

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
3-4-5 FEBBRAIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- **RemTech Expo ed Assoporti (La Gazzetta Marittima)**

Dai Porti:

Trieste:

"...punta sull'ortofruta..." (Il Piccolo)

Venezia:

"...Chioggia, il Crp Attacca..." (Venezia Mestre)

La Spezia:

"...Consuntivo OK..." (La Gazzetta Marittima)

"...nuova alleanza per ospitare le portacontainer..."
(L'Informatore Navale, Ansa, Ferpress)

Ravenna:

"...merci stabili e crescono crocieristi..." (Ansa)

Livorno:

"...tre milioni dal MIT all'AdSP..." (La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

"...Darsena europa..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

"...piano d'azione per crociere e turismo..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...serve un cambio drastico per uscire dalla crisi..." (Civonline)

Napoli:

"...connettere l'Italia, investe 50 milioni nel Mezzogiorno..."
(Informazioni Marittima, Ferpress, Il Mattino)

Brindisi:

"...raggiunge tutti gli obiettivi..." (Il Nautilus, Manfredonia Nesw)

Messina:

"...Quella riforma è nata da un grande imbroglio..." (Gazzetta del Sud)

"...il vento sferza l'isola..." (Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...nel mirino di investitori turchi..." (Ansa, Il sole 24 Ore, Giornale di Sicilia)

Focus:

- **Zes** (Gazzetta del Mezzogiorno, Gazzetta del sud, La Sicilia)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare



RemTech Expo ed Assoport con novità

ROMA - È stato rinnovato il rapporto di collaborazione tra RemTech Expo e Assoport in occasione dell'incontro avvenuto presso la sede dell'associazione a Roma, tra Filippo Parisini, presidente di Ferrara Fiere Con-
(segue a pagina 10)

RemTech Expo ed Assoport

gressi e Francesco P. Muriani, segretario generale dell'Associazione, alla presenza di Silvia Paparella, general manager di RemTech Expo e Tiziana Murgia, responsabile comunicazione e promozione di Assoport.

La collaborazione di Assoport e RemTech Expo nell'ambito del segmento tematico COAST, dedicato alla tutela della costa e del mare, nasce fin dalle prime edizioni, con la presenza dell'associazione come ente patrocinatore, come partner della storica Conferenza Nazionale dei Porti e naturalmente con la partecipazione ai tavoli del Comitato Scientifico.

Da quest'anno, gli obiettivi condivisi fino a qui vengono ulteriormente ampliati e si arricchiscono di tante novità. Tra i focal targets, vi sono, la diffusione della conoscenza e della cultura della tutela dell'ambiente; il potenziamento dei momenti di confronto tra ministeri, organi di controllo, istituzioni e imprese coinvolte sui temi di comune interesse; l'avvio di percorsi di formazione in materia di dragaggi, gestione dei sedimenti, sostenibilità, innovazione, green ports, con il coinvolgimento dei più importanti esperti al livello nazionale e internazionale; la promozione di nuovi strumenti di follow up, e l'istituzione del Premio Internazionale dal titolo Smart Port of the Year.

Come noto COAST è l'unico evento permanente dedicato alla gestione e alla tutela della costa e del mare, con la partecipazione delle imprese più competitive del settore e delle principali autorità, tra le quali i ministeri, i porti, le regioni, gli organi di controllo, le associazioni.

Il ricco e diversificato programma dedicherà, anche nella prossima XII edizione dal 21 settembre, tre intere giornate ai temi della protezione delle coste, fenomeni di erosione, opere di difesa, monitoraggio, dragaggi, gestione dei sedimenti, attività portuali, offshore, autostrade blu, marine strategy.

Il Porto di Trieste punta sul traffico dell'ortofrutta

Decolla la sinergia fra il Terminal del Molo Quinto e l'autostrada del mare: 40 mila camion all'anno di agrumi dalla Turchia pronti a sbarcare dai traghetti

di **Silvio Maranzana**

TRIESTE

Quarantamila camion all'anno di agrumi dalla Turchia sbarcati dai traghetti. È il salto in avanti che, in sintonia con tutto il resto del porto, si accinge a fare il Terminal frutta di Trieste. Il Tff che si trova sul Molo Quinto è proprietà, con concessione di 25 anni, della Samer seaports&terminals (lo rilevò due anni fa dal Gruppo Gavio) oggi controllata dai turchi della Un ro-ro, mentre la famiglia triestina Samer ha mantenuto il 40% delle quote. Ma la stessa banca con il settore di Riva Traiana è anche il principale terminale dell'autostrada del mare con la Turchia che ha il medesimo concessionario e che finora però era rimasta quasi totalmente estranea alla logistica del freddo. La naturale sinergia che si è così creata, «permetterà ora - secondo le stesse parole di Enrico Samer - di intercettare anche il

traffico di generi agroalimentari che finora si sviluppava pressoché esclusivamente via strada».

Per attrezzare il Molo Quinto nel suo complesso sono infatti stati spesi negli ultimi due anni 13,6 milioni di euro, 3 dei quali esclusivamente per acquistare una gigantesca gru transtainer, giunta due mesi fa, del peso di 300 tonnellate, alta 12 metri e mezzo e larga 50, con una portata al gancio di 60 tonnellate. Sono state rifatte le pavimentazioni, abbattuto un vecchio magazzino, spostati i pannelli fotovoltaici, collocate le torri faro. Il terminal si sviluppa su 220 mila metri quadrati complessivi e ha 40 mila metri quadrati di magazzini di cui 18 mila mq. refrigerati, ai quali se ne aggiungono altri 4 mila refrigerati che un'altra società del gruppo, la Frigomar, gestisce sul Canale industriale.

Finora il ruolo del Terminal frutta triestino era quasi esclusivamente legato al traffico di

patate dall'Egitto che si consumava nel giro di pochi mesi. «Di camion con prodotti agroalimentari della Turchia ne arrivano solo un migliaio all'anno - spiega Samer - ma quando sarà completata la riorganizzazione del terminal e velocizzate le operazioni burocratiche d'accordo con l'Autorità e le Dogane, in modo da permettere dopo lo sbarco la partenza in giornata dei mezzi verso il Centro Europa, potremo firmare rapidamente i contratti e intercettare già a partire da settembre 30-40 mila camion all'anno che oggi seguono la via terrestre. Si tratta in grande maggioranza di vari tipi di agrumi provenienti dall'area turca: un traffico che non avrà stagionalità».

Samer ne ha accennato anche durante il recente convegno sui record e i progetti del porto di Trieste svoltosi al Propeller club dove il presidente dell'Autorità portuale dell'Adriatico orientale - ma anche di Assoporti - Zeno D'Agosti-

no ha affermato che «Trieste ha un bacino di mercato spaventoso, non confrontabile con alcun porto italiano». Al sito specializzato The Meditelegraph, D'Agostino ha anche dichiarato che «il traffico dell'ortofrutta porterà valore aggiunto al porto di Trieste. Vogliamo - ha aggiunto - sfruttare questo valore aggiunto e alcuni operatori del porto si stanno impegnando in questo senso. Oggi c'è una domanda di magazzini a temperatura controllata, in questa zona e dappertutto. Questo tipo di sviluppo - così ancora D'Agostino - non si applica soltanto al porto, ma a tutti gli ambiti logistici che sempre più si integrano con la realtà portuale, come il terminal di Ferneti o le aree ex-Wärtsilä. In queste aree stiamo cercando di capire quale spazio potranno avere il food e i prodotti deperibili legati alla temperatura controllata. È una delle cose che metteremo in campo durante il 2018».

REPORTAGE FOTOGRAFIA

LA SCHEDE

Gli investimenti, il ruolo di Samer e quello di Un ro-ro



Per attrezzare il Molo Quinto sono stati spesi negli ultimi due anni 13,6 milioni di euro, di cui 3 per la gigantesca gru transtainer. Il terminal si sviluppa su 220 mila mq e ha 40 mila mq di magazzini (foto), di cui 18 mila refrigerati



Grazie alla sinergia creata fra Terminal frutta e autostrada del mare coi traghetti Un ro-ro si potrà intercettare il traffico di generi agroalimentari - dice Enrico Samer (foto) - che finora si sviluppava pressoché soltanto su strada»



Il presidente dell'Autorità portuale dell'Adriatico orientale Zeno D'Agostino (foto) ha detto che «il traffico ortofrutta porterà valore aggiunto al porto»: c'è richiesta di magazzini a temperatura controllata non solo a Trieste

Venezia Mestre

Porto, il Crp attacca: «Avere un doppio gestore allontana gli investitori»

CHIOGGIA

Il comitato per il rilancio del porto (Crp) ha fatto il punto sul piano triennale dell'autorità di sistema portuale dell'Alto Adriatico e sui problemi che, di fatto, impediscono la rinascita dello scalo cioldiense. «Prima di tutto - riferisce il presidente Alfredo Calascibetta - sarà opportuno che sia posto termine all'anomalia rappresentata dal fatto che lo scalo è soggetto a due gestori: la nuova Port Authority in qualità di titolare, e l'azienda speciale Aspo, in veste di facente funzione. C'è bisogno di risposte chiare per invogliare futuri investitori ed avviare traffici. Si tratta di capire quale, nei mesi prossimi, sarà l'interlocutore degli operatori ed a chi spettino le varie competenze. Proprio in questi giorni, la questione è al vaglio dei ministeri dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture. Occorre far presto». Nel merito del piano triennale, il Crp manifesta qualche perplessità. Ca-

lascibetta osserva, infatti, che «non vi risultano evidenziate soluzioni destinate al miglioramento dell'accessibilità nautica». Si riferisce in primo luogo agli escavi, indispensabili affinché le navi più recenti, caratterizzate da un maggior pescaggio, possano finalmente accedere ai moli. «Si parla solamente - rammenta - di mantenimento dei fondali mentre occorrerebbe incrementarli. Ed è per questo che occorre un programma strutturale. La riattivazione dei traffici e l'inaugurazione di nuovi magazzini non sono nemmeno concepibili, prescindendo dalla disponibilità di adeguati fondali». Aggiunge, quindi, con un certo rammarico, che la reale situazione dei pescaggi non è nota. «Sono stati eseguiti vari rilievi batimetrici. Tuttavia, fino ad oggi, nessuna autorità li ha ufficialmente presentati». Secondo gli operatori, sarebbe, inoltre, opportuno rispolverare i vecchi progetti che prevedono la bonifica dell'area est. Si tratterebbe della condizione indispensabile affinché possa svi-

lupparsi il trasporto di merci di grandi dimensioni, secondo il concetto moderno del "project cargo" e dei carichi alla rinfusa su pallet. «Non è pensabile - osserva Calascibetta - che il porto possa continuare reggersi

quasi esclusivamente sull'esportazione dell'acciaio lavorato verso il Nord Africa». Il Crp punta, inoltre, sull'allestimento di un sistema di navigazione che consenta l'accesso delle navi 24 ore su 24, sulla ferrovia, sulle navi da crociera di media stazza. Per l'occasione, il portavoce del Crp conferma, infine, tutte le proprie perplessità riguardo la coesistenza dei traffici mercantili e passeggeri con le attività del deposito costiero di gas liquido, ormai in avanzata fase di realizzazione. «Il Comune, intanto, dovrebbe premere affinché la società proprietaria renda, al più presto, pubblica tutta la documentazione obbligatoria inerente la sicurezza».

R.Per.

CRIPRODUZIONE RISERVATA



VAL DA RIO Per Calascibetta è necessario allestire un sistema di navigazione che consenta l'accesso delle Navi h24

Consuntivi OK La Spezia e Carrara



Carla Roncallo

LA SPEZIA - Il 2017 ha fatto registrare nel porto spezzino una sostenuta ripresa del traffico contenitori con una movimentazione (segue in ultima pagina)

Consuntivi OK La Spezia

complessiva di 1.473.571 TEU, pari ad un incremento del 15,8% sull'anno precedente. Un volume di traffico molto rilevante - sottolinea l'Autorità portuale di sistema - che conferma il ruolo di primo piano che lo scalo riveste ormai da molti anni nel panorama della portualità nazionale e mediterranea, mantenendo La Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di destinazione finale verso i mercati di produzione e consumo del nord Italia.

