stato italiano nel 2017. Delle 23 proposte totali arrivate per la terza edizione del progetto Valore Paese-Fari, destinato al recupero e il riuso di 9 fari, torri ed edifici costieri di proprietà dello Stato, tutte strutture di pregio storico e paesaggistico situate da nord a sud lungo le coste italiane, ben 5 hanno riguardato proprio quello che è notoriamente il punto di riferimento di traghetti, pescherecci e yacht miliardari che giungono al Monte Argentario.

AD ANNUNCIARLO è stata proprio l' agenzia del demanio, dopo che i bandi si sono chiusi lo scorso 29 dicembre ed è stato subito avviato l' esame delle offerte che saranno valutate secondo il criterio dell' offerta «economicamente più vantaggiosa», attribuendo un punteggio pari al 70% agli elementi tecnico-progettuali, e un punteggio pari al 30% agli aspetti economici. Oltre alle 5 proposte per il faro di Punta Lividonia a Porto Santo Stefano, sono arrivate 4 richieste per il faro di Capo Santa Croce ad Augusta a Siracusa, 3 rispettivamente per il faro di Punta Marsala sull' isola di Favignana a Trapani, per il faro di Capo d' Orlando a Messina e per l' isola di San Secondo nella Laguna di Venezia, 2 per la Torre Cupo di Corigliano Calabro a Cosenza e 1 offerta rispettivamente per il faro del Colle dei Cappuccini ad Ancona, la torre Monte Pucci a Peschici di Foggia ed il faro Punta Omo Morto a Ustica, Palermo. A premiare la struttura incastonata su uno dei più bei tratti della costa maremmana è stata probabilmente la vista che la vede dominare un ampio tratto di mare compreso tra l' isola del Giglio e Talamone: requisiti questi che le permettono di prestarsi in maniera particolare a uno sfruttamento ai fini turistici. Il progetto del demanio prevede la formula di concessione per 50 anni nei quali chi si aggiudica la struttura può usarla per accoglienza e ristorazione.

Sabino Zuppa

riposto. Alla scadenza del bando dell' Agenzia del demanio, riguardante torri ed edifici costieri, non è giunta alcuna manifestazione di interesse

Nessuna proposta di gestione per il faro Anni fa il Comune aveva pensato di trasformalo in ufficio di accoglienza

Resta al palo, ancora una volta, l' affido a soggetti privati dello storico Faro del porto di Riposto. Tra le ventitré richieste di partecipazione al terzo bando "Valore Paese - Fari" dell' Agenzia nazionale del Demanio - finalizzato al recupero e al riuso di nove fari, torri ed edifici costieri di proprietà dello Stato - nessuna proposta è stata, infatti, presentata da imprenditori privati per la gestione dell' edificio di via Duca degli Abruzzi, posto ad angolo con il lungomare Pantano, che ha ospitato dal 1911 al 1989 il vecchio faro portuale. Secondo il bando dell' Agenzia del Demanio, con scadenza lo scorso 29 dicembre, il concessionario aggiudicatario della gestione dell' edificio dell' ex fanale di segnalamento del porto di Riposto (dichiarato di interesse storico nel 1999 dalla Regione), avrebbe dovuto destinarlo ad «attività turistiche, ricettive, ristorative, iniziative culturali, sociali e di riscoperta del territorio con pubblica fruizione».

L' immobile di via Duca degli Abruzzi - che è stato restituito due anni fa dalla Capitaneria di porto di Catania, che l' aveva in uso dal 1990, all' Agenzia del Demanio - versa oggi in pessime condizioni, fattori che sicuramente non contribuiscono, in concorso con l' esiguità dei locali, a sicuri investimenti da parte dell' imprenditoria privata. Per consentire la partecipazione al bando precedente, concluso anche questo senza alcuna offerta, l' Agenzia regionale del Demanio fece eseguire nell' edificio del vecchio faro - che occupa circa 120 mq - alcuni lavori di messa in sicurezza, contestualmente alla rimozione di materiale contenente fibre da amianto.

