Il Secolo XIX

L' AUTORITÀ DI SISTEMA: «NUOVI FONDALI PREVISTI NEL 2019, MA POSSIAMO ACCELERARE». REBUS LNG

Msc chiede dragaggi e gas per le mega -navi

La compagnia pronta a portare unità da 200 mila tonnellate: in pista Genova, Livorno e La Spezia

GENOVA. È arrivata ieri mattina per la prima volta nel porto di Genova - proveniente da Marsiglia e diretta a Napoli - la "Msc Meraviglia", la nave passeggeri più grande mai transitata sotto la Lanterna (oltre 171 mila tonnellate di stazza lorda, più di 5.700 passeggeri).

Si tratta del secondo record di questo tipo in meno di due mesi, e questo dà la dimensione di come il fenomeno del gigantismo navale sia arrivato in tutta la sua concretezza anche nell' ambito del trasporto passeggeri, con un aumento di scala destinato ancora ad aumentare nel futuro.

Come nel settore commerciale, anche qui gli armatori chiedono investimenti ai porti, e ieri l' amministratore delegato di Msc Crociere, Gianni Onorato, ha manifestato il desiderio di portare a Genova le navi appena ordinate presso i cantieri di Saint-Nazaire, le nuove unità della classe "World" da 200 mila tonnellate (due navi più due in opzione con consegna dal 2022 al 2026 per un valore di 4,5 miliardi di dollari).

Questo conferma che per Msc Genova è il porto di riferimento per l' Italia, ma è anche una sfida: le World infatti pescano 9,40 metri e saranno alimenta te a gas. Nei fatti Onorato chiede all' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona di fare presto sui dragaggi, previsti dal piano delle opere nel 2019, e individuare una soluzione per lo stoccaggio e la distribuzionedelgasnaturaleliquefattoinporto:«Èverochelaprima World sarà pronta nel 2022 ragiona Onorato- ma le crociere vanno vendute con due anni di anticipo, e questo significa che i cataloghi li cominciamo a scrivere dalla fine del prossimo anno». Per scrivere Genova nella casella giusta (in ballo ci sono Livorno e La Spezia, che i fondali li hanno già) Msc vorrebbe avere la certezza che entro quella data le draghe siano già passate intorno alla Stazione marittima, di cui tra l' altro il gruppo italo -svizzero è azionista di maggioranza.

Più difficile la questione del gas, perché in Italia non esiste ancora una normativa sulle procedure di rifornimento e non è ancora stato individuato a livello nazionale dove saranno realizzate le stazioni di ri fornimento, benché in numerosi porti, Genova compresa, la questione è allo studio.

«Il dragaggio dei fondali per Il non plus ultra per Msc sa rebbero fondali oltre i 10 metri, operazione che

si potrebbe realizzare velocemente con il conferimento dei materiali nel canale di calma a fianco dell' Aeroporto, secondo il piano dell' ex presidente dell' Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo - ora responsabile per Msc dei rapporti istituzionali per l' Italia. Già nel 2009 -quando tra l' altro Merlo era all' inizio del primo mandato - fu sempre Msc a sollecitare i dragaggi a Genova (i fondali a Levante di Ponte dei Mille erano impraticabili). Alcune settimane fa una nave della compagnia Princess ha dirottato una toccata da Genova a Santa Margherita dopo aver raschiato sul fondo, proprio al Mille: l' Adsp ha avviato delle procedure di spianamento dei fondali (fino a nove metri) che hanno permesso l' arrivo della "Meraviglia", ma è evidente che per far arrivare le navi della prossima generazione, indipendentemente dalla compagnia, è necessario un fondale di almeno 10 metri, per il quale serve un dragaggio vero e proprio.

«Quest' anno- dice Leonardo Massa, responsabile Italia per Msc Crociere - contiamo di portare a Genova 885 mila crocieristi con 178 scali, di cui 30 con la "Meraviglia"». A partire dal 2019 arriverà in porto anche la gemella, "Bellissima".

ALBERTO QUARATI

L'analisi Il modello del grande scalo nordeuropeo è replicabile a Genova? Forse, ma a precise condizioni cominciando dal legame più stretto con il territorio fino ad arrivare a nuovi piani di sviluppo

Porto a lezione di tedesco a Brema oltre ai container valore aggiunto per la città

ALDO LAMPANI

UNA Città Stato di lungo corso ed una ex Repubblica Marinara. Brema e Genova hanno storia e consuetudini oggi distanti e del tutto a sé. Ma la struttura dello stato anseatico ed il modo di intendere la portualità, guarda un po', sono state mutuate proprio da quello di Genova che, quando era regina dei mari, insegnava a tutti come si organizzavano trasporti e commercio.

Brema non ha cambiato abitudini e tradizioni, da allora e le conserva. E soprattutto le applica. Genova non se lo ricorda più. Lascia che i propri insegnamenti li mettano in pratica gli altri. Troppo conservatorismo, anche per imparare dal proprio passato, che oggi saprebbe di troppo moderno e, forse, di "foresto".

Le città, oggi, hanno in comune alcune difficoltà economiche. La crisi iniziata nel 2008 ha infilzato Brema. Ad un centimetro dal cuore. Perché ne ha fermato il porto. Oggi le cose iniziano ad andare un po' meglio. Nella relazione di fine 2009.

Il Senatore all'economia ed ai porti della città stato di Brema, Ralf Nagel, omologo dell'allora presidente dell'Autorità Portuale di Genova Luigi Merlo, per descrivere le previsioni dei traffici dello scalo anseatico, ed in generale per la portualità tedesca, aveva usato la frase "c'è un tenue raggio di speranza" attendendosi per l'anno in corso un +3% rispetto all'anno passato, che aveva chiuso a meno 17% rispetto al lontano 2008.

Dunque nonostante Genova non sia la sola a preoccuparsi ed abbia oggi non meno problemi di Brema, in Germania si cerca sempre — nel 2009 come nell'odierno 2016 — di vedere il bicchiere mezzo pieno.

A Brema le positività, per quanto misuratissime, espresse dalla Autorità Portuale rappresentano sempre un motivo di fiducia per gli operatori o di slancio per le imprese. E questo nonostante nel mondo, che a Brema è visto come mercato unico, circa 500 portacontainer siano state poste in disarmo e tutte le compagnie armatoriali stiano registrando forti perdite.

A Genova non funziona propriamente così. Si aspetta semplicemente che qualcuno, magari chi l'ha iniziata, faccia finire la crisi. E quello che dice il proprio Presidente del Porto lo si lascia scivolare via. Ma Brema non è solo porto. Sul fiume Wieser, dove la città giace, si cerca di andare comunque avanti. E ci si basa su un economia che si diversifica.

Qui hanno stabilimenti grandi aziende multinazionali del comparto alimentare, come la Kellog's e la Kraft. Vicine tra loro creano cioccolato (che in Italia non va moltissimo) tante imprese storiche come Feodora. La tecnologia avanzata si presenta con grandi nomi, anche se Genova, nel comparto, è decisamente più forte: c'è una sede della Airbus, ci sono i cervelli e la produzione della Rde, impresa di elettronica militare, una via di mezzo tra la vecchia Elsag e l'Oto Melara.

Sempre a Brema si tenta di cavalcare l'auto ed il suo mercato ormai striminzito, nei resti delle fabbriche di Daimler Chrisler, qui sorte proprio per sfruttare il concetto oggi caro anche in Italia del "chilometri zero" tra i luoghi di produzione e quelli di spedizione.

Servono rapidamente nuove regole di ingaggio nel mondo "globale" delle banchine

Misurare il valore della movimentazione delle merci è importante ai fini economici ma non basta

IL PORTO DEI CONTAINERS DI LIVORNO ALLE PRESE CON IL SUO FUTURO

Darsena Europa e progetti da rivedere ma il vero nodo rimangono le "porte"

Se non verrà tombato il passaggio acqueo tra la foce dei Navicelli e la Darsena Toscana ogni sviluppo rimarrà strozzato dai piccoli ponti girevoli Fs e stradale - Perchè spingere sulla prioritaria modifica del viadotto viario per Tirrenia

LIVORNO - La notizia è una non notizia. Ovvero, il progetto di massima della Piattaforma Europa, il grande piano per ribaltare verso il mare il terminal contenitori della Darsena Toscana, è in fase di ripensamento sia al ministero MIT che negli uffici tecnici dell'Autorità di

Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

Darsena Europa

sistema. I continui rinvii della gara hanno anche questo senso.

L'obiettivo, anche su sollecitazione dei cinesi di China Railway International (che sembra siano molto ascoltati sia a Roma che a palazzo Rosciano) è di ridurre i costi e di pianificare la gara su un terminal più "realistico", con fondali dai 16 ai 18 metri, più binari - almeno per il momento - meno velleità di "multipurpose" che ai grandi investitori non interessano. Sotto questo aspetto il MIT e gli uffici della programmazione nazionale sono disponibili a concentrare sulla Darsena Europa nuova una quota dei 300 milioni di euro dei fondi nazionali. A fronte delle drastiche cancellazioni di tanti mega-progetti, specialmente nel sud (ma anche dell'offshore di Venezia) è per Livorno una buona notizia.

Ma la strada è ancora molto lunga e cosparsa di problemi. Nessuno ancora ne parla ufficialmente, e sul tema anche il presidente della Regione Rossi ha glissato durante la recente ispezione alle "porte vinciane": ma il problema dei problemi è che se non verrà rapidamente "tombato" il tratto d'acqua tra la foce dello Scolmatore e la Darsena Toscana, ogni progetto di Piattaforma (o Darsena) Europa è destinato a nascere "strozzato" alla base dell'imbuto dei due ponti girevoli e dall'assurdo delle nuove "porte vinciane". La foto aerea che pubblichiamo in 1ª pagina non ha bisogno di spiegazioni. E la foto del ponte ferroviario con i suoi vagoncini è altrettanto significativa. Tanto più che il ponte ferroviario, ricostruito ed elettrificato a binario unico, ha passato l'anima dei guai per essere accettato dall'Agenzia nazionale della sicurezza delle FS, per il quale è davvero al limite. E ancora oggi funziona come può funzionare, a scartamento ridotto malgrado i tanti "peana" dell'inaugurazione.