Nel dettaglio: in export i contenitori totali movimentati sono stati 742.495 TEU (+16,8%) ed in import 731.076 (+14,8%).

Complessivamente i contenitori pieni movimentati a banchina ammontano a 1.076.773 TEU (+15,1%), di cui l'export, con 686.747 TEU (+16,5%), ne rappresenta il 63,7%. In crescita anche l'import con 390.026 TEU (+12,9%).

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

Nei mercati esteri serviti dal porto spezzino troviamo in ordine di importanza l'interscambio con Asia, Americhe, Europa, Africa ed Oceania.

I principali mercati inland di riferimento sono rappresentati, in ordine di importanza, dalle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Toscana, Liguria e Piemonte. Va sottolineato che le prime tre coprono circa il 65% del mercato totale del porto spezzino.

Sempre ragguardevoli i dati relati-

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

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

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

Il 2017 si è chiuso anche per il porto di Marina di Carrara con un importante incremento delle movimentazioni a banchina per un totale di 2.279.725 tonnellate (+20,7%), di cui 889.890 in import e 1.389.835 in export.

In particolare: le rinfuse solide ammontano a 529.900 tonnellate (+3%) e le merci varie a 1.749.825 tonnellate (+30,3%).

Tra quest'ultime il consolidamento del traffico containers e rotabili, inaugurato nel 2016 e ha totalizzato rispettivamente 715.410 tonnellate di containerizzato (pari a 52.452 TEU +60%) e 476.940 tonnellate di rotabili (per 516 mila m³ equivalenti).

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

Porto La Spezia, nuova alleanza per ospitare le grandi portacontainer



Incontro Community-LSCT: entro il 2020 pronti due accosti per navi superiori ai 10.000 teu sul Garibaldi Levante

La Spezia, 2 febbraio 2018 – Recuperare un fronte comune che accetti la sfida: 2 milioni di container entro il 2020 e piena operatività per quell'anno dei due accosti per navi di portata anche superiore ai 10.000 container sul molo Garibaldi di levante.

Protagonista in queste ore di un incontro chiarificatore con il La Spezia Container Terminal, la Community di La Spezia lancia un appello all'unità coinvolgendo anche l'Autorità di Sistema Portuale e punta sulle rinnovate chiavi di concordia e coesione per rilanciare la corsa verso risultati commerciali che sembrano tornare a portata di mano.

“L'incontro con i vertici del La Spezia Container Terminal e di Contship Italia – afferma Andrea Fontana, presidente degli Agenti Marittimi, a nome della Port Community La Spezia – è sfociato in precise rassicurazioni da parte del gruppo terminalista secondo il quale l'apertura alle grandi navi portacontainer di molti porti della costa est degli Stati Uniti renderà indispensabile un'accelerazione dei lavori in atto a La Spezia e quindi l'entrata in servizio dei due nuovi accosti sul molo Garibaldi Levante in grado di ospitare unità sino a 10.000 teu di portata e oltre”.

Parallelamente la Community ha ottenuto dall'Autorità di Sistema Portuale garanzie per una rapida conclusione dei lavori di dragaggio dei fondali del porto.

Di qui il tentativo di aprire una “nuova stagione” di collaborazione fra gli operatori del porto, il maggiore terminalista e l'Autorità di Sistema Portuale per remare tutti nella stessa direzione e ricollocare il porto in una dinamica di crescita anche qualitativa.

Porto Spezia: obiettivo 2 milioni di container entro il 2020

Incontro tra Port Community, LSCT e Autorità di Sistema



(ANSA) - LA SPEZIA, 2 FEB - Superare i 2 milioni di container di traffico e garantire la piena operatività di due nuovi accosti in grado di accogliere navi di portata superiore ai 10.000 container, tutto entro il 2020. Per raggiungere questo obiettivo la Port Community di La Spezia si è incontrata con i vertici di La Spezia Container Terminal (Lsct), lanciando un appello all'unità che coinvolge anche l'Autorità di Sistema Portuale e punta sulla condivisione per raggiungere risultati commerciali che sembrano tornare a portata di mano.

"Durante l'incontro, i vertici del La Spezia Container Terminal e di Contship Italia (azionista di Lsct) ci hanno rassicurato circa il fatto che l'apertura alle grandi portacontainer di molti porti della costa est degli Usa renderà indispensabile un'accelerazione dei lavori in atto a La Spezia con l'entrata in servizio dei due accosti di Molo Garibaldi Levante in grado di accogliere navi da oltre 10.000 TEUs" ha spiegato Andrea Fontana, presidente degli agenti marittimi, a nome della Port Community La Spezia.

Parallelamente la Community ha ottenuto dall'Autorità di Sistema Portuale garanzie per una rapida conclusione dei lavori di dragaggio dei fondali del porto.

Porto La Spezia, nuova alleanza per ospitare le grandi portacontainer. Incontro Community-LSCT

(FERPRESS) – La Spezia, 2 FEB – Recuperare un fronte comune che accetti la sfida: 2 milioni di container entro il 2020 e piena operatività per quell'anno dei due accosti per navi di portata anche superiore ai 10.000 container sul molo Garibaldi di levante.

Protagonista in queste ore di un incontro chiarificatore con il La Spezia Container Terminal, la Community di La Spezia lancia un appello all'unità coinvolgendo anche l'Autorità di Sistema Portuale e punta sulle rinnovate chiavi di concordia e coesione per rilanciare la corsa verso risultati commerciali che sembrano tornare a portata di mano.

“L'incontro con i vertici del La Spezia Container Terminal e di Contship Italia – afferma Andrea Fontana, presidente degli Agenti Marittimi, a nome della Port Community La Spezia – è sfociato in precise rassicurazioni da parte del gruppo terminalista secondo il quale l'apertura alle grandi navi portacontainer di molti porti della costa est degli Stati Uniti renderà indispensabile un'accelerazione dei lavori in atto a La Spezia e quindi l'entrata in servizio dei due nuovi accosti sul molo Garibaldi Levante in grado di ospitare unità sino a 10.000 teu di portata e oltre”.

Parallelamente la Community ha ottenuto dall'Autorità di Sistema Portuale garanzie per una rapida conclusione dei lavori di dragaggio dei fondali del porto.

Di qui il tentativo di aprire una “nuova stagione” di collaborazione fra gli operatori del porto, il maggiore terminalista e l'Autorità di Sistema Portuale per remare tutti nella stessa direzione e ricollocare il porto in una dinamica di crescita anche qualitativa.

LA SPEZIA CITTA' DEL FUTURO CON IL CENTRO PER LA FUSIONE NUCLEARE DTT.



La Spezia, 2 febbraio 2018 – La possibilità prospettata al nostro territorio di essere luogo per la realizzazione dell'infrastruttura DTT (Divertor Tokamak Test) per la ricerca sulla fusione nucleare rappresenta un'occasione irripetibile per la Città.

Questa è la convinzione di Confindustria La Spezia a seguito della decisione della Regione Liguria di candidare il sito di Vallegrande per l'insediamento di un polo scientifico tecnologico fra i più importanti al mondo. Decisione caldeggiata da Confindustria La Spezia già nello scorso mese di novembre. L'impedimento principale a quella data sembrava essere la compatibilità coi tempi richiesti dal Bando, compatibilità ora assicurata grazie alla messa a disposizione delle aree da parte di Enel in anticipo rispetto alla chiusura della centrale elettrica.

«Immaginare La Spezia come possibile sede del centro di ricerca Enea è senza dubbio proiettare la città in una prospettiva di futuro concreta e ricca di opportunità – dichiara **Francesca Cozzani**, Presidente di Confindustria La Spezia – L'insediamento richiede personale con elevate professionalità e competenze scientifiche e tecniche, apportando quindi un contributo anche di tipo culturale al nostro territorio. Inoltre tale insediamento comporterà un indotto sempre più qualificato, facendo quindi da volano allo sviluppo economico del territorio, anche in settori non strettamente connessi alla ricerca tecnologica. Ed i numeri sono importanti, essendo stimati in circa 1600 unità totali.

Altro elemento assolutamente non trascurabile è che il DTT sarebbe perfettamente in linea con le aspettative di una riconversione dell'area ex Enel in continuità con la destinazione industriale. Ci aspettiamo che il centro di ricerca attiri a sé nuove attività industriali a proprio supporto, da insediarsi al posto della Centrale.

Inoltre la sperimentazione sul processo di fusione nucleare finalizzato alla generazione di energia rientra pienamente nel tema della generazione di energie rinnovabili caro a molti. Vi rientra nella maniera più qualificante, ovvero tramite l'attività di ricerca, che richiede numeroso personale altamente qualificato, anziché tramite la produzione, che richiede poco personale non necessariamente di elevata specializzazione.

Mi preme altresì sottolineare che la presenza di Asg Superconductors offre alla nostra candidatura un plus importantissimo: le due realtà, insieme, porterebbero il nostro territorio all'eccellenza mondiale nella ricerca ingegneristica in campo energetico.

- segue

A nostro parere, inoltre, i vantaggi non sarebbero solamente economici. La Spezia dovrebbe ridisegnare il proprio futuro avendo l'opportunità di diventare una città capace di trattenere i propri giovani con qualifiche elevate e di attrarne altri. La sfida che la città sarebbe chiamata ad affrontare sarebbe quella di aumentare la qualità della vita dei propri abitanti, dovendo diventare luogo attraente e culturalmente vivace»

Porto Ravenna: merci stabili e crescono crocieristi nel 2017

Bene passeggeri e rinfuse mentre calano rotabili e container



(ANSA) - RAVENNA, 2 FEB - Nel 2017 il porto di Ravenna ha movimentato in totale 25,99 milioni di tonnellate di merce, dato sostanzialmente analogo a quello del 2016 (+0,1%), mentre è cresciuto sensibilmente il traffico di crocieristi: lo scorso anno sono sbarcati nello scalo romagnolo 50.133 passeggeri (+9,9% sul 2016) per un totale di 48 toccate di navi da crociera (+9,1%).

Nel dettaglio, sul versante merci sono cresciute sia le rinfuse liquide, con un +3,3% rispetto al 2016, che le rinfuse solide, i cui traffici sono aumentati del 4,8% su base annua, con un incremento particolarmente marcato dei materiali da costruzione (+13,3%) registrato grazie al traffico record delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo (+12% e valore più alto dal 2005).

Sono invece calate le movimentazioni complessive di carichi rotabili, ovvero trailer e semirimorchi, pari a 74.806 unità (-5,4%). In diminuzione anche il traffico di container, che nel 2017 si è attestato a quota 223.369 TEUs, il 4,8% in meno rispetto all'anno precedente.

"I dati della movimentazione in porto nel 2017 mostrano che il traffico ancora 'tiene' e l'anno si chiude con numeri che si attestano su quelli del 2016" ha commentato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Daniele Rossi. "La flessione dei container conferma la necessità di accelerare con la realizzazione degli investimenti già programmati. Quanto previsto nel Progetto Hub portuale di Ravenna, ormai alle battute finali del suo percorso autorizzativo, avrà ricadute positive sull'attività di tutti i terminal e contribuirà alla crescita di ogni tipo di traffico".

Tre milioni dal MIT all'AdSP Livorno anche per Piombino

LIVORNO - Tre milioni di euro al Sistema del Mar Tirreno Settentrionale Livorno-Piombino per finanziare i progetti di fattibilità di opere ritenute
(segue a pagina 10)

Tre milioni dal MIT all'AdSP

prioritarie. A darne notizia è stato il ministro Graziano Delrio in occasione dell'ultima conferenza dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuali, svoltasi a Roma martedì.

Le risorse, pari a 30 milioni per il triennio, provengono dal fondo per la progettazione di fattibilità tecnico economica delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, di cui all'art. 202 del nuovo codice degli appalti, e sono state ripartite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base di un'attenta analisi delle proposte degli interventi avanzate dalle Port Authorities.