Considerato che le gare per l' affido della costruzione marittima sono andate finora deserte, sarebbe forse il caso che l' Agenzia del Demanio tenesse conto della proposta avanzata negli anni scorsi dall' amministrazione Caragliano, cioè di dare il vecchio faro in concessione al Comune. L' intenzione dell' amministrazione resta, infatti, quella di trasformare l' edificio storico di via Duca degli Abruzzi, considerata la sua posizione, in un luogo di accoglienza e informazioni ai turisti che giungono nel porto

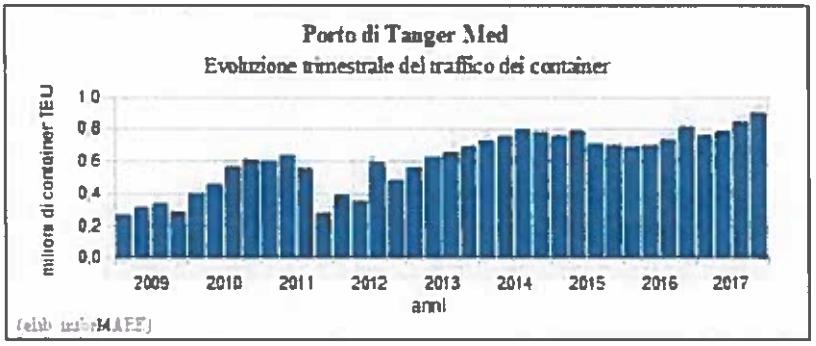
Il porto di Tanger Med ha chiuso il 2017 con un nuovo record annuale dei container movimentati

Stabilito anche il nuovo record annuale di traffico complessivo e, nel periodo ottobre-dicembre, il nuovo record trimestrale dei contenitori

Nel 2017 il porto marocchino di Tanger Med ha registrato il proprio nuovo record annuale assoluto di traffico containerizzato avendo movimentato 3.312.409 teu, con un incremento del +12% rispetto al 2016 e con una crescita del +8% rispetto al precedente record di quasi 3,1 milioni di teu stabilito nel 2014.

Nel quarto trimestre dello scorso anno, inoltre, lo scalo africano ha conseguito anche il proprio nuovo record trimestrale assoluto di traffico dei contenitori con un totale di 908mila teu, con un rialzo del +10% rispetto all'ultimo trimestre del 2016 e con un aumento del +7% sul precedente record trimestrale di 849mila teu ottenuto nel terzo trimestre del 2017.

Lo scorso hanno il porto ha movimentato complessivamente 51,3 milioni di tonnellate di merci, superando per la prima volta la soglia di 50 milioni di tonnellate annuali, con una progressione del +15% sul 2016. In termini di peso il traffico containerizzato è stato pari a 37,4 milioni di tonnellate (+19%). Nel settore del traffico degli idrocarburi il traffico è ammontato a 6,0 milioni di tonnellate (+1%). Il traffico dei rotabili è stato di quasi 7,1 milioni di tonnellate (+14%), traffico che in termini di Tir movimentati è stato di 286mila unità (+9%). Nel segmento delle auto nuove di fabbrica sono stati movimentati 362mila veicoli (+16%). Nel settore dei passeggeri il traffico è stato di oltre 2,8 milioni di persone (+3%).



Partite dalla Cina le super gru dirette a Tanger Med 2 - APM Terminals

L'arrivo è previsto per il 15 febbraio.

TANGERI - Hanno lasciato la Cina viaggiando a bordo di una nave **le prime 3, delle totali 12 gru** (STS - ShipToShore) con comando a distanza, dirette nel porto **Tangeri Med - APM Terminals - in Marorcco**. La consegna è prevista per il 15 febbraio, secondo le informazioni fornite da APM Terminals.

Prodotto da ZPMC (Shanghai Zhenhua Heavy Industry Co.) la società di stato con base a Shanghai, le 12 super gru saranno in grado di operare con navi da 20.000 TEU, e si calcola che movimenteranno un volume di 5 milioni di TEU all'anno.
Le gru STS saranno completamente automatizzate, gestite a distanza da un operatore situato nell'edificio degli uffici vicino alla banchina..

APM Terminals aveva ordinato nel 2016 le 12 gru insieme a 32 gru Automated Rail-Mounted Gantry (ARMG) per il porto di Tangeri Med destinate al **nuovo Terminal container di transhipment "Tanger Med 2" che sarà operativo nel 2019 di cui APM Terminal è l'operatore.**

Tanger Med 2 sarà dotato di operazioni sia convenzionali che completamente automatizzate e di un sistema automatizzato di gate per camion. Secondo le previsioni, questo terminal movimenterà 5 milioni di TEU l'anno a pieno regime, nel 2019, diventando il primo polo automatizzato di questo tipo del nordafrica.