*

C'è allora una soluzione, che sia definitiva e renda la Darsena Europa non condizionata dall'imbuto dei ponti girevoli del Calambrone? La soluzione c'è, e lo sa benissimo anche la Regione Toscana. E' quella di tombare lo sbocco in Darsena Toscana, eliminando "porte vinciane" e passaggio nautico dal Canale dei Navicelli a dentro il porto. Il che eliminerebbe anche i ciclici insabbiamenti della Darsena Toscana, che tanto costano e tanti problemi creano.

Perchè allora non si procede? Perchè lo stesso presidente della Regione Rossi su nostra richiesta ha glissato? Il perchè è legato al transito delle imbarcazioni e delle piccole navi - da diporto, di servizio, militari per Camp Darby - sul Canale dei Navicelli: che per assurdo potrebbe accedere direttamente al mare attraverso la foce armata in avanzata fase di costruzione (la Sales è addirittura in anticipo sui tempi) se non ci fosse a bloccare le imbarcazioni il ponte stradale per Tirrenia che scavalca la foce. Eppure sono anni che la Regione stessa ha un progetto (preliminare ma completo) per rendere apribile il ponte stradale, in modo da consentire il passaggio delle auto per e da Tirrenia. Progetto che, una volta realizzato, consentirà di tombare definitivamente l'accesso acqueo in Darsena Toscana e collegare la stessa - più la futura Darsena Europa - con quanti fasci di binari occorrano, più eventuali potenziamenti delle "bretelle" stradali, come ogni grande porto container richiede.

*

A fronte di una situazione progettuale così chiara, semplice e logica, perché si continuano a buttar soldi su nuove "Porte vinciane", invece di investirli sul ponte girevole stradale per Tirrenia? Sembra un mistero. Come sembra un mistero che il problema - fondamentale per il futuro del porto dei containers, la Darsena Europa e l'intera logistica nazionale - non venga portato all'attenzione da chi dovrebbe acominciare dall'Autorità di sistema al Comune, entrambe istituzioni rette oggi da due ingegneri che di progettazione e di logistica dovrebbero masticare assai. E le associazioni di categoria del porto, e i tecnici, e i tanti esperti? Per favore, se ci siete battete un colpo. Muoversi quando si entrerà nel vivo del dibattito sulla Darsena Europa potrebbe essere tardi: e dare argomenti a chi contro Livorno è pronto a sparare a palle incatenate.

La nota del MIT sul progetto

ROMA - Da un anno e mezzo oggetto di ripetuti rinvii, il (segue in ultima pagina)

La nota del MIT

progetto della Darsena Europa - la realizzazione a Livorno di un nuovo terminal container e, in una seconda fase, di un'area da dedicare ai ro-ro - sarà nelle prossime settimane revisionato.

A renderlo noto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, spiegando che in seno allo stesso Ministero "si è insediato, su richiesta dell'Autorità di Sistema Portuale Livorno - Piombino e d'intesa con la Regione Toscana, il Gruppo di Lavoro congiunto" incaricato di tale revisione.

Non sono ben chiare le reali finalità dell'iniziativa, ricollegata a riforme normative più vecchie o pressoché contemporanee alla pubblicazione del bando della Darsena Europa più volte rinviato (gennaio 2016), dicembre 2015 quella sui dragaggi e aprile 2016 il nuovo Codice degli Appalti. "Le importanti innovazioni normative introdotte negli ultimi due anni in materia di portualità ed opere pubbliche, prime fratutte la riforma della normativa per i dragaggi ed il nuovo Codice Appalti, offrono una importante opportunità di rilettura di alcuni significativi aspetti del progetto al fine di ridefinirne modalità e tempi di realizzazione" recita la nota del ministero, senza dare ulteriori dettagli sull'inedita iniziativa.

Più preoccupante per i promotori del progetto, il prosieguo della nota, che sembra evocare le criticità sollevate da più parti su costo del progetto (oltre 800 milioni di euro, di cui più di mezzo miliardo pubblici), fattibilità tecnica e, soprattutto, reale trend di domanda a sostegno dello stesso. "Con l'entrata in vigore della legge di riforma della portualità, tale opera può essere meglio inquadrata all'interno delle più complessive strategie nazionali per il settore poste in capo al ministero. Il presidente (della Regione Toscana, ndr) Enrico Rossi ed il ministro Delrio ribadiscono la centralità del porto labronico, e dell'intero sistema logistico della costa toscana, nel più vasto disegno di rilancio della 'risorsa mare' quale volano di sviluppo e crescita dell'intero Paese".

Livorno - In attesa di acquisire formalmente le risorse del programma Iti Waterfront, l'amministrazione comunale di Ancona ha deciso di procedere alla valorizzazione dell'area del Porto Traianeo, a partire dall'edificio della Casa del Capitano. E' prevista la demolizione parziale, per quanto riguarda l'edifico che ospita la palestra, e totale per le cosiddette Officine del Nautico. L'effettiva entità dell'intervento sarà definita in sede di redazione del progetto di demolizione, attualmente in corso. L'obiettivo è quello di valorizzare l'area archeologica, superare un dislivello visivo importante tra città e porto e inserire uno spazio multifunzionale tra il varco della Repubblica e il Porto Antico.

Con la demolizione di questi elementi sarà possibile realizzare un passaggio diretto alla zona archeologica dal livello del porto, attraverso un varco realizzato sul muro di contenimento della passerella. L'operazione è complementare al progetto della nuova copertura degli scavi che sta portando avanti la Sovrintendenza.

PER INIZIATIVA DELLA CAMERA DELLA MAREMMA E DEL TIRRENO

Giornata dell'economia domani in CdC

Una serie di relazioni sui temi del territorio costiero toscano - Il panel degli interventi

LIVORNO - La 15a Giornata dell'economia, si terrà giovedì 15 giugno alle 15 nell'auditorium della Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, a Livorno, in piazza del Municipio 48.

Tale Giornata riveste particolare importanza perché è la prima che riguarda l'Ente camerale accorpato, che ha anticipato la riforma del sistema camerale in atto e che oggi riunisce un territorio vasto ma con diverse caratteristiche comuni. Lo stato di salute di questo territorio, gli indicatori dei vari settori economici, dall'industria al commercio, dall'agricoltura all'artigianato, al turismo, al sistema dei porti, saranno sintetizzati in apertura della Giornata con slide, che rinviano allo Studio completo che sarà reso disponibile.

Seguirà una conversazione che coinvolgerà gli autorevoli rappresentanti del Governo, di Enti e Istituzioni, i quali si pronunceranno sui temi che il giornalista invitato a condurre la Giornata individuerà come centrali per l'economia locale.

Con questa iniziativa la Camera di Commercio offre ai due territori di Livorno e di Grosseto un contributo di idee concreto e fattivo per lo sviluppo economico e porta al centro dell'attenzione il suo ruolo di Ente pubblico che rappresenta il mondo delle imprese, inteso come sintesi delle forze economiche tutte del territorio di competenza.

Ecco il programma. Intervengono: Riccardo Breda (presidente Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno); Silvia Velo (sottosegretario di Stato Ministero Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare); Luca Sani (presidente Commissione Agricoltura alla Camera dei deputati); Cristina Grieco (assessore Istruzione, formazione e lavoro della Regione Toscana); Stefano Corsini (presidente Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale); Gualtiero Fantoni (ricercatore Dipartimento di Ingegneria civile dell'Università degli Studi di Pisa). Conclude la giornata: Enrico Morando (vice Ministro dell'Economia e delle Finanze). Conclude: Cristiano Maeoni (caporedattore del Quotidiano Il Tirreno).

«Lascio a Livorno una Capitaneria davvero al top per uomini e sede»

I lavori finiti e l'incarico romano: parla il contrammiraglio Di Marco

La sicurezza come cultura

Per Di Marco la sicurezza è principalmente la cultura del mare a cominciare dalle nuove generazioni

L'operazione della Sigma

È stato da manuale il coordinamento dei soccorsi alla nave "Sigma" incagliatasi davanti all'Ardenza

Ingegnere idraulico

Laureato in ingegneria idraulica, specializzato in logistica dei trasporti, antinquinamento e sicurezza

-LIVORNO-

IL BATTAGE pubblico non c'è stato, come del resto è tradizione di riservatezza per i militari: eppure i grandi lavori di ristrutturazione e riorganizzazione della Capitaneria di porto labronica hanno impegnato per mesi non solo le ditte incaricate, ma anche e specialmente il personale, dal comandante contrammiraglio Vincenzo Di Marco all'ultimo dei mocchieri. Adesso, con la nuova destinazione per Roma che si concreterà a fine estate, l'ammiraglio accetta di parlarcene. «Posso dire con legittimo orgoglio - ci conferma l'ammiraglio - che gli uffici hanno continuato a lavorare senza interruzioni, malgrado i disagi facilmente comprensibili. Ed oggi abbiamo una Capitaneria totalmente rinnovata, con una suddivisione interna più funzionale che rende il lavoro di tutti meno gravoso». Di Marco considera la ristrutturazione dell'edificio come una specie di lascito spirituale. «In autunno scatta il mio trasferimento al comando generale di Roma- sottolinea- e subentrerà l'attuale comandante di Civitavecchia, il contrammiraglio Giuseppe Tarzia. Sono lieto di consegnargli una struttura che, come uomini e come dotazioni, è al meglio».

TURN OVER

Da Civitavecchia arriva il contrammiraglio Tarzia già comandante in seconda

TARZIA a sua volta ben conosciuto a Livorno dove ha svolto incarichi operativi nella locale Capitaneria (anche comandante in 2°) ed è ovviamente molto lieto di tornare nella sua città. I quasi tre anni passati a Livorno, come direttore marittimo della Toscana e comandante della Capitaneria, hanno avuto per Vincenzo Di Marco alcuni punti fissi prioritari nella propri azione. «La formazione del personale è importante e ci siamo dedicati al massimo specialmente ai nostri giovani- dice- ma parallelamente ci siamo impegnati anche nei confronti della città, con un'azione costante e approfondita nelle scuole e nei circoli». Per Di Marco la cultura della sicurezza è principalmente la cultura del mare: così proprio a cominciare da ragazzi è stato sviluppato un costante impegno per far loro conoscere le regole, le leggi ma anche i temi di buon senso per la sicurezza, sia nella nautica che da semplici bagnanti. Il coordinamento dei soccorsi alla nave "Sigma" incagliatasi quest'inverno davanti all'Ardenza, è stato uno degli elementi vincenti della brillante operazione di disincaglio.