"Non possiamo che essere soddisfatti - ha detto il presidente Stefano Corsini - la fiducia accordataci dal MIT testimonia della solidità della nostra programmazione infrastrutturale, che si ispira alle scelte strategiche delineate dai principali strumenti di pianificazione, condivise dalla Conferenza nazionale dei presidenti delle AdSP".

La dotazione dell'Autorità del Mar Tirreno Settentrionale segue, per consistenza della cifra, quelle assegnate all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e quella del Mar Tirreno Centrale, promotori entrambi di due importanti progetti speciali.

I primi progetti avviati dall'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno saranno quelli relativi al riassetto della viabilità di cintura dell'area portuale di Livorno e il 2° lotto del prolungamento della SS398 a Piombino, da Cagno a Poggio Batteria.

Da Delrio 3 milioni per la viabilità intorno al porto

LIVORNO

In arrivo tre milioni di euro alla nuova **Authority** che raggruppa i porti di Livorno e Piombino. Con un obiettivo: finanziare i progetti di fattibilità di opere ritenute prioritarie. Lo ha annunciato il ministro **Graziano Delrio** nel faccia a faccia che ha avuto a Roma all'ultima conferenza dei presidenti delle Autorità di sistema portuali. In ballo, nello specifico: da un lato, su Livorno il «riassetto della viabilità di cintura dell'area portuale»; dall'altro, su Piombino il 2° lotto del prolungamento della ss398 a Piombino, da Gagno a Poggio Batteria. Sono questi i primi progetti avviati da Palazzo Rosciano annunciando la scelta del ministro.

Le risorse, «pari a 30 milioni per il triennio», provengo-

no - viene fatto rilevare - dal fondo per la progettazione di fattibilità tecnico economica delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese previste dall'art. 202 del nuovo codice degli appalti. Li ha ripartiti il ministero delle infrastrutture vagliando le proposte arrivate a Roma dalle Autorità portuali.

«Non possiamo che essere soddisfatti», ha detto il presidente **Del. Authority Stefano Corsini**: «La fiducia accordataci dal ministero testimonia della solidità della nostra programmazione infrastrutturale, che si ispira alle scelte strategiche delineate dai principali strumenti di pianificazione, condivise dalla Conferenza nazionale dei presidenti delle Autorità di sistema portuale».



Bando di gara, spedite le lettere di invito

ADESSO si fa sul serio. Il **Yutani** di sistema di Stefano Corsini ha spedito ieri le lettere di invito relative alla procedura di gara per l'affidamento della progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa della piattaforma Europa e dei dragaggi previsti nella sua prima fase di attuazione. Si tratta, in sostanza, di quella parte delle opere di protezione esterna della nuova darsena containeri- primo step della futura, grande piattaforma- che andranno realizzate con il finanziamento dell'Autorità di sistema e con la parte di contributi pubblici già previsti. Per la piattaforma vera e propria, cioè le banchine, i piazzali e le opere di arredo destinate a diventare il nuovo terminal contenitori del porto è prevista un'altra gara che comporta per i vincitori il finanziamento e la progettazione esecutiva dell'opera, sulla base del progetto di massima rivisitato e che ha nettamente ridotto la prima stesura, ma nello stesso tempo ha indicato come nuovi fondali per le ban-



DECISO Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Stefano Corsini

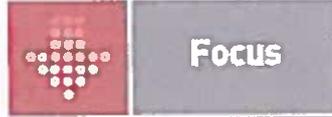
chine operative dei containers da 16 a 18 metri. Per questa seconda gara, cui si erano già dichiarati interessati gruppi internazionali come Msc, i fondi d'investimento oggi titolari del terminal Tdt e China Investments, stanno per partire gli inviti a presentare le proprie candidature ufficiali non oltre il prossimo 14 febbraio.

CONFERMATO dal presidente dell'Autorità Stefano Corsini anche nel recente, primo incontro a Roma dell'organo nazionale di coordinamento dei 15 porti di sistema, il piano per la Darsena Europa è oggetto dall'inizio dell'anno di incontri continui tra il dirigente del settore tecnico ingegner Enrico Tribaz, il dirigente dell'area sviluppo

dottor Claudio Vanni e lo stesso presidente Corsini, che si è riservato (al momento) la nuova direzione sui progetti strategici. Le varie fasi dell'operazione gare procede in stretta sinergia con la Regione Toscana - il cui presidente Rossi ha di fatto "sponsorizzato" anche personalmente il piano- e con il suo consulente, la dottoressa Roberta Macchi che attualmente è segretario generale dell'Autorità di Civitavecchia. La complessità del procedimento non viene sottovalutata anche perché si prevedono resistenze da parte del territorio- dal Calambrone a Pisa si sono già mobilitati nel timore di erosione indotta sulle spiagge- e il canale da dragare ad almeno 16 metri attraverso l'area protetta delle secche di Vada sarà un altro problema- e interventi "a frenare" di alcuni dei porti concorrenti nella competizione per i contenitori. I tempi poi sono fondamentali: perché gli altri porti non aspettano e i grandi players dei trasporti marittimi punteranno ovviamente su chi arriverà prima.

A.F.

-segue



La Regione

Le varie fasi dell'operazione
gare procede in stretta
sinergia con la Regione
Toscana e con il suo
consulente, dottoressa
Roberta Macii, attuale
segretario generale
dell'Authority portuale
di Civitavecchia

Le proteste

Si prevedono resistenze
da parte del territorio:
dal Calambrone a Pisa si
sono già mobilitati nel
timore di erosione indotta
sulle spiagge. I balneari del
litorale pisano temono infatti
gravi ripercussioni
sulla costa fino a Tirrenia



Spazio ai container

Per la gara sulle banchine
dei container si erano già
dichiarati interessati gruppi
internazionali come Msc,
i fondi d'investimento oggi
titolari del terminal Tdt
e China Investments, stanno
per partire gli inviti
a presentare le candidature

LA GARA PER LA NUOVA DIGA FORANEA

Maxi-Darsena, spediti gli inviti a 12 progettisti

■ ZUCHELLI IN CROVACA

Darsena Europa, un altro passo avanti

L'Authority ha spedito 12 lettere di invito a chi si è detto interessato a progettare la nuova diga foranea e le difese a mare

► LIVORNO

Fa un passo in avanti l'operazione Darsena Europa. Da Palazzo Rosciano, quartier generale della nuova Authority Livorno-Piombino, arriva l'annuncio. È stringatissimo, quasi un tweet, a malapena tre righe: «Sono state appena spedite le lettere di invito relative alla procedura di gara avente ad oggetto l'affidamento della progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa».

Si tratta di una dozzina di lettere d'invito, fanno seguito all'avviso di manifestazione di interesse che era stato messo nero su bianco pochi mesi fa dall'istituzione portuale richiamando l'attenzione dei grandi pool di ingegneria marittima.

Al centro dell'attenzione c'è la progettazione della nuova diga foranea e del complesso di opere di difesa a mare che nel nuovo identikit della realizzazione della maxi-Darsena risulteranno a totale carico della parte pubblica.

Bisogna ricordare che la nuova Authority ha reimpostato su altri binari la realizzazione di questa che è una delle

più ambiziose opere infrastrutturali a livello nazionale. Non a caso, il bando iniziale aveva rivelato una serie di farraginosità nella concatenazione della tempistica finanziaria fra la parte pubblica e quella privata: un aspetto che aveva creato non pochi problemi nel tentativo dei pretendenti di acquisire dalle banche le risorse finanziarie per reggere il project financing.

In realtà, la novità principale è stata soprattutto un'altra, e deriva dal fatto che la nuova normativa sui dragaggi ha consentito di ridisegnare i nuovi piazzali senza esser costretti a accogliere tutto il materiale che sarà scavato dai fondali.

Gli operatori del settore avranno tempo fino alla metà del mese prossimo per presentare i progetti. Dall'Authority arriva la conferma che il termine non è fra meno di due settimane, come invece era sembrato inizialmente secondo voci rimbalzate via Firenze.

C'è un qualche slittamento rispetto all'orario scadenario che alla fine dell'estate scorsa il governatore Enrico Rossi aveva dettato per costringere tutti i protagonisti a correre e arrivare all'avvio dei lavori «entro la metà del 2018». Un termine che poco prima di Natale si era già allungato «a cavallo tra il 2018 e il 2019».

Mauro Zucchelli



Palazzo Rosciano, quartier generale dell'Authority

CON L'OK DELLA SOPRINTENDENZA

Un progetto per il Marzocco



■ Sul Port News, la rivista dell'Authority è stato annunciato che si lavora per «riportare agli originari splendori la Torre del Marzocco». Il progetto di ripristino del bacino d'acqua ha avuto l'ok della Soprintendenza. Quando sarà ultimato il secondo lotto del banchinamento lato nord del canale di accesso, sarà realizzato un canale idrico attorno alla Torre, "propedeutico alla realizzazione dell'acquaticità".

A PIOMBINO LA PRIMA RIUNIONE OPERATIVA SU WHY LIVORNO

Un piano d'azione per crociere e turismo

La Porto 2000 si è incontrata con gli operatori in vista dei saloni internazionali del comparto



Nella foto: Una rappresentanza dei partecipanti alla riunione.

PIOMBINO - Crociere e turismo, ma non solo: a distanza di quasi tre mesi dalla presentazione a Piombino di Why Livorno, l'azione di marketing legata allo sviluppo del turismo crocieristico da Livorno alla Val di Cornia, operatori e istituzioni si sono dati appuntamento presso la sala riunioni dell'ex Port **AUREA**

piombinese per riprendere le fila del discorso e sviluppare un piano di azione concreto per la promozione del territorio. All'incontro hanno partecipato rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setentrionale (presente tutta l'area promozione e comunicazione guidata dal dirigente Gabriele Garigiulo); il

vice sindaco di Piombino, Stefano Ferrin; l'assessore al demanio di Portoferraio, Angelo Del Mastro; Carlo Torlai, amministratore unico di Tuscany Terminal srl, partecipata da Moby, dall'agenzia marittima Mixose della Compagnia Portuali piombinese, che ha in concessione una banchina a Piombino; Laura Miele (past president di Asamar e titolare della Mixos); Luciano Guerrieri e Serena Veroni, rispettivamente presidente e responsabile marketing della Porto 2000, società che a Livorno gestisce i servizi di accoglienza al crocierista.

L'obiettivo dell'incontro, intraprendere un percorso virtuoso di condivisione di iniziative promozionali da mettere in campo per l'anno in corso: il traguardo da raggiungere è la definizione di una strategia di marketing da diffondere in occasione delle prossime fiere internazionali che verranno organizzate nel 2018, a cominciare dal Sea Trade Cruise Global di Fort Lauderdale (Florida), per finire con il Sea Trade Europe di Lisbona. Il messaggio che è stato

lanciato da Piombino - dice una nota dell'**AUREA** - è che si può e si deve fare sistema, e non solo sul turismo. "Lo scalo piombinese può e deve essere complementare rispetto a Livorno e può puntare a sviluppare, oltre al traffico crocieristico, anche quello rotabile, ha detto Torlai, che ha aggiunto: "quello di oggi è l'inizio di un'analisi sulle potenzialità del sistema portuale dell'Alto Tirreno che dobbiamo fare assieme". Piombino sta da tempo provando a ritagliarsi il ruolo di porta per la Toscana del Sud e per questo mette in campo per la stagione in corso un piano di offerta turistica per attirare l'interesse dei tenti che scenderanno dalle otto navi da crociera già in programma tra aprile ed ottobre (più altre quattro da confermare).

Le prossime vetrine internazionali, quelle di Miami e Amburgo per le crociere, più quelle di Brema per il break bulk e il transport and logistic di Shanghai per la logistica, saranno momenti importanti per far conoscere al mondo le potenzialità dei porti del Sistema del Mar Tirreno Settentrionale.