Container, nel 2017 record annuale di traffico per Tanger Med

Con oltre 3,3 milioni di teu, il porto marocchino di Tanger Med ha registrato nel 2017 il suo nuovo record annuale di traffico containerizzato, con un incremento del 12% rispetto al 2016 e una crescita dell'8% rispetto al precedente record di quasi 3,1 milioni di teu stabilito nel 2014.

Nel quarto trimestre dello scorso anno, **comunica** l'Authority nordafricana, lo scalo ha conseguito anche il proprio nuovo record trimestrale nella movimentazione dei contenitori con un rialzo del 10% rispetto allo stesso periodo del 2016.

Con un traffico complessivo di 51,3 milioni di tonnellate di merci nel 2017, è stata superata per la prima volta la soglia di 50 milioni di tonnellate annuali, con una progressione del 15% sul 2016. In questo quadro, tutti i settori hanno chiuso il 2017 con segno positivo. Il traffico degli idrocarburi ha registrato un +1%. Il traffico dei rotabili è cresciuto del 14%, le auto nuove del 16% e del 3% sono aumentati i passeggeri.

Tanger Med, nuovo record nel 2017

Genova -Lo scalo di Tanger Med nel corso del 2017 ha segnato un nuovo record di traffico superando i 3,3 milioni di contenitori. Il porto marocchino ha così aumentato del 12% i propri volumi, rispetto alle quote stabilite nel corso del 2016. Il precedente record era stato stabilito nel 2014, quando i volumi avevano toccato i 3,1 milioni di teu.

Il dato è stato trainato da un trimestre decisamente positivo: nell'ultima parte dell'anno il traffico è stato pari a 908 mila teu, con una crescita del 10%.

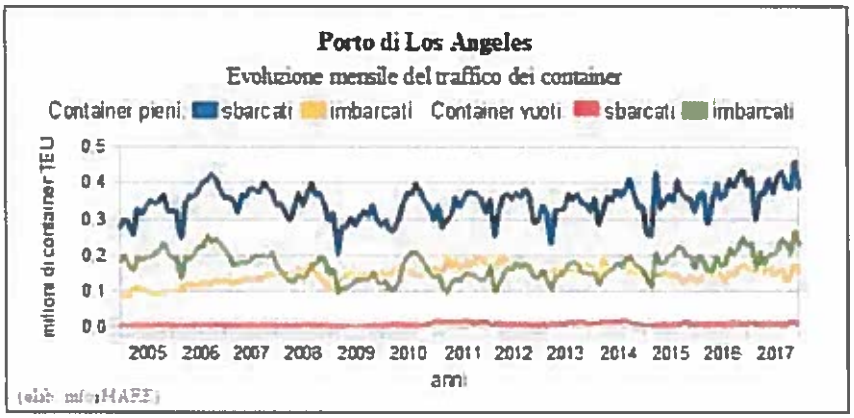
Nel 2017 il porto di Los Angeles ha stabilito il proprio nuovo record annuale assoluto di traffico dei container

Picchi storici di contenitori pieni allo sbarco e di contenitori vuoti

Nel 2017 il porto di Los Angeles ha stabilito il proprio nuovo record annuale assoluto di traffico dei container avendo movimentato 9.343.193 teu, con un incremento del +5,5% rispetto al 2016 quando era stato conseguito il precedente record con 8.856.783 teu.

Il nuovo picco storico è stato ottenuto grazie al record assoluto di container pieni sbarcati nel porto californiano che sono ammontati a 4.716.089 teu, con una progressione del +3,8% sul precedente record di 4.544.748 teu del 2016, e grazie al record assoluto di container vuoti movimentati che si sono attestati a 2.727.170 teu, con un aumento del +9,4% sul 2016 e con una crescita del +3,8% rispetto al precedente record di 2.638.048 teu vuoti registrato nel 2006. Quest'ultimo massimo storico, così come nel 2006, è stato realizzato grazie al record di contenitori vuoti all'imbarco che sono stati pari a 2.558.883 teu (+9,5% sul 2016). Lo scorso anno la movimentazione di container pieni all'imbarco ha totalizzato 1.899.934 teu, con un rialzo del +4,5% sul 2016.