Il contrammiraglio Tarzia

Laureato in ingegneria idraulica, con corsi di approfondimento in logistica dei trasporti, antinquinamento e sicurezza, Di Marco ha una approfondita esperienza sulle normative della portualità, arricchita anche dall'essere stato commissario governativo [redacted] di Cagliari quando ne era retta la direzione marittima. Come vice presidente del Comitato [redacted] dell'autorità portuale nella ex [redacted] Di Marco ha confermato la sua preparazione intervenendo spesso a supporto ma qualche volta anche a correzione di indirizzi del vertice [redacted]. Ciliegina sulla torta, Di Marco è stato nominato di recente commendatore al merito della Repubblica, con la consegna del decreto da parte del prefetto Anna Maria Manzone durante l'ultimo ricevimento nel palazzo del governo.

A.F.

La Nazione Livorno

Acciaierie, protesta degli operai Lunghe code di auto verso il porto

Piombino, sale la tensione: «Vogliamo garanzie dal Governo»

– PIOMBINO –

«SIAMO preoccupati perché la scadenza di luglio è ormai alle porte: vogliamo sapere quale sarà il nostro futuro». Ieri mattina gli operai delle Acciaierie Aferpi insieme ai sindacati Fim, Fiom e Uilm, hanno manifestato a Fiorentina all'ingresso di Piombino distribuendo volantini agli automobilisti e camionisti e rallentando il traffico. Un continuo attraversamento sulle strisce pedonali a cui ha partecipato anche il gruppo del coordinamento Camping. In breve si sono formate lunghe code di auto dirette al porto. Tutto si è svolto comunque in modo pacifico, non ci sono stati blocchi, e gli automobilisti, pur costretti a rallentare e a brevi soste, hanno accettato di buon grado i volantini distribuiti dagli operai.

IL PRESIDIO I lavoratori hanno distribuito i volantini per denunciare la loro situazione di disagio

«SIAMO consapevoli del fatto che il ministro dello sviluppo economico Carlo Calenda – spiega il segretario Uilm Vincenzo Renda – ci aveva annunciato che la discussione tra commissario e azienda si concluderà entro il mese di giugno, ma siamo preoccupati perché la scadenza del primo luglio è alle porte: vorremmo perlomeno dal governo la garanzia della proroga della legge Marzano che consente il controllo sullo stabilimento da parte dello Stato per almeno altri due anni, nonché la garanzia che riparta l'attività produttiva perché oggi è completamente ferma. Ovviamente il nostro obiettivo è che a Piombino si torni a produrre acciaio quanto prima».

«ABBIAMO bisogno di certezze – commenta il segretario Fiom David Romagnani – la fabbrica è praticamente ferma, a rischio c'è anche il contratto di solidarietà, questa situazione non è più sostenibile, servono risposte prima della data del 1° luglio».

INFATTI REBRAB, se non viene prolungata la legge Marzano, dal primo luglio 2017 non ci sarà più il controllo dello Stato su Aferpi e c'è il timore che a quel punto la situazione possa precipitare in assenza di un piano effettivo di rilancio. L'unica cosa certa per ora è il tavolo tecnico per l'Accordo di Programma convocato al ministero per il 28 giugno. Ma è una data davvero troppo vicina al 1° luglio, i sindacati chiedono risposte in tempi utili per i necessari provvedimenti.

m.p.

CON UN'ACCOGLIENZA SEMPRE PIÙ ATTENTA E SPECIALIZZATA

Ancona home port di MSC per il Centro Italia

Confermati anche per questa stagione i 18 scali di MSC Sinfonia

ANCONA - Anche nel 2017 Ancona si conferma una tappa fondamentale per gli itinerari di MSC Crociere che approderà nello scalo dorico con la MSC Sinfonia 18 volte trasportando nel capoluogo marchigiano oltre 45mila passeggeri.

La compagnia, che ha celebrato pochi giorni fa a Le Havre il varo di MSC Meraviglia, la prima delle 6 nuove navi che entreranno in servizio tra il 2017 e il 2020 e che inizierà la sua stagione inaugurale nel Mediterraneo Occidentale, continua a crescere a ritmi sostenuti con una strategia volta ad offrire ai suoi clienti esperienze sempre più ricche e innovative.

In quest'ottica rientra l'attenzione verso il Porto di Ancona che potrà beneficiare sempre di più dei flussi del Mediterraneo, attraverso il collegamento con mete incantevoli tra cui Grecia, Croazia e Venezia e di un'utenza internazionale ogni anno più ampia a cui MSC Crociere si rivolge con la sua straordinaria offerta.

Alcuni degli asset fondamentali per lo sviluppo del turismo sul territorio marchigiano sono certamente il potenziamento delle infrastrutture portuali, la tecnologia e il rinnovamento dei servizi di accoglienza: grazie al lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema e al supporto di tutte le istituzioni locali, MSC Crociere auspica di far approdare in futuro quelle navi ancora più grandi e più belle che potranno generare un indotto importante in termini economici e occupazionali per tutto l'entroterra regionale.

"Ancona sarà sempre di più il nostro porto centrale nel Medio Adriatico e MSC Crociere sta facendo molto per lo sviluppo della crocieristica dello scalo - afferma Luca Valentini, direttore vendite di MSC Crociere - Guardiamo con soddisfazione al fatto che anche la città è impegnata ad accogliere i turisti e a dotarsi di servizi di accoglienza con standard di qualità adeguati. Oggi MSC è leader di mercato in tutto il Mediterraneo, ruolo che vorrà rafforzare anche con l'arrivo delle nuove navi previste dalla seconda fase del piano industriale del valore di 9 miliardi di euro entrato nel vivo con il varo di MSC Meraviglia. Ci auguriamo perciò che l'intero territorio marchigiano sappia cogliere le opportunità legate alla nostra presenza".

Il Tirreno

Ampliamento del porto, (quasi) tutti contro

Presenti 4 su 9 candidati. Arriva il "no" secco della Bienaimè e De Pasquale Zanetti: la parola ai cittadini. Vannucci: utilizziamo meglio quel che c' èVERSO IL VOTO» - 1

MARINA DI CARRARA«Chi si candida a sindaco deve essere paladino nell' animo». È così che Orietta Colacicco, presidente dei Paladini Apuoversiliesi, ha voluto richiamare gli aspiranti alla carica di primo cittadino ad un' assunzione di responsabilità sui problemi idrogeologico e dell' erosione costiera verso Massa e la Versilia, che un eventuale ampliamento del porto di Carrara aggraverebbe. Un tema di cui si è discusso all' incontro pubblico organizzato dai Paladini all' Autorità portuale, a cui si sono presentati solo 4 dei 9 candidati, sebbene tutti avessero ricevuto l' invito. A rispondere all' appello sono stati Claudia Bienaimè (Carrara Bene Comune e Lista DemA), Francesco De Pasquale (Movimento 5 Stelle), Andrea Zanetti (Pd, Psi, Pri, Carrara futura ed Alternativa per Carrara) ed Andrea Vannucci (Carrara democratica, Carrara giovane, Il cuore di Carrara e Progressisti/Sinistra per Carrara). Due degli assenti, avevano chiesto di essere sostituiti da loro delegati, ma la presidente dei Paladini ha preferito non ammetterli al dibattito.

«Questo, -ha spiegato - per rispetto verso gli altri candidati, che, invece, sono intervenuti personalmente». Dopo un' introduzione della Colacicco, che ha richiamato l' attenzione sul fenomeno dell' erosione della spiaggia verso sud, ricordando il caso del Bagno Europa dei Ronchi, gestito da Maura Santini, che è passato dalle 12 fila di ombrelloni del 1980 alle sole 5 di oggi, è seguito un intervento tecnico del professor Giovanni Sarti, geofisico all' Università di Pisa, al termine del quale è stata lasciata la parola ai candidati, invitandoli ad esprimersi in merito al progetto di ampliamento del porto commerciale, che l' architetto Carla Roncallo, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar ligure Orientale, che unisce i porti di La Spezia e Carrara, intende portare avanti, nonostante la bocciatura sancita dal ministero dell' Ambiente nel 2002 e confermata dal Tar del Lazio nel 2006. «Già da tantissimi anni -ha risposto la Bienaimè- io sono per un no secco a qualsiasi ampliamento e ritengo che anche il piazzale Città di Massa sia dannoso, perché ostacola lo sfociare del Carrione. Questa struttura, poi, è stata costruita senza figurare in alcun documento ufficiale».

«Attualmente -ha detto De Pasquale- non c' è alcuna esigenza di allargare lo scalo e la cosa più opportuna, per adesso, è convertire in turistico il molo di ponente, lasciando l' attività commerciale a levante. In futuro, poi, si potrà iniziare a ragionare per un passaggio al turistico di tutti gli spazi, ma per

farlo occorrerà del tempo».
«Secondo me - ha spiegato Zanetti - la foce del Carrione deve rappresentare il limite morfologico alla realizzazione di ogni intervento. Ritengo poi che la zona ex Simposio vada convertita da demanio portuale a marittimo, così da essere restituita alla collettività. Penso, inoltre, che sia indispensabile la partecipazione dei cittadini a qualsiasi decisione sulla portualità. Prima di procedere, dunque, ci prenderemo una pausa di 6 mesi per attuare queste consultazioni». «La necessità di mettere in sicurezza il Carrione e l' Autorità portuale unica con La Spezia -ha confermato Vannucci- hanno reso obsoleto ogni ampliamento.
Adesso, dunque, bisogna limitarsi ad utilizzare bene il porto già esistente, lasciando le strutture di levante ai traffici legati alla zona industriale e dedicando il ponente a diporto, croceristica e alla realizzazione di uno spazio per l' industria nautica (travellift)». «Ad oggi- ha replicato la Bienaimè- l' unico progetto di rilancio della zona industriale è stato quello presentato da Assindustria per realizzare un' enorme discarica in cui lavorare tonnellate di terre provenienti dalle cave. È chiaro che, anche se non sarà domani, il porto dovrà essere riorganizzato, secondo una prospettiva turistica». Ad incontro già terminato Pier Luigi Stefani, per contro del candidato sindaco Gianenrico Spediacci (Rinascita, Verdi, Articolo Primo e Lista Giovani per Carrara), ci ha chiesto di poter precisare la sua posizione sulla portualità. «Noi -ha detto- abbiamo una visione del tutto diversa. Prima di tutto, va ricordato che una vigente legge nazionale individua il porto di Carrara come uno tra i 15 scali commerciali più strategici d' Italia.
L' unico modo per convertirlo in turistico, dunque, è quello di modificare questa normativa. I fautori del turistico, inoltre, dovrebbero spiegarci cosa ne sarebbe delle circa 200 barche che attualmente, tra pescatori e circoli velici, occupano lo scalo apuano. Visto che poi il Comune non potrebbe accollarsi le spese per la costruzione e gestione del porticciolo, c' è anche da chiedersi quali sarebbero gli imprenditori intenzionati a realizzare un' opera simile».