"Siamo convinti che Piombino abbia enormi potenzialità - ha detto Gabriele Gargiulo - e che occorra fare tutto il possibile per promuovere lo scalo portuale all'interno di una visione di sistema". Il prossimo 19 febbraio l'AdSP farà scalo a Portoferraio per un confronto interlocutorio con gli amministratori e gli operatori di Portoferraio e Rio Marina e coinvolgerli fattivamente nella nuova strategia di marketing della Port **AUREA**

Porto, Santori e Verni (Fdl): "Serve un cambio drastico per uscire dalla crisi"

Fratelli d'Italia accende nuovamente i riflettori sulle difficoltà che sta vivendo lo scalo dopo l'interrogazione presentata al presidente Zingaretti nei giorni scorsi. "Versa in una profonda crisi ed è ben lontano dall'essere quel polo che tutti ci saremmo aspettati"

CIVITAVECCHIA - "Nei giorni scorsi abbiamo presentato una interrogazione al presidente Zingaretti per chiedere lumi sulla disastrosa situazione del porto di Civitavecchia che, ben lungi dall'essere quel polo di attrazione commerciale, turistica ed infrastrutturale che tutti ci saremmo aspettati, versa invece in una profonda crisi".

Lo dichiarano Fabrizio Santori, consigliere della Regione Lazio di Fratelli d'Italia, e Marco Valerio Verni, portavoce del circolo Invictus di Santa Marinella nonché componente dell'assemblea nazionale del partito di Giorgia Meloni. Un grido d'allarme che è giunto a più riprese nelle ultime settimane, dopo la vertenza Royal Bus con i 34 lavoratori licenziati e gli autisti in attesa della gara per l'affidamento temporaneo del servizio, o la protesta degli ex - Privilege che chiedono più lavoro nel rispetto degli accordi con l'Adsp, o l'allarme lanciato da Patrizio Loffarelli (Assotir) sui disagi che sta vivendo lo scalo. Ora Santori e Verni puntano di nuovo i riflettori sul porto cittadino.

Una crisi che, secondo i due, si manifesta con "un calo occupazionale che risente di molteplici fattori, nonostante l'ingente trasferimento di risorse degli ultimi venti anni. Risulta carente la rete viaria e ferroviaria – incalzano Santori e Verni - basso il volume di merci che raggiunge la capitale, a fronte del pur consistente traffico globale che avviene via mare, senza considerare i lavori che ormai da decenni procedono a rilento per quanto concerne il completamento dell'autostrada Orte -Viterbo".

Quello dei container è un tasto dolente su cui più volte è intervenuta anche la Compagnia portuale di Civitavecchia. Santori e Verni ricordano la crisi dell'industria dell'acciaio, la stagnazione del settore agroalimentare e il calo dell'automotive "soprattutto da parte degli stabilimenti di Fca di Cassino e Melfi, nonché della decisione della compagnia Grimaldi di dirottare parte delle rotte su Gioia Tauro. Occorre un drastico cambio di politica industriale – concludono duri - che possa condurre il porto ai livelli che potenzialmente gli spetterebbero".

Informazioni Marittime

"Connettere l'Italia" investe 50 miliardi nel Mezzogiorno



Dei 123 miliardi (di cui 94,2 già finanziati) di "**Connettere l'Italia**", il piano governativo per la realizzazione/ultimazione di 108 opere «prioritarie», più di un terzo sono destinati al Mezzogiorno. «49,5 miliardi, di cui 36 miliardi disponibili», precisa il ministro dei Trasporti Graziano Delrio nel corso del convegno "La logistica per lo sviluppo del Mezzogiorno", organizzato a Napoli giovedì all'Unione industriali. «L'investimento in corso per le infrastrutture del Mezzogiorno è gigantesco. Per i prossimi 10 anni il totale delle risorse disponibili è nell'ordine di 40 miliardi», aggiunge Ennio Cascetta, amministratore unico di Rete Autostrade Mediterranee, in house del dicastero guidato da Delrio. Quasi un miliardo, di cui oltre 800 milioni già disponibili, sono destinati ai porti.

Cura dell'acqua e del ferro Circa 45,5 miliardi. «Abbiamo investito nel Mezzogiorno una cifra che è stata investita negli ultimi dodici anni. C'è un cambio di passo notevole», secondo Delrio. 21 miliardi (12,1 miliardi disponibili) sono per il settore ferroviario; 14,1 (12,1) per le Città metropolitane; 11,9 (9,7) per strade e autostrade; 1,5 – già disponibili – per gli aeroporti. Infine, 957 milioni (862 milioni disponibili) per i porti. Entrando nel dettaglio, la "cura dell'acqua" (957 milioni) di Delrio guarda più al miglioramento dell'esistente che alla realizzazione di nuove opere: digitalizzazione, soprattutto dell'ultimo miglio, e interventi verso una maggiore sostenibilità. Passando alla "cura del ferro" (21 miliardi), la parola chiave è Alta Velocità: Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria, Messina-Palermo-Catania, Bologna-Foggia-Bari, Cagliari-Sassari-Olbia; un nuovo collegamento Battipaglia-Potenza-Metaponto, il potenziamento della TarantoMetaponto-Sibari-Paola e Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria.

Cascetta: «Una cura da elefante» «Quaranta miliardi di euro in dieci anni sono veramente una cura da elefante per il sistema Mezzogiorno», afferma Cascetta. Secondo i calcoli dell'ad di Ram, la realizzazione di opere di questa portata richiederà fino a 50 mila posti di lavoro l'anno: «Stiamo parlando di dieci volte lo stabilimento di Pomigliano d'arco, cinque volte l'Ilva di Taranto», un «piano Marshall delle infrastrutture». «Ci sarà – conclude – anche un forte impulso all'industria delle costruzioni e alla filiera industriale collegata alle tecnologie dei trasporti e delle comunicazioni». Senza dimenticare le Zes, i cui decreti attuativi sono stati approvati [la settimana scorsa](#).

2014-2017: trasporto marittimo cresce Visto che i rapporti di crescita annuali non sono così entusiasmanti, gli analisti si sono concentrati su range più ampi. Numeri confortanti quelli emersi dall'Unione industriali partenopea. Nel Meridione, negli ultimi 4 anni, tra il 2014 e il 2017, il trasporto via mare è cresciuto del 7,2 per cento (cifra analoga al livello nazionale). Nello specifico, i rotabili del 18% (+20,7% in Italia). Soffronto i container, calati del 12 per cento a fronte di una crescita dell'9% nella penisola, dovuta alla dipendenza del trasbordo, calata di quasi un quarto in quattro anni, del 22 per cento. Limitandosi nei porti gateway, infatti, il calore è molto positivo: +32 per cento, superiore al dato nazionale che si ferma al 22,2 per cento.

Connettere l'Italia: Spirito (Adsp), la ZES grande scommessa per porto di Napoli. Molti progetti al via

(FERPRESS) – Napoli, 2 FEB – “Questo convegno si svolge nel giorno in cui abbiamo annunciato l'avvio del progetto per la costruzione della nuova stazione del molo Beverello, un intervento delicato che avviene nel pieno centro storico di Napoli che è patrimonio Unesco; si tratta di un intervento che, perciò, avverrà necessariamente in due fasi e va realizzato con ogni prudenza, ma la cui importanza anche dal punto di vista commerciale per il porto di Napoli è straordinaria”, ha sottolineato il presidente dell'Autorità di sistema portuale Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, all'inizio dell'intervento che ha tenuto al convegno presso l'Unione Industriali di Napoli.

Spirito ha ricordato che la realizzazione della nuova stazione era in progetto da tempo ed, anzi, era stato bandito anche un concorso ed aggiudicato la gara, anche se poi – ha sottolineato polemicamente – “come spesso capita in Italia, i progetti si approvano, ma le opere poi non si fanno”.

“Invece, ora – ha spiegato ancora Spirito – il porto di Napoli ha sfruttato l'occasione dello stanziamento da parte del MIT di oltre 100 milioni di euro per il rifacimento dei waterfront nei porti e il progetto partenopeo ha ottenuto il finanziamento di 20,5 milioni di euro; la conclusione dei lavori è prevista entro un anno, dopodiché gli oltre tre milioni e mezzo di viaggiatori e turisti che ogni anno affollano le banchine per dirigersi alle isole del golfo partenopeo potranno godere dei servizi della nuova stazione, armoniosamente inserita nel contesto della nuova piazza Municipio.

Riguardo l'attività dei porti dell'Adsp Mar Tirreno, Spirito ha spiegato che sia Napoli (+ 8%) che Salerno (+12%) registrano positivi incrementi di traffico e che ciò costituisce un segno che l'economia della Campania e del Mezzogiorno sta andando bene e i porti traggono beneficio da tutto ciò. Per questo, secondo Spirito, è importantissimo vincere la sfida della ZES, la Zona Economica Speciale, che assicura particolari facilitazioni e incentivi alle imprese che vogliono investire in processi industriali finalizzati all'aumento della capacità produttiva del porto e la cui procedura di attuazione è ormai arrivata al traguardo finale, con la firma del decreto istitutivo da parte del presidente del Consiglio Gentiloni che dovrebbe arrivare entro la fine del mese.

Le accuse, la polemica

«Porto, non ci arrendiamo» gli operatori sfidano Spirito

Le tensioni Da anni alti livelli di litigiosità Banchine gestite come proprietà di privati

«Ingestibile» è la parola della polemica, forte quanto per molti sorprendente. Ingestibile è il porto di Napoli, ha sbottato l'altro pomeriggio il presidente dell'Autorità portuale Pietro Spirito durante il convegno all'Unione industriali e davanti al ministro dei trasporti Graziano Delrio. Ma tra gli addetti ai lavori - armatori, componenti del Comitato di gestione dell'Authority, operatori commerciali dello scalo marittimo e sindacalisti - la parola che prevale il giorno dopo è complessità.

Nel senso, spiega ad esempio Luigi Iavarone, da un anno nel Comitato in rappresentanza della Regione Campania, «che dopo il nostro insediamento abbiamo trovato una situazione piuttosto disordinata sotto il profilo amministrativo e, dunque, complessa e da risistemare, come siamo impegnati a fare.

Ma non ingestibile: del resto nelle nostre riunioni il presidente non si è mai espresso in questi termini». E così la pensa anche uno come il segretario regionale della Uil, Giovanni Sgambati, che al di là delle parole riconosce comunque fondate le preoccupazioni espresse da Spirito: «Anch'io non parlerei di ingestibilità che lascia presupporre una sorta di resa. Io credo piuttosto che il presidente abbia voluto indicare l'importanza di alcuni problemi, a cominciare da quello dell'utilizzo

quasi privatistico delle banchine che sono in realtà di proprietà dello Stato e date in concessione agli armatori. Su questo punto Spirito ha pienamente ragione, al porto di Napoli non si riesce ancora a fare sistema nonostante la riforma».

Detto o accennato, lo sfogo di Spirito ha aperto una serie di interrogativi tutt'altro che secondari.

Della serie: c'è chi sta ostacolando a Napoli l'attuazione della riforma dei sistemi portuali? C'è chi vuole difendere vecchi privilegi e resiste al cambiamento? C'è chi, insomma, rema contro?

«Ma no - dice Pasquale Legora De Feo, amministratore delegato di Conateco e vicepresidente di Assiterminal - io non so in quale contesto il presidente abbia pronunciato quelle parole perché non ero presente al convegno ma posso assicurare, e ce lo siamo detti ieri mattina in un incontro con altri operatori della logistica, che da parte nostra non c'è alcun motivo per non continuare a collaborare per

-segue

la piena attuazione della riforma. Anzi, posso garantire che questa disponibilità sarà in futuro sempre maggiore e spero che il presidente accentui il suo sforzo per realizzare i progetti previsti. Per questo non credo che si possa parlare di ingestibilità del porto che sta invece facendo registrare livelli di crescita per le merci e il numero di passeggeri sempre più elevati. A Napoli, oltre tutto, si paga il prezzo maggiore in Italia per le concessioni e siamo dunque perfettamente consapevoli che bisogna lavorare insieme per garantire servizi sempre più adeguati».