Nel solo mese di dicembre del 2017 il porto di Los Angeles ha movimentato un traffico containerizzato pari complessivamente a 779.211 teu, totale del mese che risulta inferiore solo a quello registrato nel dicembre 2016 quando era stato segnato il record assoluto per questo mese dell'anno con 796.537 teu.



La Autoridad Portuaria de Valencia reduce su deuda un 25% en tres años

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) cerró el ejercicio de 2017 con una deuda con entidades de crédito a largo plazo de 393 millones de euros, cifra que supone una reducción del 25% respecto a los 522 millones de euros que se registraron al final de 2014. Aurelio Martínez, presidente de la APV, destacó que el esfuerzo «realizado para reducir la deuda a largo plazo nos permitirá reducir las tasas y embarcarnos en nuevas inversiones, imprescindibles para la mejora de la conectividad terrestre de y entre los puertos de Valencia y Sagunto, así como actuaciones en nuestro *hinterland*, todo ello con el fin de continuar mejorando nuestra competitividad».

Con ello, la deuda a largo plazo de la APV se sitúa por primera vez en los últimos años por debajo de los 400 millones de euros, gracias a las amortizaciones extraordinarias aprobadas por el Consejo de Administración en los dos últimos años. Se ha reducido la deuda en alrededor de 130 millones de euros en los últimos tres años: 35,8 millones en el 2015, 58,2 millones en el 2016 y 35,7 millones en el 2017.

En los tres últimos ejercicios, la reducción de la deuda ha sido más acelerada debido a las mencionadas amortizaciones aprobadas por el Consejo de Administración de la APV, que ascendieron a 45 millones de euros. En el 2011 se alcanzó el nivel máximo de endeudamiento con motivo de las grandes inversiones realizadas en el dique Norte, lo que motivó que se superaran los 595 millones de euros en créditos a largo plazo con entidades financieras. Desde el 2012 no se han contraído nuevas deudas a través de este sistema.

Puerto de Valencia

Cosco posticipa la consegna delle nuove portacontainer

Genova - Cosco e Yang Ming hanno deciso di posticipare la consegna delle navi previste quest'anno al 2019. Così Cosco riceverà solamente la metà delle portacontainer con più di 14 mila teu di capacità pianificate originariamente. Il mercato festeggia perché vede così ridursi la possibilità che il gigante cinese intervenga con una politica aggressiva dei prezzi determinata dell'eccesso di stiva, come spiegano gli esperti di SeaIntelligence Consulting.

Evergreen ordina 20 nuove portacontainer

Genova - Evergreen Marine Corp ha confermato l'ordine per 20 portacontainer di nuova costruzione da 11 mila teu. L'accordo vale 1,8 miliardi di dollari. Con la mossa Evergreen punta a ringiovanire la flotta e a chiuder ei vecchi contratti charter per le navi con maggiore anzianità operativa. La compagnia, tre anni fa, aveva firmato una commessa per la costruzione di 11 navi da 18 mila teu a Shoei.

Koper chiude l'anno a 911 mila container

Genova - Il totale del traffico raggiunto dal porto di Koper supera i 23,4 milioni di tonnellate, con un aumento del 6% rispetto all'anno scorso. Le statistiche sui carichi mostrano una crescita in tutti i settori, tranne che nel general cargo. Il traffico container ha raggiunto e superato i 911 mila teu, permettendo a Koper di difendere il primato raggiunto nell'Adriatico.

Carbone, aumenta il commercio mondiale

Genova - Il trasporto di carbone via mare è cresciuto dell'1,5% nell'ultimo anno. Merito della crescita di esportazioni che nel corso del 2017 sono cresciute negli Stati Uniti, in Cina e in Russia. Lo sostengono le analisi e i dati dell'associazione tedesca di importatori di carbone (la VDKI). Il commercio sia in import che in export, è arrivato a 1,143 miliardi di tonnellate di carbone. Nel 2016 si era fermato 1,126 miliardi di tonnellate. Secondo i dati, gli Stati Uniti hanno aumentato la quota di export del 60% e la Russia e il Sud Africa del 7%. Cedono invece terreno la Colombia (-4%) e l'Australia (-6%). Sul fronte della produzione gli Usa hanno aumentato del 7%, la Cina del 2% e l'India di oltre 3 punti percentuali. La Cina rimane il Paese in grado di determinare l'andamento del del mercato.