David Chiappuellaw

Attraversare il porto in bici Proposta al vaglio della Capitaneria

CATANIA - "Nel periodo estivo sarà possibile attraversare in bicicletta lo spazio del porto di Catania per raggiungere più facilmente dalla città i lidi della Plaia". E' quanto annuncia, con un comunicato, il sindaco Enzo Bianco che, "ha posto la questione al contrammiraglio Nunzio Martello, direttore marittimo della Sicilia orientale". L' idea dell' amministrazione sarebbe quella - che poi era inserita nel progetto per la realizzazione della pista ciclabile (LEGGI IL BANDO) - di collegare, tra il 15 giugno e il 15 settembre, la via Dusmet con il viale Kennedy, dove si trova un' altra pista ciclabile di circa 800 metri e consentire ai ciclisti di raggiungere facilmente la zona balneare senza dover percorrere la via Tempio e la via Colombo. Una possibilità che però, al momento, appare remota o, quanto meno, non immediata, dal momento che occorrerebbe mettere in sicurezza la parte del porto dove avvengono le movimentazioni di merci e nella quale il traffico dei tir e dei camion è più intenso. Anche adesso, infatti, la circolazione delle biciclette è libera al porto, eccezion fatta per la parte meridionale, appunto quella "operativa". Come confermano dalla Capitaneria di porto dalla quale confermano di aver ricevuto la richiesta del sindaco, evidenziando come la questione è al vaglio e sarà condivisa con la presidenza dell' Autorità portuale.

Gazzetta del Sud

L' accorpamento di Messina-Milazzo a Gioia Tauro sta avvenendo senza alcuna tutela normativa, con la governance tutta in Calabria

Sui porti si consuma il delitto più grave

In una giornata storica come quella di ieri si conferma l' assoluta specificità dello Stretto

Lucio D' Amico Messina Oltre undicimila persone sbarcate ieri a Messina dalla Msc Meraviglia e dall' altra grande nave da crociera attraccata nella banchina accanto. Numeri che inebriano. Che confutano la tesi degli imbecilli che si ostinano a dire, con la saccente arroganza di chi non vive sul territorio, che «il crocerismo non porta niente a Messina». È l' esatto contrario.

Se non ci fosse il crocerismo a Messina, la città si spegnerebbe definitivamente come una candela consumata. Gli esperti hanno calcolato che in una giornata come quella di ieri almeno il 70 per cento dei turisti è rimasto nel capoluogo e solo il 30 ha scelto di prendere i pullman e recarsi in gita a Taormina o sull' Etna. Prima era l' esatto contrario. Ciò vuol dire che almeno settemila persone rimangono a Messina e se togliamo quelle che non scendono mai dalla nave, possiamo scendere anche a cinquemila. È un flusso quotidiano di turisti che dal porto arrivano in un minuto nel cuore della città e questo è un privilegio che pochissime realtà hanno in Italia e in Europa, forse solo Dubrovnik in Croazia e Istanbul in Turchia. È il vantaggio dell' essere una città-porto e un porto-città, un tutt' uno che crea anche problemi (legati al traffico di attraversamento dello Stretto) ma che è uno straordinario biglietto da visita, che convince subito compagnie come la Msc a scegliere Messina, anziché altre città del Sud, come tappa stabile, tra le mete prioriarie del viaggio inaugurale della propria nave ammiraglia.

Questo porto-città, da cui dipendono porzioni pregiatissime del territorio, quali la Falce e il lungomare fieristico, va tutelato nella propria identità e peculiarità, nella propria autonomia gestionale economico-finanziaria. E il messaggio è chiaro, forte, inequivocabile: lanciato alla classe politica messinese e siciliana, al governatore Rosario Crocetta, al sindaco Renato Accorinti, oltre che ovviamente a chi decide i destini dei porti in Italia, il Governo nazionale e il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio.

Ieri, a bordo della Msc Meraviglia, si è aperta una discussione sulla riforma portuale tra il commissario dell' Authority Antonino De Simone, il sindaco Renato Accorinti, l' assessore allo Sviluppo economico Guido Signorino e alcuni tecnici ed esperti presenti in occasione del "maiden call".

È la voce dei tecnici che va ascoltata, ancor prima dei politici. Se i porti di Messina e di Milazzo saranno definitivamente accorpati a Gioia Tauro, è inutile continuare a prendersi in giro: tutte le risorse, l' intera gestione farà capo alla sede della nuova Autorità di sistema portuale, cioè al porto calabrese. E alla "governance" che il ministro Delrio ha voluto affidare, anch' essa, alla Regione Calabria, vista la designazione a presidente dell' assessore regionale ai Trasporti Francesco Russo.
Non c' è alcun appiglio giuridico a cui aggrapparsi in quel decreto capestro.
Ipotizziamo la prima riunione della nuova Authority. Si siedono i rappresentanti calabresi, in maggioranza, e gli unici due della sponda siciliana, la Regione e il sindaco della Città metropolitana di Messina. I tecnici preparano l' ordine del giorno.
Vi sono risorse da distribuire. Da un lato, gli investimenti programmati per la Zona falcata di Messina. Dall' altro, gli interventi indispensabili per salvare dal fallimento definitivo il porto di Gioia Tauro e per dare garanzie occupazionali a oltre 440 lavoratori portuali. Secondo voi, chi la spunta alla fine? Ogni riunione del Comitato di gestione vedrà prevalere la componente calabrese. La sede è a Gioia Tauro. Il presidente, pur originario di Catania, è un calabrese adottivo. I ricavi dei porti di Messina e Milazzo sono destinati a finanziare Gioia Tauro e gli altri porti calabresi e non c' è, lo ripetiamo, alcuna norma che possa impedire questa arbitraria sottrazione di fondi.
Il ministro Delrio non ha finora detto una parola di chiarezza nei confronti di Messina e di Milazzo. Le sue promesse non sono suffragate da atti concreti. Il silenzio della classe politica messinese è surreale, assurdo, fragoroso nella sua totale indifferenza alle sorti del nostro territorio. Il governatore Crocetta, che tanto ha sbraitato qualche mese addietro, ora anche lui sembra "imbalsamato", un Don Abbondio che non riesce a decidere se far sposare Gioia Tauro e Messina-Milazzo o se far saltare all' aria le nozze non dando l' assenso alla nomina del presidente dell' Authority e sollevando il conflitto di attribuzione dei poteri tra Regione e Stato. Ma il tempo è scaduto. Gli ascari e i giuda vanno chiamati per nome e cognome.

Giornale di Sicilia

ANCORA NESSUNA PROROGA. Dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture non arrivano notizie sulla prosecuzione dell' attività dell' organismo. Vicina la scadenza del 30 giugno

L' autonomia dell' Autorità portuale è a rischio

L' accorpamento con Gioia Tauro previsto per il 218, potrebbe essere anticipato. I sindacato chiedono ad Accorinti di intervenire

I ritardi nella pubblicazione del decreto di proroga iniziano a destare qualche preoccupazione. Interpellato anche il presidente della Regione Rosario Crocetta che ha garantito l' autonomia di Messina.
Rita Serra OOO Si riaccendono le luci sul destino dell' Autorità portuale di Messina, la cui fine sembra arsi più vicina. Lo status di istituzione autonoma scadrà ufficialmente il 30 giugno, in vista del futuro accorpamento con l' Authority di Gioia Tauro, deciso dal governo nel piano di rimodulazione degli enti portuali.
La proroga di ulteriori sei mesi, concessi fino al 31 dicembre prossimo, dal Ministero per le infrastrutture e i trasporti, nella persona del ministro Graziano Delrio, nelle more della fusione a partire dall' 1 gennaio 2018 con Gioia Tauro, a tutt' oggi è solo un impegno verbale visto che della predetta proroga non vi è ancora alcuna traccia sulla Gazzetta ufficiale. I ritardi nella pubblicazioni insospettiscono i sindacati che sentendo odor di bruciato, invitano il presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta a rispettare gli impegni assunti nei mesi scorsi. Il segretario regionale di Fast Confsal porti, Antonino Di Mento intervenendo sulla questione dichiara: «A Gioia Tauro sarebbe stato già designato il nuovo presidente dell' Autorità portuale. Una nomina che non è stata ancora ratificata in attesa delle decisioni future che riguardano proprio le sorti dell' ente portuale messinese. I ritardi nella pubblicazione del decreto di proroga iniziano a destare qualche preoccupazione mentre la nostra amministrazione comunale, in particolare il sindaco Accorinti al quale più di un mese fa avevamo chiesto un incontro, rimane in silenzio aspettando che i giochi siano fatti. Invitiamo il Comune di Messina ad assumere una posizione nei confronti del governatore Crocetta, il quale a parole aveva assicurato il suo impegno in difesa della nostra Autorità portuale, che adesso però sta rischiando di essere cancellata prima del tempo. Vogliamo trasparenza subito. Nell' appello rivolto al primo cittadino, Di Mento lo invita inoltre a valutare - come si sta facendo per l' area portuale di Giammoro - l' opportunità per Messina delle Zes, zone ad economia speciale. Un provvedimento che fa parte del pacchetto di interventi, all' esame del consiglio dei Ministri, riservati allo sviluppo del mezzogiorno. «Le zone economiche speciali - spiega il