Ma i problemi, questo è certo, non mancano anche per effetto del passaggio dalla gestione commissariale - che pure non è stata immobile - a quella per così dire ordinaria.

«Dall' utilizzo delle banchine alle interferenze delle opere infrastrutturali con il transito delle navi, alla sovrapposizione di competenze i nodi da sciogliere non sono pochi», spiega Lavarone. E aggiunge: «Ci siamo trovati casi di operatori che da anni attendono risposte alle richieste di concessione, o residui attivi di vecchia data di cui non era certa la disponibilità, e così via».

Ma è soprattutto sul nodo-banchine che, almeno alla luce delle parole del presidente Spirito, sembra concentrarsi l' attenzione: «A Napoli - dice ancora Lavarone - le concessioni sono tutte a filo banchina, nel senso che possono accostare solo le unità previste dal concessionario. A Salerno come in tutti i porti più piccoli, la ridotta dimensione delle banchine facilita una certa flessibilità per cui l' attracco, se occorre, è possibile sia a navi ro-ro (per il trasporto di automezzi a gomma, ndr) sia a navi passeggeri. Stiamo pensando, come Comitato di gestione dell' Autorità portuale, che anche a Napoli si possa optare per questa soluzione».

Si potrebbe dire insomma, estremizzando il concetto sul piano geografico, che il modello Salerno si estenderà anche allo scalo più importante della regione. «Ma qui le questioni di campanile non c' entrano affatto - dice con l' abituale serenità Mario Mattioli, presidente di Confitarma, la maggiore Confederazione italiana degli armatori - se si guarda alla storia dei sistemi portuali italiani, è facile rendersi conto che gli scali nati da poco tempo hanno tutti caratteristiche diverse da quelli più grandi nei quali in passato si verificavano anche fenomeni di monopolio nella gestione dei servizi, pensi ai camalli di Genova ad esempio. Gli scali giovani possono quindi offrire prezzi più bassi che, al contrario, porti di più rilevante tonnellaggio, come Napoli, non possono praticare perché qui al di sotto di certe tariffe non si può scendere perché sarebbe antieconomico».

Ma a Napoli i nodi da sciogliere sono altri: il rapporto con la città è al primo posto, considerato che il porto è dentro il contesto urbano (caso unico in Italia) e che solo adesso sembra profilarsi una concreta soluzione «in attesa - aggiunge Mattioli - che si definisca anche quella per il molo San Vincenzo e la darsena borbonica che sono un autentico gioiello da recuperare». C' è poi la contiguità tra area merci e area passeggeri che sicuramente ingessa lo sviluppo di un porto in costante crescita in entrambi i settori (e crea anche un certo allarme sul versante dell' inquinamento ambientale). E ancora, c' è la difficoltà a superare una litigiosità tra gli addetti ai lavori, anche questa di vecchia data, che finisce spesso in contenziosi giudiziari e allunga decisamente i tempi di esecuzione delle opere. Dice Mattioli: «Forse c' è un gap culturale da colmare nell' iter sistema portuale italiano: se Rotterdam in 10 mesi raggiunge il livello di movimentazione che tutti i porti italiani insieme toccano in dodici mesi, vuol dire che bisogna cambiare mentalità e adeguarsi a un sistema decisamente più efficiente.

E badi che lì, a Rotterdam, c' è una sola autorità portuale. Forse è arrivato il momento di pensare ad un ministero del mare, non della marina mercantile, che abbia una competenza specifica su tutto ciò che è lo shipping e interagisca con un ministero dei trasporti che si occupi dei collegamenti infrastrutturali e non anche di ciò che è mare. Non possiamo sempre sperare di trovare un ministro competente e attento come Delrio per poter affrontare questi nodi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nando Santonastaso

Il Nautilus

L'AdSP MAM raggiunge tutti gli obiettivi ministeriali



BARI – L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, in soli 6 mesi dalla costituzione del Comitato di gestione, raggiunge tutti gli obiettivi assegnati per l'anno 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ieri, nella sede di Bari, si è svolta la prima riunione dell'anno del Comitato di gestione nel corso della quale l'Organo deliberativo dell'Ente ha approvato all'unanimità gli ultimi documenti relativi al raggiungimento degli obiettivi.

Particolare rilevanza riveste l'approvazione del nuovo Piano Anticorruzione e Trasparenza: un unico documento che accorpa una valutazione di processi a rischio di 5 porti, scontando un approfondimento dei processi e procedimenti, riferibili all'attività amministrativa che interessa un territorio molto vasto comprendente le provincie di Bari, Brindisi e Foggia.

Nel corso della riunione, il Comitato di gestione ha approvato, sempre all'unanimità, il nuovo Regolamento d'uso delle Aree Demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale. Il documento, primo in Italia, è conforme alle prescrizioni dettate dall'Antitrust. Particolare rilevanza riveste l'art. 12 che definisce i criteri e i relativi punteggi di valutazione delle istanze nell'ottica di assicurare gioco concorrenziale e massima trasparenza.

L'AdSP MAM raggiunge tutti gli obiettivi ministeriali

L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli) in soli 6 mesi dalla costituzione del Comitato di gestione, raggiunge tutti gli obiettivi assegnati per l'anno 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Ieri, nella sede di Bari, si è svolta la prima riunione dell'anno del Comitato di gestione nel corso della quale l'Organo deliberativo dell'Ente ha approvato all'unanimità gli ultimi documenti relativi al raggiungimento degli obiettivi.

Particolare rilevanza riveste l'approvazione del nuovo Piano Anticorruzione e Trasparenza: un unico documento che accorpa una valutazione di processi a rischio di 5 porti, scontando un approfondimento dei processi e procedimenti, riferibili all'attività amministrativa che interessa un territorio molto vasto comprendente le provincie di Bari, Brindisi e Foggia.

Nel corso della riunione, il Comitato di gestione ha approvato, sempre all'unanimità, il nuovo Regolamento d'uso delle Aree Demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale. Il documento, primo in Italia, è conforme alle prescrizioni dettate dall'Antitrust. Particolare rilevanza riveste l'art. 12 che definisce i criteri e i relativi punteggi di valutazione delle istanze nell'ottica di assicurare gioco concorrenziale e massima trasparenza.

Le scelte politiche dei porti "core", l' inserimento di Augusta e Catania, il privilegio concesso a Civitavecchia, l' esclusione di Messina

Quella riforma è nata da un grande imbroglio

L' accorpamento non è inevitabile: la nostra è già, nei numeri, un' Autorità di sistema portuale

Lucio D' Amico C' è chi ancora oggi abbassa la testa, allarga le braccia, sostiene che l' accorpamento è inevitabile, che la riforma è in vigore, che tutto è ineluttabile e che il sistema Messina-Milazzo non può non far parte di un' Autorità più vasta, che abbia sede a Gioia Tauro o, come spingono adesso in molti, a Catania. Ma è tutto un grande imbroglio. Lo è stato fin dall' inizio.

Riavvolgiamo il nastro per un attimo, perché è indispensabile per capire cosa si può fare oggi per far valere le ragioni dei nostri porti. La riforma Delrio, dopo la prima bozza voluta dall' ex ministro Lupi (che aveva pensato a sole 8 grandi Autorità di sistema in tutt' Italia), ha previsto la coincidenza di 14 Autorità con i 14 porti "core": Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Palermo, Cagliari e Augusta.

Ma cosa sono i porti "core"?

E chi li ha scelti in origine? Bisogna tornare al 2013, allorché il Parlamento europeo delineò la mappa dei 9 principali Corridoi di trasporto, per i quali furono stanziati 26,3 miliardi per il periodo 2014-2020. In quel momento nacque la Rete Ten-t, che non è un fumetto di supereroi, ma il "Trans European Transport Network", cioè la grande Rete europea che unisce 94 scali marittimi, 38 aeroporti, oltre 15 mila chilometri di ferrovia.

Di quei nove Corridoi, sono 4 quelli che toccano l' Italia: il Corridoio Mediterraneo, il Baltico-Adriatico, il Genova-Rotterdam e l' Helsinki-La Valletta. Bene, in quella sede si scelsero automaticamente i porti che sarebbero stati coinvolti in questo grande intreccio di strade ferrate e autostrade, di strutture portuali e aeroportuali, di Alta Velocità e Alta Capacità. Quello che più ci interessa è il Corridoio Helsinki-La Valletta che, in modo astruso, è stato fatto passare da Verona e Bologna, per arrivare a Roma e Napoli (con le diramazioni di La Spezia, Livorno e Ancona), biforcandosi poi, da un lato, in Puglia (Bari e Taranto), dall' altro in Calabria (Gioia Tauro) e poi in Sicilia (Palermo), per giungere infine a Malta.

Ci sono tanti aspetti paradossali e assurdi. Nel corso degli anni, solo per decisioni politiche in alcun modo suffragate da quei parametri tecnici imposti dall' Unione europea a tutti i porti della Rete Ten-T, si

- segue

è fatto di Augusta un porto "core" e incredibilmente si è dimenticati che tra Gioia Tauro e Palermo non c'è una brulla radura da oltrepassare velocemente, ma un sistema portuale che con i suoi numeri, unendo Messina e Milazzo, in termini di movimentazione di passeggeri e merci, è complessivamente il primo in Sicilia. E lo sapete perché Messina non fu inserita tra i porti "core"? Perché, stando ad autorevoli indiscrezioni, fu detto: Messina avrà il Ponte sullo Stretto, non c'è bisogno di inserirla nella Rete europea. Errore madornale, quasi certamente voluto scientificamente. E le vicende successive lo dimostrano: dall'inserimento di Augusta al "golpe" dei catanesi che hanno fatto del loro porto (senza numeri solidi rispetto ai nostri) il capofila dell'Autorità della Sicilia Orientale e all'escamotage che ha reso Civitavecchia la sede unica della quindicesima Autorità di sistema portuale, con la scusa di essere il porto della Capitale. Ma Roma non s'affaccia sul mare e Civitavecchia è Civitavecchia e basta. Tutto nasce da scelte politiche e tutto può essere modificato. Delrio non è Mosè, la sua riforma non è la tavola dei Dieci Comandamenti.

Cosa fare allora? Questo è un vademecum per il presidente della Regione siciliana Nello Musumeci e per la classe politica messinese. C'è una strada immediatamente percorribile: pretendere dal Governo nazionale quei 36 mesi di proroga che erano stati stabiliti dallo stesso decreto legge. Tenendo conto che già Messina e Milazzo hanno usufruito di un periodo di proroga, mantenendo in vita da un anno, seppur commissariata, la propria Authority da 36 si può scendere a 24 mesi. Altri due anni, dunque, per mantenere la piena autonomia gestionale ed economico-finanziaria. E poi l'accorpamento sarà inevitabile? Assolutamente no. In questi due anni, una politica degna di tal nome dovrebbe dimostrare, con i fatti e con i numeri, che ci sono porti "core" italiani meno importanti rispetto al sistema dello Stretto. E quindi o Messina-Milazzo diventa porto "core" oppure quel criterio, che è già stato modificato (visto che è stato fatto sede di Autorità di sistema un porto che non è tra quelli "core", cioè Civitavecchia), non può impedire l'istituzione della sedicesima Autorità di sistema portuale italiana. Lo si può fare in qualsiasi momento e chi dice il contrario, afferma solo una menzogna. In linea con il grande imbroglio architettato per declassare Messina e fare incamerare ad altri i cospicui fondi provenienti dal porto di Milazzo. Apriamo gli occhi, buddaci, apriamo gli occhi!

Authority: interviene Siracusano

I danni arrecati dall' inadeguatezza

«Il problema dell' accorpamento dell' **Autorità portuale di Messina** con Gioia Tauro è soprattutto la conseguenza della mancanza di una rappresentanza politica forte ed autorevole. Oggi ci ritroviamo a dover inseguire il ministro Delrio per riaffermare la necessità di un' **Autorità portuale** autonoma perché in questi anni la nostra rappresentanza politica non è stata in grado di fare sintesi e farsi ascoltare». A dichiararlo Gabriele Siracusano, candidato al Parlamento nella lista di Liberi e Uguali.