segretario Di Mento - rappresentano un punto forte di questo decreto, per così dire salva mezzogiorno, in quanto sono da ritenersi un' evoluzione delle zone franche, concentrate in ambito doganale e portuale che hanno come finalità principale di attrarre gli investitori, con un impatto positivo per l' economia e il tessuto produttivo siciliano. Un' opportunità per lo sviluppo del por to messinese che la città non dovrebbe farsi scappare, in particolare se si pensa, che una realtà più piccola come quella di Gioia Tauro, avendo presentato un regolare progetto, è già stata candidata dal ministro De Vincenti a diventare Zes. In lista di attesa continua il dirigente sindacale ci sono altre aree, come ad esempio le zone retro portuali di Napoli, Salerno, Bagnoli, Taranto e Matera candidata a diventare capitale europea della cultura nel 2019». Tra le regioni italiane, ammissibili per le Zes c' è anche la Sicilia che potrebbe beneficiare di una serie di vantaggi fiscali, creditizi, deroghe e semplificazioni normative, prendendo spunto dalle zone a economia speciale che sono già realtà in dieci paesi dell' Unione Europea.
Nella sola Polonia ci sono ben 14 Zes. «Invitiamo l' amministrazione Accorinti - prosegue Di Mento - a non sottovalutare l' opportunità per incentivare la portualità di Messina. L' istituzione di una Zes assume una particolare importanza strategica al fine di consentire l' applicazione di specifiche leggi finanziarie ed economiche, finalizzate ad attrarre investimenti e creare occasioni di business». Nella carta vantaggi Zes figurano l' assegnazione di incentivi per favorire investimenti iniziali, la disponibilità di terreni a canoni di locazione ridotti, utenze a tariffe agevolate, agevolazioni doganali, deroghe ai contratti di lavoro e non ultime per importanza, le esenzioni fiscali.
In una situazione di stand bye per il sistema portuale messinese, secondo le parti sindacali, è importante cavalcare l' onda dello sviluppo in vista della futura fusione con l' Autorità portuale calabra. «Su modello di Gioia Tauro - conclude Fas Confsal porti - che ha presentato un disegno di legge ad hoc, con la mediazione della Regione Calabria in occasione del master plan per il sud e di quanto sta facendo anche il comune di Milazzo, con il deputato Enzo Garofalo per il porto di Giammoro finora unico progetto Zes per la Sicilia , è essenziale che Messina si svegli per non perdere questo treno». La segretaria generale di Fast Confsal, pertanto chiede subito l' apertura di un tavolo tecnico per studiare le necessarie misure che consentano di attingere al provvedimento del governo, favorendo l' istituzione della zona economica speciale anche nel capoluogo.

La Gazzetta del Sud

Authority e Palazzo dell' Aquila

Piano regolatore del porto Il progettista si chiama fuori

Il prof. Mallandrino: «Non conosco la bozza emersa un anno fané gli atti formali di condivisione. E non sto lavorando a nulla»

milazzo Il Piano regolatore del porto non ha ancora visto la luce nonostante le sollecitazioni provenienti da pià parti, ma quanto a sorprese queste sembrano essere all' ordine del giorno. L' ultima in ordine di tempo giunge dal prof. Giuseppe Mallandrino, progettista del Piano ormai da oltre un decennio, il quale in una nota, inviata anche al sindaco di Milazzo, chiarisce che lui "non conosce" la bozza venuta fuori nei mesi di giugno e luglio dello scorso anno a seguito anche delle riunioni tra Autorità portuale e sindaci dei Comuni di Milazzo, San Filippo del Mela e Pace del Mela, «né, men che meno, gli "atti formali di condivisione" e soprattutto è giusto precisare che - scrive ancora il professionista - in atto al Piano regolatore del porto di Milazzo non "sta affatto lavorando l' ing. Mallandrino"».
Soprattutto quest' ultima affermazione apre sicuramente nuovi scenari. Chi sta lavorando allora sulla pianificazione urbanistica dell' area portuale compresa tra Milazzo e la foce del torrente Niceto?
Chi ha deciso il prolungamento del molo Marullo per ospitare le navi da crociera; la nuova banchina per scarico e carico merci, ad Acqueviole, con 4 scivoli per navi ro-ro e soprattutto l' apertura del Molo Marullo?
Proprio questo intervento da alcune settimane è al centro delle polemiche perché si ritiene possa comportare il rischio di un continuo insabbiamento del porto. Determinando, come avviene per Tremestieri, la necessità degli interventi, qui sicuramente più difficili, come sottolinea il presidente del Comitato Grande Porto, Mario Sciotto - in quanto rientrando poi tutta la zona in area "Sin" dragare il porto per liberarlo dalla sabbia avrebbe tempi lunghissimi e costi elevati.
Insomma, urge chiarezza e a questo punto è davvero indispensabile accelerare sull' incontro che diverse forze politiche avevano chiesto al presidente Nastasi con i rappresentanti dell' Autorità portuale per avere delucidazioni in merito all' iter dello strumento urbanistico portuale, ma anche sulla ripresa dei lavori delle banchine.
Il prof. Mallandrino resta il progettista del Prg portuale o, dopo il contenzioso ancora aperto sulle spettanze dal professionista vantate, sono venute fuori nuove situazioni? E le eventuali integrazioni progettuali da chi sono state fatte, visto che il tecnico ha dichiarato ufficialmente di non conoscere quanto fatto e presentato lo scorso anno? Misteri che non possono continuare a rimanere irrisolti.(r.m.)

Il nodo parcella

L' ingegnere Giuseppe Mallandrino, progettista del Piano regolatore del porto, ancora in fase di definizione, e di tutte le opere che hanno interessato negli ultimi 30 anni il bacino mamertino, ha presentato il conto all' Autorità portuale: 700.000 euro circa di costi di progettazione.
L' Authority, però, ha chiesto al Comune di Milazzo di farsi carico di questo pagamento che - si comprenderà bene - costituirebbe un autentico salasso per le casse comunali. In realtà però a dover pagare, come spiega lo stesso professionista, deve essere proprio l' Authority che peraltro ha in cassa proprio le somme da versare al tecnico.

Gazzetta del Sud

La Variante al Prg indicata come esempio da seguire dalla Società di Urbanistica

Messina "caso pilota"

De Cola: investimenti importanti per la tutela del territorio

«Nemo propheta in Patria».
L' antico detto si addice alla vicenda della Variante al Piano regolatore generale, il cui iter tormentato non ha ancora visto la luce. Eppure, mentre qui, tra Messina e Palermo, è accaduto di tutto, altrove la cosiddetta "Variante salva colline" viene lodata addirittura come come esperienza pilota per Casa Italia al XX convegno nazionale del Società italiana di Urbanistica, in fase di svolgimento a Roma (si concluderà oggi). Alla conferenza plenaria, alla quale sono intervenuti il sindaco Renato Accorinti e l' assessore Sergio De Cola, hanno partecipato il ministro Claudio De Vincenti e il prof. Alessandro Balducci, Responsabile per l' Urbanistica in seno al comitato scientifico di "Casa Italia".
«Il prof Alessandro Balducci nel corso dei lavori - commenta Sergio De Cola - ha presentato come modello di riferimento la Variante al Prg, indicando la città di Messina come caso pilota nazionale per le coraggiose politiche intraprese nella riduzione dell' esposizione ai rischi di natura idrogeologica e sismica. Per tale motivo l' esperienza messinese sarà inserita nel primo rapporto di Casa Italia (struttura di missione della presidenza del Consiglio dei ministri), attualmente in fase di redazione.
Non nascondono la propria soddisfazione Accorinti e il suo assessore per quello che definiscono un importante e prestigioso riconoscimento. «Siamo orgogliosi - affermano - che la nostra città possa essere un esempio nazionale per una nuova Urbanistica in un settore di grande importanza come quello per la tutela dal rischio e la valorizzazione dei nostri territori. Il tema della sicurezza degli insediamenti gode di particolare attenzione da parte del Governo e nei prossimi anni in questo settore saranno distribuite importanti risorse».
In mattinata, era stato l' assessore Guido Signorino a lacnciare frecciate nei confronti di chi ha tentato di mettere i bastoni fra le ruote ed è evidente il riferimento alla "querelle" sulla "Vas" con l' assessorato regionale al Territorio, conclusasi con la decisione del Tar favorevole al Comune di Messina (la richiesta della Valutazione ambientale strategica su una Variante di tutela ambientale è stata definita "illogica" dal Tribunale amministrativo). «Avete sentito qualcuno chiedere scusa per quanto accaduto - chiede ironicamente l' assessore -, qualcuno di quei soloni, di quei professionisti, di qualche architetto, che hanno attaccato fino a insultarlo l' assessore De Cola e con lui l' intera Giunta, definita un' accolita di incapaci e incompetenti? Io non le ho sentite queste scuse...».(l.d.)