«Entrando nel merito della vicenda è impensabile accettare un accorpamento che umilia e depotenzia **Messina** - afferma Siracusano -, si mettono insieme una posizione di forza, quella dell' **Autorità portuale di Messina** e Milazzo con una di estrema debolezza, Gioia Tauro, in crisi e senza un progetto strategico adeguato e si affida la gestione a quest' ultima. Spostare la centralità gestionale verso un porto in crisi, accentrando il potere delle decisioni ad un territorio ad alto rischio infiltrazioni criminali è un errore. L' alternativa è l' **Authority dello Stretto**, un' area forte che include **Messina**, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio. Se purtroppo, sempre a causa di scellerati silenzi degli anni scorsi non fosse più possibile aumentare il numero delle **Authority**, allora "il male minore" potrebbe essere l' accorpamento con Catania-Augusta, purchè però **Messina** non finisca in posizione subalterna. Proprio per questo a fare la differenza è una classe politica che abbia credibilità e **autorevolezza**». E la linea da seguire subito è quella di imporre al Governo nazionale il rispetto da quanto previsto dalla stessa legge di riforma: assegnare una proroga fino a 36 mesi. E nel frattempo, fare del sistema **Messina-Milazzo** un "porto core" (i numeri ci sono tutti), in modo da non avere la scusa di non dare la leadership proprio perchè i nostri non rientrano tra i porti "principali" dell' Unione europea.

Il decreto della riforma portuale

Discrasie e un errore clamoroso

Le Regioni interessate dalla riforma della portualità e della logistica italiana avevano la possibilità di chiedere un rinvio della trasformazione delle Autorità portuali per un periodo massimo di tre anni, con richiesta motivata. La Regione siciliana lo ha fatto con un' istanza presentata dall' allora presidente Rosario Crocetta, riguardante proprio l' Autorità di Messina e Milazzo per la quale è stata chiesta la proroga. Ora il Governo deve accordarla ufficialmente.

Il decreto Delrio è stato inserito nella più generale riforma Madia della Pubblica amministrazione. E come ogni decreto, in qualsiasi momento può essere modificato se ci si accorge che vi sono discrasie o errori clamorosi. Il mancato riconoscimento dell' autonomia dell' Autorità dello Stretto con Messina capofila è stato un atto arbitrario, così come lo è stato, invece, l' inserimento del porto di Civitavecchia che non è mai entrato nella rete dei porti "core".

L'Amministrazione Accorinti rende noto il documento consegnato al ministro Delrio nella seduta dell' Ancì del settembre 2017

Le inoppugnabili ragioni a tutela dei nostri porti

Il sindaco e gli assessori: «Ci siamo sempre battuti per l' autonomia dell' Authority dello Stretto»

Lucio D' Amico «L' Amministrazione Accorinti è stata complice di questa riforma, si è battuta per l' accorpamento con Gioia Tauro e non ha fatto nulla per scongiurare il rischio di declassamento dei porti di Messina e Milazzo». Da più parti sono risuonate queste accuse al sindaco e alla sua Giunta, criticati per le scelte iniziali e per la presunta debolezza nell' interlocuzione con le altre istituzioni governative, a Roma e a Palermo. Adesso la Giunta ha deciso che è tempo di replicare e di chiarire la propria posizione e lo ha fatto con una nota a firma del sindaco Renato Accorinti e degli assessori Sergio De Cola, Sebastiano Pino e Guido Signorino. «In merito al dibattito tuttora in corso relativo alle Autorità portuali di sistema - comincia così il documento - l' Amministrazione desidera ribadire come da sempre abbia chiaramente sostenuto la necessità di un' Autorità portuale dello Stretto, le cui caratteristiche di unicità racchiudono tutte le motivazioni per sostenere la creazione di un' Authority che continui a lavorare anche per sviluppare tutte le possibili sinergie tra le città dello Stretto». E al documento viene allegata la nota che il sindaco consegnò al ministro Delrio in occasione della Commissione Ancì sulle città portuali del 26 settembre 2017.

In quella sede, Accorinti ha esposto «le motivazioni per cui Messina noi riteniamo dovrebbe restare come Autorità portuale con propria autonomia alla quale accorpare anche Reggio Calabria e Villa San Giovanni che a Messina sono strettamente legate per l' imponente traffico passeggeri e di mezzi gommati oltre che ferroviari, che lega i 3 Comuni. Si evidenzia - ha affermato il sindaco - che è già in atto una sinergia tra le Amministrazioni di Reggio Calabria e Messina entrambe Città metropolitane, che hanno già nei loro piani il miglioramento dei trasporti nello Stretto e hanno finanziato con 13 mln per città a valere sui fondi POC Metro, il potenziamento dei sistemi di mobilità nell' area dello Stretto».

Ed ecco, dunque, i motivi che Accorinti ha indicato in quella nota: 1) L' Autorità portuale di Messina è tra le 16 di prima istituzione così come previsto dalla legge 84 del 1994, questo ha consentito di maturare esperienza e capacità tecnica ed amministrativa che oggi rappresenta un patrimonio di cui si ha prova

-segue

per i risultati ottenuti e anche per i risultati di bilancio. 2) L' Ap di Messina è già in realtà Autorità di sistema poiché con l' accorpamento del porto di Milazzo intervenuto nel 2000, sviluppa al suo interno attività mercantili e passeggeri che saranno ulteriormente potenziate con la realizzazione del nuovo porto di Tremestieri il cui appalto è già affidato e che sarà operativo entro 2 anni. 3) Il porto di Messina è il primo in Italia per numero di passeggeri con circa 8 mln di cui 400.000 croceristi, realizzare un' unica Autorità dello Stretto che abbia competenza su 5 strutture portuali (Messina porto storico, Messina Tremestieri, Milazzo, Reggio e Villa San Giovanni) consentirà il potenziamento dell' offerta crocieristica e, finalmente, un' adeguata gestione sotto un' unica regia dei 7,6 mln di passeggeri che attualmente attraversano lo Stretto, senza disporre al momento di servizi e infrastrutture adeguate, e potrà inoltre affrontare in modo coordinato tra le varie città, il tema della continuità territoriale. 4) La gestione dell' Ap a Messina è stata caratterizzata negli anni da positivi risultati di bilancio che l' Autorità ha fatto ricadere sul territorio co-finanziando importanti infrastrutture che altrimenti avrebbero avuto difficoltà a trovare l' intera copertura economica. Si ricorda la via Don Blasco per 4,5 mln, il nuovo porto di Tremestieri per oltre 20 mln, il recupero della cittadella fieristica per circa 16 mln. L' importanza di queste attività sono ancora maggiori se si considera che la città di Messina si trova in stato di pre-dissesto e disporrà per i prossimi anni di modeste risorse finanziarie. 5) A testimonianza della particolarità dell' area dello Stretto va rilevato che nel 2008 a seguito del tragico incidente del Segesta è stata istituita "l' Autorità marittima della navigazione dello Stretto" che svolge funzioni in materia di sicurezza della navigazione, controllo e monitoraggio del traffico marittimo, ricerca e salvataggio e gestione delle emergenze.

Giornale di Sicilia

MALTEMPO. Da ieri pomeriggio interrotti i collegamenti con gli aliscafi per le Eolie: a partire dal porto di Milazzo soltanto le navi con destinazione Lipari e Vulcano

Il vento sferza l' Isola, voli dirottati e disagi

Quattro aerei che dovevano atterrare a Palermo smistati su Catania, un altro a Trapani. Chiusa la villa di Partinico

Oltre sessanta gli interventi dei vigili del fuoco a Palermo. Numerosi gli alberi sradicati a Carini, Cefalù, Ficuzza e sull' autostrada. In via Morici a Vergine Maria una tettoia è volata dal terzo piano.

Luigi Ansaloni Michele Giuliano OOO Il maltempo torna a farsi sentire in Sicilia, e lo fa in maniera violenta. Il vento ha spazzato soprattutto Palermo e provincia, provocando non pochi danni. Sono stati 60 gli interventi dei vigili del fuoco, tra la sera di venerdì e ieri mattina. In via Luigi Manfredi un contenitore dell' acqua è volato dal sesto piano ed è finito su un' auto parcheggiata. Nessuna ferito ma molta paura. Numerosi gli alberi finiti su strada a Palermo, Carini, Cefalù, Ficuzza e sull' autostrada. Diversi alberi si sono spezzati a Villa Sperlinga. In via Morici a Vergine Maria una tettoia è volata dal terzo piano.

A causa del vento diversi voli sono stati dirottati all' aeroporto di Punta Raisi a Catania. Sono stati dirottati in tutto quattro voli verso Fontanarossa, e tutti nella serata di venerdì: si tratta del collegamento delle 20,20 da Napoli (Alitalia), di quello delle 19,50 da Fiumicino (Ryanair), quello delle 19,45 da Lampedusa (Mistral) e quello delle 19,45 da Milano Malpensa (EasyJet).

Un quinto volo, il collegamento Alitalia da Fiumicino delle 20,40, ha atterrato a Trapani. Diversi i voli dirottati invece a Lamezia. Disagi, e non pochi, a Partinico, dove dello storico polmone verde di villa «Regina Margherita» non rimane oramai quasi più nulla. Il colpo di grazia glielo hanno dato le fortissime raffiche di vento che si sono abbattute sulla cittadina del Palermitano tra venerdì e ieri. Numerose essenze arboree sono letteralmente crollate di fronte alla forza delle folate anche se in realtà è la conseguenza di un degrado e di un' incuria che si trascina da oltre un decennio.

Infatti gli arbusti sono venuti giù perché indeboliti da una malattia, riscontrata oramai già diversi anni fa, ed il resto lo ha fatto il vento.

Da ieri, per ragioni di sicurezza, è stato deciso dal Comune di Partinico di chiudere i cancelli della villa per non far accedere nessuno. Il problema più impellente è che il patrimonio arboreo dello storico sito dell' 800 è sempre più a rischio: palme e alberi secolari rischiano di scomparire. Da una parte a causa

- segue

di malattie e infestazioni, come quella terribile del punteruolo rosso, dall'altra a causa della mancata manutenzione del verde. Due anni fa il Comune aveva approvato un piccolo progetto che prevedeva tra le altre cose l'utilizzo di esperti della facoltà di Agraria dell'università di Palermo. Con l'ateneo palermitano era stato recentemente siglato un protocollo d'intesa per l'elaborazione e l'attuazione di un progetto integrato di tutela del patri monio storico monumentale della villa ma poi saltò tutto. Da almeno un decennio la villa, tra le più importanti della Sicilia per la sua storia, vive questo lento degrado del suo patrimonio arboreo. Il culmine dei problemi si verificò nel 2008, quando alla guida del Comune vi era ancora il commissario straordinario Saverio Bonura: con propria ordinanza chiuse la villa al pubblico per il crollo di alcuni esemplari di alberi secolari per ragioni di sicurezza.

Da allora è stato un vero e proprio calvario per questo storico polmone verde tra riaperture parziali e nuove chiusure per altri crolli che si sono via via verificati. In passato, prima di questi ultimi crolli, sono stramaziate al suolo quattro grandi piante, tre Ficus Retusa e una Phytolacca dioica.

Disagi anche nei collegamenti con le isole Eolie. A causa del mare mosso e del vento da **Milazzo**, nel Messinese, da ieri pomeriggio aliscafi fermi per Alicudi, Filicudi, Panarea e Vulcano. Regolari invece le navi per Lipari e Vulcano.

Oggi, durante il giorno, ci dovrebbe essere una breve tregua per il maltempo ma in serata è previsto un nuovo peggioramento a cominciare dalle regioni nord-occidentali e successivamente sul resto della penisola martedì e mercoledì. Le temperature saranno in diminuzione. Nei prossimi giorni sulle regioni del centro sud si prevede da poco nuvoloso a nuvoloso, con qualche pioggia sulla Sardegna tirrenica e nel sud della Si.

L' approdo a sud della città paga le conseguenze della mareggiata e dello scirocco

Porto insabbiato, Messina teme l' invasione di tir

Domenico Bertè **messina** Si dovrà attendere almeno una settimana prima che i lavori per ripristinare il porto di Tremestieri possano cominciare. L' approdo a sud funziona a metà e solo di giorno.

Una nuova invasione di Tir in città, specie a metà settimana è più che una probabilità. Il ridotto moto ondoso di ieri ha fatto emergere in tutta la sua grandezza l' isolotto di sabbia che si è riformato dopo la mareggiata di ieri e dopo gli accumuli delle scorse settimane. La parte che affiora è lunga almeno una ventina di metri nell' invaso e questo ha reso inutilizzabile l' approdo interno, il numero 2.

Nell' altro, i traghetti carichi di mezzi pesanti, possono attraccare solo in orario diurno. Questa la decisione presa, gioco forza, dalla Capitaneria di Porto sabato pomeriggio.

In pratica il porto funziona ad un quarto della sua potenzialità: metà degli scivoli e per mezza giornata.

L' **autorità portuale** stima in 20 ma forse anche 25 mila i metri cubi di sabbia che si sono accumulati. Una quantità tale da rendere improrogabile un dragaggio immediato, il secondo da novembre a oggi.

Solo con grande maestria, i comandanti delle navi sono riusciti sabato ad attraccare.

Ieri praticamente nessun traghetto è arrivato nel porto a sud, complice anche lo stop del traffico pesante nel giorno di festa. A complicare la situazione arrivano le previsioni meteo. Domani e mercoledì rimonterà lo scirocco e questo riproporrà le condizioni estreme di sabato. All' ostacolo fisico della "spiaggia" si unirà quello della risacca del mare che rischia di buttare verso la sabbia la nave.

In queste condizioni è chiaro che una parte importante del traffico pesante, specie di sera, dovrà essere spostato al centro, o in rada San Francesco o al porto storico. E se nel fine settimana il peso dei tir è stato impalpabile, da oggi e fino a tutto giovedì, l' effetto (se non dovesse esserci una nuova ordinanza della Capitaneria che consente l' approdo anche notturno) potrebbe essere quello dell' invasione a cui eravamo abituati fino a qualche anno fa. Il dragaggio, forse l' ultimo prima di quello per il cantiere del nuovo porto, non potrà scattare prima di domenica prossima. La draga è stata allertata ed è pronta, ma a Chioggia.

Nell' Adriatico il vento imperversa e dunque il mezzo non si può muovere. Impiegherà 4 giorni di navigazione per arrivare nello Stretto.

Una pulizia preventiva a gennaio, richiesta con lungimiranza dall' Autorità Portuale, non è stata **autorizzata** (non avrà certo giovato il passaggio di consegne del Governo regionale) e avrebbe evitato questo maxi accumulo che ora fa ricomparire lo spettro dei tir in città.

Gazzetta del Sud

Decisione del giudice delle Esecuzioni del Tribunale di Barcellona

Il Comune si riprende i Molini

Ora indispensabile una strategia sul loro utilizzo. O saranno venduti?

Milazzo I Molini Lo Presti sono salvi per la seconda volta, grazie al dissesto.

Il giudice delle Esecuzioni del Tribunale di Barcellona ha infatti accolto la tesi del Comune di Milazzo che richiedeva il rilascio del bene e la estinzione della procedura di pignoramento sull' immobile che era stata avanzata e posta dall' imprenditore mamertino Arturo Formica. Dopo vari rinvii il giudice ha sciolto la riserva - l' udienza si era svolta lo scorso 18 dicembre - prendendo atto dunque della richiesta dei legali di palazzo dell' Aquila che, richiamando le norme del Testo unico degli enti locali, avevano rivendicato il diritto a riottenere il bene nella disponibilità immediata a seguito della dichiarazione di dissesto. I Molini, dunque, tornano nella disponibilità del Comune e ora la domanda che nasce spontanea è quella di capire quale sarà la sorte di questo immobile che rappresenta, sicuramente, il bene più prezioso che oggi è presente nel patrimonio comunale. D' impatto si potrebbe immaginare che l' opificio di via dei Mille passi nella disponibilità dell' Organismo straordinario di liquidazione che potrebbe metterlo in vendita a prezzo di mercato e non di asta. Va detto che il "Raggruppamento di imprese Formica" vanta

sempre un credito nei confronti del Comune e, quindi, l' Osl dovrà definire anche questa situazione. Ma, ci si chiede, la vendibilità di un bene così strategico quale vantaggio potrà portare ad un dissesto che ha, purtroppo per il Comune, "grandi numeri" (leggi grandi debiti). Sarebbe una goccia nell' oceano delle somme che bisognerà pagare a tutti coloro che sono entrati nel lunghissimo elenco dei creditori sino al 31 dicembre 2014. Ecco, quindi, che si potrebbe optare per una soluzione diversa che è quella di rendere produttivo un bene che, comunque, si trova in condizioni strutturali tutt' altro che buone e che necessita di consistenti investimenti per essere rimesso in sesto. Anche qui crediamo che sia opportuno un confronto tra Amministrazione e consiglio comunale. Sulla scelte importanti per la città e il suo futuro non è possibile continuare a muoversi come se si fosse su rette parallele. E si potrebbe riprendere il discorso con l' **Autorità portuale** per avviare una collaborazione finalizzata a dare finalmente seguito all' idea - che ha poi determinato anche l' acquisto dai privati del bene - dell' ex sindaco Nino Nastasi di trasformare i Molini in una sorta di "porta del mare".

Progetto che peraltro esiste - anche se andrebbe aggiornato, visto che risale al 2002 - e che porta la firma del compianto architetto Nicola Pagliara. Un intervento che poneva al centro di tutto la stazione marittima che sarebbe servita a garantire più di un milione di transiti annuali.

Prevista pure la realizzazione di un museo del mare, un albergo, una banca e un parcheggio di circa 600 posti auto. Un intervento da 18 milioni di euro da affidare con bando di gara internazionale. Ovviamente il Comune da solo, allora e oggi più che mai, non potrebbe mai fare. Ma la collaborazione con l' ente messinese - che dimostrerebbe finalmente un concreto interesse per Milazzo - potrebbe rivelarsi determinante per il buon fine dell' operazione. Ora che i Molini sono realisticamente del Comune il discorso può riaprirsi. Anzi va riaperto. Proprio per evitare una nuova svendita, come detto, inutile.(r.m.)

Porto di Palermo nel mirino di investitori turchi

Interesse Global ports holdings di Istanbul (Sole 24 ore)



(ANSA) - PALERMO, 3 FEB - La Turchia guarda con interesse al porto di Palermo, in particolare per il progetto di sviluppo del terminal crociere ma anche per le aree dedicate alle navi ro-ro (per rotabili). In prossimità della visita a Roma del presidente Recep Tayyip Erdogan, che arriverà domani, si intensificano i rumors in merito al sempre maggior interesse turco, e segnatamente della Global ports holdings di Istanbul, per lo scalo siciliano. Un interesse, peraltro non sorprendente, scrive il Sole 24 Ore, visto che la Gph controlla già diverse società di gestione di terminal crociere in Italia. Detiene, infatti, il 70% della Cagliari cruise port, il 62% della Catania cruise terminal e il 51% della Ravenna terminal passeggeri. Ma il colosso turco è anche nel consorzio che controlla il 53% della Venezia terminal passeggeri (Vtp). La quale, a sua volta, vanta una partecipazione nella Brindisi cruise port. Mentre società turche operano sulle banchine italiane anche nel settore ro-ro e container. Ad esempio a Trieste sul Molo V (la Samer Seaports, partecipata al 40% dal gruppo Samer e al 60% dalla turca Un Ro-ro Istanbul) e sul Molo VI (Emt è per il 65% dell'operatore turco Ekol, per il 18,3% della storica famiglia di spedizionieri Parisi); e il gruppo turco Arkas è socio del Terminal del golfo di La Spezia. Ad attirare l'attenzione della Gph su Palermo sarebbe stato il progetto di sviluppo dei terminal per le crociere e per le navi ro-ro messo a punto dall'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia occidentale, guidata da Pasqualino Monti (già presidente della port Authority di Civitavecchia). A gennaio, in effetti, l'Adsp siciliana ha bandito un concorso internazionale di idee per la progettazione dei nuovi terminal crociere, passeggeri e ro-ro a Palermo. Il 20 aprile scadrà il termine ultimo per ricevere gli elaborati. Il vincitore del concorso riceverà un premio da 77mila euro e l'Adsp si riserva la facoltà di affidargli le successive fasi di progettazione, per un importo di 3,27 milioni. Il costo complessivo delle opere ammonta, invece, a circa 70 milioni. L'obiettivo, almeno per quanto riguarda le crociere, è di creare un homeport (porto capolinea) capace di far sostare più a lungo le navi (attualmente siamo sulle 4 ore al giorno, che potrebbero salire a 9) e aumentare la movimentazione di passeggeri (col funzionamento in sinergia delle banchine di Palermo, Trapani e Porto Empedocle, per le navi più piccole) dagli attuali 400mila a 1,2 milioni l'anno.

Mare. L'obiettivo è il terminal crociere

Il porto di Palermo nel mirino di investitori turchi

La Turchia guarda con interesse al porto di Palermo, in particolare per il progetto di sviluppo del terminal crociere e, in seconda battuta, anche per quanto riguarda il riassetto delle aree dedicate alle navi ro-ro (per rotabili).

In prossimità della visita a Roma del presidente Recep Tayyip Erdogan, che arriverà domani, si intensificano i rumors in merito al sempre maggior interesse turco, e segnatamente della Global ports holdings di Istanbul, per lo scalo siciliano.

Un interesse, peraltro non sorprendente, visto che la Gph controlla già diverse società di gestione di terminal crociere in Italia. Detiene, infatti, il 70% della Cagliari cruise port, il 62% della Catania cruise terminal e il 51% della Ravenna terminal passeggeri. Ma il colosso turco è anche nel consorzio che controlla il 53% della Venezia terminal passeggeri (Vtp). La quale, a sua volta, vanta una partecipazione nella Brindisi cruise port.

Ma società turche operano sulle banchine italiane anche nel settore ro-ro e container. Ad esempio a Trieste sul Molo V (la Samer Seaports, partecipata al 40% dal gruppo Samer e al 60% dalla turca Un Ro-ro Istanbul) e sul Molo VI (Emt è per il 65% dell'operatore turco Ekol, per il 18,3% della storica famiglia di spedizionieri Parisi); e il gruppo turco Arkas è socio del Terminal del golfo di La Spezia.

Secondo rumors di mercato, dunque, ad attirare l'attenzione della Gph su Palermo sarebbe stato il progetto di sviluppo del terminal per le crociere e per le navi ro-ro messo a punto dall'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia occidentale, guidata da Pasqualino Monti (già presidente della port Authority di Civitavecchia).

A gennaio, in effetti, l'Adsp siciliana ha bandito un concorso internazionale di idee per la progettazione dei nuovi terminal crociere, passeggeri e ro-ro a Palermo. Il 20 aprile scadrà il termine ultimo per ricevere gli elaborati. Il vincitore del concorso riceverà un premio da 77mila euro e l'Adsp si riserva la facoltà di affidargli le successive fasi di progettazione, per un importo di 3,27 milioni. Il costo complessivo delle opere ammonta, invece, a circa 70 milioni.

L'obiettivo, almeno per quanto riguarda le crociere, è di creare un homeport (porto capolinea) capace di far sostare più a lungo le navi (attualmente siamo sulle 4 ore al giorno, che potrebbero salire a 9) e aumentare la movimentazione di passeggeri (col funzionamento in sinergia delle banchine di Palermo, Trapani e Porto Empedocle, per le navi più piccole) dagli attuali 400mila a 1,2 milioni l'anno.