Giornale di Sicilia

NON PIACE IL PROGETTO SUL POSSIBILE UTILIZZO. «Molti vincoli ricadono su quel suggestivo lembo di territorio, si pensi invece a salvaguardalo dall' incuria del tempo»

Levata di scudi di Legambiente: il faro di Capo Milazzo non si tocca

OOO Sul possibile utilizzo del Faro di Capo Milazzo, Legambiente del Tirreno lancia l' allarme e invita tutti a bloccare questo nefasto progetto. Già nel 2011 il presidente dell' associazione ambientalista mamertina, Pippo Ruggeri aveva scritto: «Appresa la notizia che nella messa in vendita da parte del Ministero dellaDifesa di 76 siti militari è compreso il Faro di Capo Milazzo, Legambiente delTirreno lancia l' allarme, perché un bene comune così importante non venga privatizzato e stravolto», allertando le massime Autorità ad intervenire. La notizia venuta fuori in questi giorni (la trasformazione del Faro in albergo) è ancora più inquietante e spinge la Legambiente del Tirreno a sollecitare nuovamente le Autorità competenti a intervenire per salvaguardare un bene così prezioso e importante per il presente e per il futuro sostenibile di Capo Milazzo, affinché non venga stravolto. Per questo, Legambiente invita il Ministero dell' Ambiente, la Soprintendenza ai BBCCAA di Messina e l' assessorato re gionale al Territorio, per gli interventi di loro competenza. Pippo Ruggeri ricorda, altresì che attorno al Faro sta nascendo l' Area Marina Protetta di Capo Milazzo, e che alla Regione Sicilia è stato presentato anche un progetto del Comitato per la Riserva del Capo (Italia Nostra- Wwf e Legambiente) condiviso da più Amministrazioni comunali della Città. «Stiamo parlando di un bene importante, un anello fondamentale che lega le emergenze naturalistiche e svolge una funzione importante dal punto di vista paesaggi stico». Il Faro di Capo Milazzo ricade in un luogo di particolare e rara bellezza, nella parte estrema del promontorio milazzese, tra il demanio marittimo regionale e il territorio dell' antica Baronia oggi patrimonio della Fondazione Lucifero. Molti vincoli ricadono su quel suggestivo lembo di territorio, riconosciuto anche come Sic (Sito di importanza comunitaria) e inserito nella Rete di Natura 2000, e lo stesso Faro deve ritenersi vincolato come bene culturale e architettonico "ope legis", quale opera pubblica dietà superiore a 50 anni. Solo per questo esso va salvaguardato e conservato nella sua integrità, funzionalità e destinazione. «Il Faro di Capo Milazzo , - scrive Legambiente - risalente ai primi del 1500 con luce a falò, gode di un magnifico belvedere che sovrasta gli ulivi». (*ALA*)

Gazzetta del Sud

10mila turisti sbarcano in città

In porto due grandi navi da crociera. Buona parte dei passeggeri non si sposterà da Messina.

Giornata intensa per il turismo, a Messina. In porto sono arrivate due navi da crociera. La più grande è la Msc Meraviglia, con i suoi 4894 passeggeri più 1514 membri dell' equipaggio. La nave è lunga 315 metri e larga 45. Ha una stazza di 171mila tonnellate e a pieno carico può trasportare fino a quasi 7mila passeggeri. Stamattina primo approdo a Messina e primi 295 nuovi imbarchi. Accanto, c' è la Celebrity Constellation, altra grande nave da crociera che trasporta 3mila persone tra passeggeri ed equipaggio. In totale, quasi 10mila presenze. Gran parte di loro (il 70percento) resta in città.

Stretto Web

Lo Stretto di Messina accoglie "Meravaglia": la nave crociera da mille e una notte [FOTO e INTERVISTA]

Al porto di Messina arriva Meraviglia: la nave da crociera più grande mai costruita in Europa

In queste ore tutti i messinesi ammirano sognanti l' ultima ammiraglia della MSC, "Meraviglia" , una nave da favola approdata per la prima nel porto cittadino. Meraviglia è la nuovissima ammiraglia della compagnia, la tredicesima che va aggiungersi alla flotta: al suo interno ospita 10 tipologie di cabine, dalle single alle Royal Suite con maxi balcone e Jacuzzi privata, 12 ristoranti, 20 bar e lounge, 4 piscine . Stamane, in occasione del primo scalo nel porto cittadino, è stato organizzato uno speciale ben venuto i 4800 passeggeri, con uno spettacolo folclorico con canti e balli della tradizione siciliana. " Meraviglia è il nome azzeccato per questa nave da mille e una notte- ha dichiarato soddisfatto Luca Blandina direttore del Terminal Cruise di Messina - questa nave scalerà tutti i martedì dal porto di Messina con operazioni di fine e inizio crociera. Siamo molto orgogliosi che la nave faccia scalo a Messina" . Dopo il primo viaggio inaugurale da Le Havre (Francia) a Genova, lungo la costa atlantica fino al Mediterraneo MSC Meraviglia da Messina proseguirà il primo itinerario di 7 notti, alla volta di La Valletta (Malta), Barcellona (Spagna), Marsiglia (Francia) Genova, Napoli per poi rientrare in città il 20 giugno. L' itinerario sarà ripetuto per tutta la stagione estiva portando a Messina l' ammiraglia di MSC Crociere per tutta l' estate. Dal 2018 la nave farà rotta nei mari del Nord Europa con itinerari più lunghi da 10 a 14 giorni per poi essere destinata ai mari caldi dei Caraibi per la stagione 2019/2020. Al Porto di Messina arriva la nave "Meraviglia": il responsabile del Cruise Terminal Luca Blandina ai microfoni di StrettoWeb [VIDEO] MSC Rights.

Gazzetta del Sud

La più grande nave da crociera d' Europa

Può definirsi una giornata storica quella di ieri per Messina. Mai una nave così grande era finora attraccata in riva allo Stretto. Ad aggiudicarsi il record l' ammiraglia della Msc, la "Meraviglia" di nome e di fatto, la nave più grande d' Europa che ha fatto tappa nel suo viaggio inaugurale, dopo essere stata varata a Le Havre.
Pagg. 20 e 21.

Scalo stabile

Fino a novembre

Quello di ieri è stato il primo passaggio di una lunga serie da parte dell' ammiraglia di Msc nel nostro porto. La "Meraviglia", infatti, ogni martedì farà scalo a Messina fino al mese di novembre. In occasione del primo approdo, l' Autorità portuale ha voluto organizzare uno speciale benvenuto per gli oltre 5.000 passeggeri a bordo (più quasi 2 mila membri dell' equipaggio) della nave più grande mai attraccata nel porto cittadino. A esibirsi i gruppi folclorici "La Madonnina" e "Mata e Grifone". La Meraviglia (varata a Le Havre lo scorso 3 giugno) fa tappa a Messina, Malta, Barcellona, Marsiglia, Genova, Napoli, e ancora Messina.

Gazzetta del Sud

Castelmola: il sindaco riconfermato preannuncia l' impegno per il progetto da 16 milioni di euro

Russo: «Brindiamo all' elezione progettando la funivia»

CASTELMOLA «Conclusa la campagna elettorale, adesso ci rimettiamo immediatamente al lavoro per il progetto delle funivie di collegamento tra Castelmola e Taormina e Giardini. Ci crediamo ed è un' opera fattibile che crediamo possa senza alcun dubbio diventare realtà».

Lo ha dichiarato il sindaco Orlando Russo, che a poche ore dall' avvenuta rielezione al governo del borgo turistico, rilancia subito l' ambizioso iter per le funivie comprensoriali. «Da domani (oggi, ndr) - spiega Russo - si torna a lavorare a questo progetto, è un' opera che potrebbe costare circa 16 milioni di euro stando a una prima stima che abbiamo fatto. Adesso si tratta di individuare la strada giusta per ottenere il finanziamento. Nei prossimi giorni andrò a Roma al Ministero delle Infrastrutture e vedrò anche la situazione in atto al Cipe. Ne ho già parlato a Bruxelles anche col presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani».

Russo indica poi il percorso che intende intraprendere per provare ad intercettare i fondi necessari: «I fondi li chiederemo tramite l' Unione dei Comuni, è l' unica fonte per poter arrivare ad un grosso finanziamento, è la strada obbligata dalla quale dovremo passare.

Si tratta di un' opera a carattere comprensoriale, che consentirebbe a Castelmola di liberare il centro dalla pressione veicolare e pedonalizzerebbe a tutti gli effetti il nostro territorio, e al contempo sarebbe utile alle località a noi vicine perché collegherebbe Castelmola con Giardini Naxos e con Taormina». «Certamente - sottolinea il sindaco di Castelmola - non si tratta di un progetto invasivo ed anzi parliamo di un intervento compatibile con l' ambiente». E nel piano delle funivie potrebbero, inoltre, rientrare Letojanni e Mongiuffi Melia.

Ogni Comune potrebbe avere un vantaggio dalla prospettiva delle funivie. Giardini Naxos, in ottica porto turistico, avrebbe un collegamento a monte mediante funicolare che riuscirebbe a liberarla dall' incubo delle code di via Umberto e del lungomare nei mesi estivi. Letojanni con un collegamento del genere diventerebbe a tutti gli effetti la spiaggia di Taormina, ed analogo discorso potrebbe valere per il litorale taorminese di Mazzeo, sin qui rimasto in condizioni di abbandono ma le cui grandi potenzialità sono indubbie. Il ponte su fune per Mongiuffi aprirebbe, infine, nuove prospettive ad uno sviluppo turistico ed imprenditoriale del piccolo centro.

L' Università di Catania ha già predisposto il progetto preliminare. I prossimi mesi diranno se potrà diventare realtà questa futuribile "circonvallazione aerea" dedita a connettere i comuni più importanti della zona turistica e ad arginare il traffico caotico.

(e.c.)

Infrastrutture. Pronto il decreto che rivoluziona la partecipazione di cittadini e territori all'approvazione delle opere pubbliche

Dibattito pubblico, arriva il decreto

Delrio accelera la project review: taglio ai costi di Torino-Lione e terzo valico

Giorgio Santilli

Entra nell'ordinamento italiano il «dibattito pubblico», che, in attuazione del codice appalti, rivoluziona il ruolo di cittadini e territori nelle procedure di «informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità, le finalità e le soluzioni progettuali di opere, progetti o interventi pubblici». Novità assoluta per l'Italia, mutuata dal francese «débat public» e destinata a imprimere una democratizzazione (e si spera stabilizzazione delle decisioni assunte) nei procedimenti di approvazione delle infrastrutture.

Il decreto sul dibattito pubblico - un Dpcm che andrà in Consiglio dei ministri dopo l'acquisizione dei pareri di Beni culturali e Ambiente - è una delle due armi che il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, userà stamattina all'Università La Sapienza per dare il senso di una forte accelerazione del ridisegno dei piani infrastrutturali italiani.

L'altra sarà il primo bilancio a 360° del lavoro di *project review* ferroviaria, autostradale, portuale e aeroportuale, che il ministro ha condotto insieme alla «struttura di missione» guidata da Ennio Cascetta per ridefinire priorità, costi, filosofia e obiettivi dei più importanti progetti. Un lavoro enorme di riprogrammazione che stamattina comincia a concretizzarsi in una visione trasportistica e logistica. Non a caso lo slogan scelto da Delrio è «dalle grandi opere alle opere utili».

Se l'accento sull'aspetto dimensionale dà lo scarto politico delle nuove strategie ministeriali rispetto al primo quindicennio degli anni 2000 (legge obiettivo), i dati più rilevanti saranno però il taglio dei costi con l'approccio low cost e la riduzione dei tempi di connessione (l'altro slogan è "Connettere l'Italia").

Un colpo d'occhio sul taglio dei tempi di percorrenza ferroviaria cui il ministero punta nel prossimo quinquennio si ha con la mappa che pubblichiamo in pagina: 4 ore e 30 minuti da Bologna a Bari (contro le attuali 5 ore e 40), 4 ore da Roma a Reggio Calabria (contro 5), 3 ore da Roma a Bari (contro 4 e mezza), 6 ore da Napoli a Palermo (contro le oltre 9 attuali): esempi che son una declinazione della nuova filosofia dell'Avr, l'Alta velocità di rete (si veda Il Sole 24 Ore del 2 giugno). In sostanza, oltre ad estendere di altri 145 chilo-

TEMPI DI PERCORRENZA

Con l'Alta velocità di rete (Avr) il ministero conta di ridurre drasticamente i tempi di percorrenza sulle principali direttrici della rete Fs

metri la rete di Alta velocità in senso stretto (con la Brescia-Verona-Padova si superano i 1.200 chilometri), si aumenterà la velocità commerciale oltre i 200 km/h sulla rete ordinaria utilizzando tecnologie e interventi Av mirati su linee esistenti. Il modello italiano si avvicina a quello tedesco.

È sfuggito ai più, però, in questi mesi, che la project review porterà a decisioni clamorose. Per la Torino-Lione rivisto «il fasaggio dell'opera contenendone al momento i costi alla sola spesa prevista per la parte italiana della tratta internazionale (tunnel di base), stimata al momento i circa 4,9 miliardi». Inedite le note ministeriali sul Terzo valico che, oltre a risparmi «marginali» dati dalla eliminazione dello shunt di Novi Ligure, notano: «Gli scenari di ottimizzazione del progetto dovrebbero consentire di incrementare l'efficacia delle soluzioni di rete da e per Torino/Milano (collegamenti Avr da e per Genova con tempi dell'ordine dell'ora) e per i valichi svizzeri, assumendo altre parti della rete (ad esempio il quadruplicamento Milano-Pavia) un approccio caratterizzato da miglior rapporto costi/efficacia».

Su Brescia-Verona-Padova il Mit mette in conto un taglio da 9,22 miliardi a 4-5, mentre sulla Venezia-Trieste/Udine il risparmio di 5,5 miliardi «mantenendo prestazioni elevate» si ottiene rinunciando alla Av da 7,45 miliardi e passando a una soluzione di velocizzazione della linea esistente.

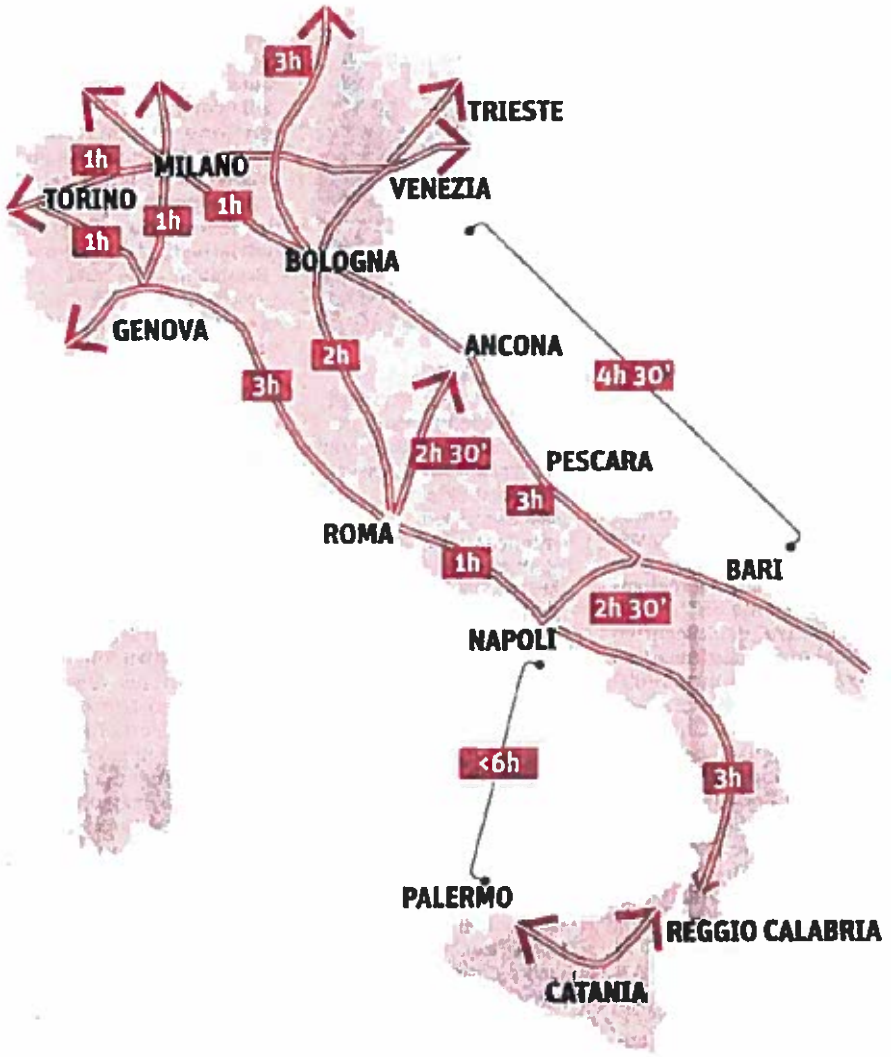
Tornando al dibattito pubblico, è passata la linea realistica di renderlo obbligatorio solo sulle opere sopra i 200 o 500 milioni a seconda delle tipologie. È però obbligatorio anche su richiesta del governo, degli enti locali o dei cittadini (50mila firme). Dura 4 mesi cui vanno aggiunti a monte una fase di progettazione del processo decisionale di 3 mesi e a valle una possibile proroga di 2 mesi. Viene gestito da un responsabile del dibattito pubblico che sarà una figura indipendente selezionata dal proponente dell'opera con una gara fra gli iscritti a un elenco tenuto dalla Commissione nazionale per il dibattito pubblico. Con il responsabile del dibattito pubblico collaborano il soggetto proponente dell'opera e il comitato di monitoraggio formato dagli enti locali su cui insiste l'opera.

Il soggetto proponente dell'opera, entro tre mesi dalla fine del dibattito, presenta un dossier conclusivo che dovrà evidenziare la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche apportate al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il futuro dei collegamenti su ferro

Tempi di percorrenza in ore



Fonte: ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

L'Arena

L' INDAGINE DI CONFETRA HA REGISTRATO DATI POSITIVI PER IL TERZO ANNO CONSECUTIVO

Trasporto merci: prosegue la ripresa in ogni settore

Prosegue la ripresa nel settore del trasporto merci.
La nota congiunturale di Confetra relativa allo scorso anno ha confermato l' aumento del traffico per il terzo anno consecutivo, relativo a tutte le modalità di trasporto.
Degna di nota soprattutto quella aerea, che ha segnato +7,4 punti percentuali.
Anche il trasporto ferroviario accelera rispetto al primo semestre del 2016, passando dal +3,8 al +4,1 per cento.
Buone anche le performance del comparto corrieristico che chiude l' anno con un +3,5 per cento nelle consegne nazionali e un +6,5 per cento in quelle internazionali, mantenendosi coerente con la tendenza produttiva alla riduzione delle scorte, al just in time e alla continua espansione dell' e-commerce.
Per quanto riguarda il fatturato, l' autotrasporto e il settore corrieristico segnano un recupero in linea con quello del traffico e sembrano finalmente uscire dal tunnel della crisi.
Andamento leggermente inverso, invece, per il comparto stradale che, pur chiudendo l' anno con una apprezzabile crescita (+4,4 per cento nell' internazionale a carico completo, +4 per cento nel groupage e +2,6 per cento nel nazionale), ha segnato un rallentamento rispetto al primo semestre dell' anno.
Discorso che riguarda anche il trasporto via mare, che non prosegue la crescita con gli stessi ritmi che aveva registrato nei primi sei mesi del 2016, tranne per il transhipment che, grazie ai buoni risultati di Gioia Tauro, registra un risultato complessivo del +9 per cento.
Positive anche le previsioni sul traffico per il resto dell' anno.
Oltre la metà degli intervistati (54,2 per cento) stima una crescita, con il 43 per cento che stima un trend stabile e solo il 2,8 per cento che prevede traffici in calo.
Dati incoraggianti e molto importanti, perchè il settore dei trasporti è uno dei più strategici per l' economia di un paese, essendo l' indispensabile anello di congiunzione tra produttori e distributori, commercianti all' ingrosso e dettaglianti, fino a raggiungere i consumatori finali.
Pochi comparti rivestono una tale importanza ed è pertanto positivo per l' intero sistema economico italiano che sia cominciata la risalita del trasporto merci.

IN VISTA DEL CONSIGLIO E DELL'ASSEMBLEA PLENARIA DEL 23 GIUGNO

Per Assiterminal dubbi amletici: fuori da Confindustria, ma forse no

La decisione comunicata l'anno scorso di conferire in Confetra sarà sottoposta alla verifica degli iscritti - E anche Confcommercio s'è fatta sotto con l'invito ad associarsi - L'intervista al presidente Becce

LIVORNO - Preso al volo tra un impegno sul terminal livornese TDT e la carica di presidente di Assiterminal, Luca Becce non si tira indietro sul tormentone del momento. Ovvero: l'uscita da Confindustria e l'adesione a Confetra, ratificata nel dicembre scorso ed effettiva per statuto dal 1 gennaio dell'anno prossimo, potrà essere rivista con la prossima assemblea?

"Sia chiaro che dovrà essere l'assemblea generale, già convocata per venerdì 23 giugno - ci ha risposto il presidente Becce - a confermare

A. F.

(segue in ultima pagina)

Luca Becce

Per Assiterminal dubbi amletici

le decisioni assunte nello scorso dicembre, o a modificarle. Quello che posso dire è che da una parte stiamo lavorando bene con Confetra e con il suo presidente Nereo Marcucci, dall'altra i comitati territoriali dei porti dove sono i terminalisti nostri iscritti si sono impegnati a confrontarsi con le sedi di Confindustria per verificare le proposte di quest'ultima".

L'uscita da Confindustria è stata per alcuni traumatica...

"Ma motivata da un disinteresse a tutti i nostri più urgenti problemi, a cominciare da quelli legati alle concessioni, ai temi dell'Ici-Imu, alla diatriba sul contratto collettivo di lavoro, il ruolo della Art, eccetera. Ripeto che con Confetra stiamo lavorando bene e non abbiamo alcuna ragione per ripensarci. Ma se ci sono ancora spazi di manovra dovranno deciderlo il consiglio direttivo e l'assemblea, valutando le offerte che nel frattempo Confindustria ci ha ripetutamente inviato. In assemblea le possibili scelte saranno oggetto di una mia proposta che sarà valutata dagli organi dell'associazione".

Il suo vicepresidente Legora de Feo in una recente intervista parla di probabile adesione a Confcommercio.

"Non conosco a sufficienza le vicende napoletane, sulle quali l'amico Legora de Feo è intervenuto. So che abbiamo ricevuto poche settimane fa un invito da parte del vicepresidente di Confcommercio dottor Uggè finalizzato a valutare una nostra adesione alla sua confederazione. Confermo che saranno il direttivo e l'assemblea ad esprimersi, una volta ascoltate le nostre relazioni sul tema".

Fibrillazioni alla ricerca di massa critica

LIVORNO - Strategie ad alto livello, oppure tattiche localistiche in attesa che la Riforma portuale cominci davvero a produrre risultati? Il gran polverone che sta coinvolgendo molte delle associazioni degli operatori nei porti, non può essere liquidato semplicemente come un gattopardesco "cambiamo tutto per non cambiare niente". La Riforma va piano, anzi va pianissimo: ma salvo terremoti, alla fine entrerà in regime e allora molte cose - anche sulla base di quello che l'Ue va da anni predicando - dovranno cambiare. Da qui i vari riposizionamenti, nel tentativo di avere - come categorie - le spalle più forti e una copertura lobbistica più efficace.

Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

Fibrillazioni alla ricerca

Nell'intervista qui a fianco Luca Becce è stato chiaro: Assiterminal non è stata tutelata affatto in Confindustria, malgrado i tanti richiami. E trovandosi bene in Confetra, non si accontenterebbe di vaghe promesse per tradire le sue decisioni.

Qualcuno potrebbe obiettare, non senza giustificazione, che da tempo esistono troppe associazioni che si sovrappongono, si scontrano e a volte indeboliscono l'un l'altra invece di fare massa critica. E' il vecchio vizio all'italiana, dove ci sono più partiti politici che idee, più gente in parlamento che a lavorare su temi concreti, quasi più sigle sindacali che iscritti. Auspicare una "ripulitura" con l'obiettivo di fare, appunto, massa critica sui problemi, non è fare del populismo. E lo confermano le fibrillazioni associative, insieme al fatto che di fronte a una generale debolezza delle stesse ci sono nel governo - nei governi, in modo più o meno ricorrente - tentazioni di far finta di ascoltare tutti per non ascoltare nessuno. Occhio.

Genova Post

Trasporti, Giachino: "Servono misure concrete per rendere competitivo il sistema produttivo"

Genova - Interpellato a margine del Seminario del Ministero dei Trasporti sull' autotrasporto svoltosi a Roma in vista del G7 dei TRASPORTI AILOG responsabile nazionale Trasporti di Forza Italia Mino Giachino dopo aver esaminato l' ennesimo Studio sulle inefficienze del sistema logistico italiano ha dichiarato: "Vien male a pensare al tempo perduto e ai problemi creati alla economia e ai trasporti italiani dalle inefficienze logistiche del nostro Paese che erano già state ampiamente esaminate e studiate dalla Consulta dei Trasporti è della Logistica e che erano sfociati nel Piano Nazionale della Logistica 2012-2020 un lavoro poi utilizzato in parte dal Ministro Delrio e dai suoi tecnici nella elaborazione del Piano della Portualità del 2015"."Il punto è che passi in avanti nel miglioramento della efficienza logistica rispetto ad allora non ne sono stati fatti molti e il nostro Paese è al penultimo posto in Europa per tasso di crescita anche perché da noi la logistica incide sul costo di produzione per quasi il 20% in più ad esempio della Germani - ha aggiunto - L' unico settore, a parte qualche piccolo passo nella mobilità urbana delle merci, che in questi anni ha migliorato significativamente le sue performance è quello delle Dogane, che faranno un altro balzo importante con la istituzione dello Sportello Unico dei Controlli appena verrà sbloccato il Decreto interministeriale relativo"."Il punto centrale da cui partire è che i Paesi che dispongono di un sistema logistico più efficiente come la Germania, l' Olanda e l' Inghilterra sono i Paesi che hanno retto meglio alla crisi e che debbono una parte della loro crescita economica e occupazionale proprio alla logistica, mentre l' Italia come è noto perde traffici e lavoro logistico per almeno 4-5 miliardi di euro. Per l' Italia gli asset più importanti per la sua logistica e per la sua crescita sono il sistema dei porti e i 4 corridoi ferroviari che si incroceranno nella Pianura Padana come dalla decisione europea del 19.10.2011 grazie al lavoro del Governo Berlusconi". "La realizzazione di questi corridoi insieme al potenziamento infrastrutturale dei nostri porti potrà consentire finalmente al nostro Paese di diventare Hub logistico per i Paesi più vicini ai nostri porti come la Svizzera, il Bad Vurttemberg, la Baviera e l' Austria, dando in questo modo un significativo contributo alla crescita della economia e del lavoro del nostro Paese. Per quanto riguarda i costi dovuti ai tempi di attesa al carico e allo scarico delle merci erano noti già nel 2010 e proprio per intervenire concretamente il Governo Berlusconi fece approvare la Legge 127/2010 , una legge nella quale si parla anche di tempi di pagamento a 60 giorni e di pallet.

Successivamente l' Osservatorio del MIT stabilì che il costo orario della attesa, superate le due ore di franchigia, fosse di 40 euro l' ora.Il punto è che se le Leggi vigenti non si fanno applicare la efficienza logistica va a farsi benedire. Migliorare la efficienza logistica per il nostro Paese e vitale se vuole crescere di più e se vuole rendere più competitivo il nostro sistema dei trasporti pubblico e privato. Debbo però constatare che le Autostrade del Mare e Ferrobonus due provvedimenti concreti del Governo Berlusconi dopo tante parole sono ancora fermi"."Una proposta importante che il nostro Paese potrebbe portare al prossimo G7 e' quella relativa alla scelta delle tratte marittime del traffico merci per le quali il parametro più importante da adottare sia quello della tratta più breve Questa scelta porterebbe alla riduzione del consumo di combustibile e dell' inquinamento relativo. Ne verrebbero avvantaggiati i porti del Mediterraneo a partire da quelli italiani - ha concluso - Dal grande cambiamento in corso nel mercato dello Shipping mondiale, dall' ampliamento del canale di Suez e dalla entrata in funzione delle meganavi il nostro Paese potrà trarne dei vantaggi se renderà più competitivi i nostri porti a partire dalla Nuova Diga del porto di Genova che renderà Genova un terminale obbligato della nuova Via Della Seta, la via dei traffici marittimi tra la Cina e l' Europa. Il transit Time tra la Cina e l' Europa attraverso i porti italiani sarà un interesse comune europeo perché questa tratta brucerà meno combustibile e inquinerà di meno" .

Gazzetta del Sud

Diario messinese

Via della Seta, il Ponte e il "sabotaggio" messo in atto da Mario Monti

Il titolo dato alla notizia pubblicata da "Movi.org" è già emblematico: "Come fu sabotato un lancio precoce della Via della Seta marittima in Italia". Vengono citate fonti direttamente coinvolte nei negoziati con le Autorità cinesi nel 2010 e nel 2011. Ebbene, secondo tali fonti, quando Mario Monti, allora premier, decise di cancellare la previsione del Ponte sullo Stretto adducendo motivazioni di bilancio, i Cinesi erano pronti a chiudere un accordo per assicurare i finanziamenti mancanti alla realizzazione della grande opera. L' idea della "Via della Seta", che è stata rilanciata nelle ultime settimane - con il plauso del premier Gentiloni durante la sua recente visita a Pechino -, era un' altra fino a qualche anno fa. Nel senso che la Cina aveva identificato la Sicilia come terminale ideale per le vie commerciali e marittime tra Asia ed Europa ed era disposta a cofinanziare il Ponte, l' unica infrastruttura in grado di collegare stabilmente Mediterraneo ed Europa. C' era un disegno strategico che passava dal porto di Augusta, individuato come sede del traffico delle navi portacointainer, e dal Ponte sullo Stretto, oltre che dagli investimenti che avrebbero visto coinvolte anche le Ferrovie cinesi. Ma il governo Monti bloccò le procedure e con la sua ricetta "lacrime e sangue" affossò il progetto della grande opera, non lasciando neppure le briciole allo Stretto di Messina e al Mezzogiorno. Monti sarebbe stato il "braccio armato" dell' Unione europea che aveva deciso altri affari da portare avanti. E a distanza di qualche anno, con la "nuova" Via della Seta, il Sud viene tagliato completamente fuori, nonostante le regioni meridionali, la Sicilia e lo Stretto in particolare a essere l' avamposto dell' Europa sul Mediterraneo. I traffici immaginati dalla Cina e dalla Ue, compreso il Governo nazionale, privilegiano esclusivamente le rotte del Nord Est e del Nord Ovest, i porti di Genova e di Trieste e Venezia. "Cornuti e bastonati", si direbbe.

Al di là di quello che si pensa intorno al Ponte, delle mille problematiche connesse a un' opera di così grande impatto sul territorio, resta un insopportabile amaro in bocca per chi ha a cuore le sorti di questa porzione d' Italia, "svenduta" purtroppo a interessi che sono concentrati in altre regioni, in ben precisi gruppi imprenditoriali del Nord che dettano la linea al Paese. Come si è evidenziato in maniera clamorosa con il Documento economico-finanziario del governo Gentiloni.(l.d.)