Il progetto, dunque, avrebbe colpito i turchi di Global ports che stanno sondando il terreno con l'obiettivo primario delle crociere ma guardando anche alla parte ro-ro del progetto.

Per contro, altri potenziali interlocutori per la gestione del terminal cruise palermitano sono le grandi compagnie del settore (Carnival/Costa, Royal Caribbean e Msc), che potrebbero anche gestirlo insieme, con una società ad hoc, come accade in altri scali italiani.

Raoul de Forcade

NAVI. L'interesse della Gph di Istanbul sul piano di potenziamento dello scalo

Porto, il terminal crociere nel mirino di investitori turchi

su rotaie, è sempre efficace? Attorno a questa domanda si è incentrata la tavola rotonda tenuta all' Auditorium Rai. Secondo Giovanni Tesoriere, docente di ingegneria alla Kore di Enna, «c'è un ingiusto sbilanciamento degli interventi a danno delle strade ed a favore delle ferrovie. Oggi in Sicilia i pullman percorrono quasi 70 milioni di chilometri all'anno ricevendo poco meno di 68 milioni di euro di contributi. Le ferrovie nel 2017 hanno percorso 9,6 milioni di treno/km e ci sono costate 111 milioni di euro. Se poi riportiamo i finanziamenti proporzionalmente ai passeggeri trasportati avremmo differenze da capogiro».

«Ogni cura, anche quella del ferro, in dosi eccessive fa male - ha osservato l'assessore alle Infrastrutture ma il farmaco va somministrato. Un OOO La Turchia guarda con interesse al porto di Palermo, in particolare per il progetto di sviluppo del terminal crociere ma anche per le aree dedicate alle navi ro-ro (per rotabili). In prossimità della visita a Roma del presidente Recep Tayyip Erdogan, che arriverà oggi, si intensificano i rumors in merito al sempre maggior interesse turco, e segnatamente della Global ports holdings di Istanbul, per lo scalo siciliano. Un interesse, peraltro non

sorprendente, scrive il Sole 24 Ore, visto che la Gph controlla già diverse società di gestione di terminal crociere in Italia. Detiene, infatti, il 70% della Cagliari cruise port, il 62% della Catania cruise terminal e il 51% della Ravenna terminal passeggeri. Ma il colosso turco è anche nel consorzio che controlla il 53% della Venezia terminal passeggeri (Vtp). La quale, a sua volta, vanta una partecipazione nella Brindisi cruise port. Mentre società turche operano sulle banchine italiane anche nel settore ro-ro e container. Ad esempio a Trieste sul Molo V (la Sa mer Seaports, partecipata al 40% dal gruppo Samer e al 60% dalla turca Un Ro-ro Istanbul) e sul Molo VI (Emt è per il 65% dell'operatore turco Ekol, per il 18,3% della storica famiglia di spedizionieri Parisi); e il gruppo turco Arkas è socio del Terminal del golfo di La Spezia. Ad attirare l'attenzione della Gph su Palermo sarebbe stato il progetto di sviluppo del terminal per le crociere e per le navi ro-ro messo a punto dall'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia occidentale, guidata da Pasqualino Monti (già presidente della port Authority di Civitavecchia). A gennaio, in effetti, l'Adsp siciliana ha bandito un concorso internazionale di idee per la progettazione

- segue

dei nuovi terminal crociere, passeggeri e ro-ro a Palermo. Il 20 aprile scadrà il termine ultimo per ricevere gli elaborati. Il vincitore del concorso riceverà un premio da 77mila euro e l'Adsp si riserva la facoltà di affidargli le successive fasi di progettazione, per un importo di 3,27 milioni. Il costo complessivo delle opere ammonta, invece, a circa 70 milioni. L'obiettivo, almeno per quanto riguarda le crociere, è di creare un homeport (porto capolinea) capace di far sostare più a lungo le navi (attualmente siamo sulle 4 ore al giorno, che potrebbero salire a 9) e aumentare la movimentazione di passeggeri (col funzionamento in sinergia delle banchine di Palermo, Trapani e Porto Empedocle, per le navi più piccole) dagli attuali 400mila a 1,2 milioni l'anno.

governo non può avere una visione dogmatica né per il ferro né per la gomma, ma deve fare un'analisi dei costi e dei benefici e poi prendere una decisione. In Sicilia dobbiamo rimettere in campo un sistema dei trasporti che non esiste, facendo dialogare il ferro con la gomma».

Per il docente di economia al Politecnico di Milano, Paolo Beria, però, i numeri parlano chiaro. Attualmente in Sicilia ogni giorno circa 35mila viaggiatori scelgono il ferro per spostarsi. Se anche il nuovo contratto di servizio fra Regione e Trenitalia si ponesse come obiettivo di arrivare a 70mila passeggeri al giorno «si tratterebbe comunque di una piccolissima frazione degli spostamenti quotidiani - ha spiegato Beria -. Anche raddoppiando il numero di passeggeri su ferro la maggior parte dei siciliani continuerebbe comunque a usare altri mezzi. Il trasporto ferroviario è sicuramente un'opportunità, ma gli va dato il ruolo giusto: non serve in tutti i territori».

LAVORO IL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA, DE BARTOLOMEO

Zone economiche speciali «Serve lo sportello unico»



DE BARTOLOMEO Confindustria

● Con un'intervista al presidente di Confindustria di Bari e Bat De Bartolomeo prosegue l'inchiesta della «Gazzetta» su lavoro e prospettive economiche di Bari e provincia nel nuovo anno. Il presidente De Bartolomeo preme sulla creazione di uno «sportello unico» per le Zea, le Zone economiche speciali che la Regione si appresta ad istituire. «Un nuovo strumento di sviluppo» afferma.

SERVIZIO IN VI ►►

SOLIDARIETÀ LA MISSIONE

I medici del Miulli tendono le mani ai poveri dell'Africa

● «Hanno una dignità che ti mette in ginocchio». Gaetano Logrieco è direttore di Chirurgia generale dell'ospedale «Miulli» di Acquaviva e racconta l'esperienza di tre settimane, fatta questa estate in Madagascar come medico volontario del progetto «Miulli for Madagascar», l'attività di personale medico che periodicamente si muove dalla Puglia (ma non solo) per agire in una realtà di estrema povertà.

SCHEMA IN VIII ►►

LAVORO

CHE COSA FARE SUBITO

«Ora uno sportello unico per far decollare le Zes»

De Bartolomeo: sono l'occasione per accrescere gli investimenti

CONFINDUSTRIA

«Una legge regionale affidi al Comitato di indirizzo delle istituende Zone economiche speciali competenza esclusiva per la gestione»



LA SCHEDE

I numeri di Confindustria

- **LA SEDE**
L'associazione degli Industriali della Provincia di Bari e Barietta-Andria-Trani è in via Amendola 172/5 70126 a Bari. Tel. 0805467711 fax 0805467788. Ufficio Provincia BAT: Via Misericordia 34 - 76121 Barietta Tel./Fax 0883 332184 www.confindustria.babt.it info@confindustria.babt.it
- **ISCRITTI**
670 aziende con circa 31.800 dipendenti
- **BILANCIO QUOTE ASSOCIATIVE**
1.950.200,00 euro (bilancio 2016)
- **SOCIETÀ CONTROLLATE**
Aasac Servizi srl
- **INDENNITÀ NETTA MENSILE DICHIARATA**
La carica di presidente è assunta a titolo gratuito



INDUSTRIALI
Il presidente di Confindustria Puglia e della sezione di Bari e Bat, Domenico De Bartolomeo

Lavoro, investimenti e formazione. Tre parole chiave per la ripresa e la crescita. Da qui la nostra inchiesta che muove da tre domande: che cosa fare subito a Bari e in provincia per aumentare il tasso di occupazione? Come rendere più efficace la formazione e rendere il nostro territorio più attrattivo verso gli investimenti privati? E quale priorità dare alla spesa pubblica? Dopo le risposte ai Cisl, Uil e Cgil ecco quelle di Confindustria Bari Bat

GIAMLUIGI DE VITO

Presidente Domenico De Bartolomeo, del guida Confindustria Puglia e Bari e Bat: ritiene che la legge di Stabilità possa avere un impatto positivo sull'occupazione nel nostro territorio?

Per la crescita dell'occupazione non solo nel nostro territorio, ma in tutto il Paese, le prospettive appaiono buone. Potrà essere sostenuta in tutti i modi da tutti da

IRITARDI

«La principale criticità è il difficile funzionamento della macchina pubblica»

regionali, che noi ci auguriamo possano continuare ad essere utilizzati. Questo è anche il motivo per cui noi sosteniamo che realizzare grandi progetti urbani, capaci di far interagire tutti i settori (edilizia, turismo, servizi, energie rinnovabili, industria culturale e molto altro) può dare nuove e non estenuanti prospettive economiche e lavorative al territorio. Ripeto, ciò che più conta è potenziare il sistema produttivo perché è evidente che senza una forte ripresa della domanda di lavoro non ci sono servizi contributivi che possano creare occupazione e reddito stabile e duraturo.

L'incrocio domanda-offerta è tanto più vincente quanto più efficace è la formazione. Ammetterò che scontiamo ritardi da parte di tutti i soggetti. Dobbiamo partire dalla presa d'atto che oggi, anche qui a Bari, nonostante un elevato tasso di disoccupazione e di scolarizzazione giovanile, ci sono aziende che non riescono a reperire sul mercato le figure professionali di cui necessitano. Tecnicamente si chiama mismatch occupazionale e riguarda soprattutto la domanda di sviluppatori software, specialisti di Internet of things (cioè di dispositivi connessi alla rete), analisti di Big data e figure laureate in discipline scientifiche che le imprese richiedono, ma senza successo. Alcune imprese hanno dovuto inventarsi una summer school gratuita per far maturare giovani in grado di utilizzare particolari software che

a scuola non si insegnano. Un esperimento che lascia intendere la difficoltà di rintracciare profili adatti, sia per la scarsa quantità di diplomati o laureati presenti sul mercato, sia per la natura stessa delle competenze richieste che variano nel tempo e da impresa a impresa oppure che mancano nell'offerta formativa dell'istruzione.

Ma non può essere tutta colpa della scuola. L'istruzione non può essere piegata alla produzione. Confindustria ha stimato che il 40% della disoccupazione giovanile dipende da sbagliate scelte scolastiche e universitarie. Ciò detto, è evidente che occorre favorire sempre maggiori

sinergie tra il mondo dell'istruzione e quello del lavoro. E quindi avanti tutta con l'alternanza scuola-lavoro? Eppure i risultati scarseggiano.

È un primo passo, ma dovrebbe essere quello con maggior progettualità. Un caso di successo è invece quello degli Istituti di formazione post diploma che hanno nella propria governance le imprese e che formano specialisti su misura di questo o quel settore.

I diplomati che escono da questi istituti vantano percentuali di occupabilità del 90% perché hanno le competenze richieste dalle aziende.

Torniamo al discorso di come creare impresa. Senza i

rubinetti pubblici, i privati annaspiano. daranno davvero una mano le Zes, le zone economiche speciali

delle aree portuali? La principale criticità che scorreggia gli investimenti, soprattutto esteri, è legata prevalentemente al difficile funzionamento della macchina pubblica. Questo vale tanto nel nostro territorio quanto nel resto del Paese. Per questa ragione noi crediamo che le Zes possano rappresentare una reale occa-

sione per accrescere gli investimenti soltanto se queste aree saranno dotate di una reale semplificazione amministrativa per tutti gli iter autorizzativi necessari alle attività di impresa. La nostra proposta è quella di qualificare le Zes come ambili di rilevante interesse regionale e di affidare, con legge regionale, al Comitato di indirizzo delle istituende Zes un ufficio una competenza esclusiva per la gestione di tutti i procedimenti amministrativi (tramite un proprio Sportello Unico) e auspicchiamo il rilascio di una autorizzazione unica (AU Zes), che tenga luogo di tutti i permessi, le concessioni, autorizzazioni, nulla osta e tutto ciò che è necessario per l'insediamento e lo sviluppo delle imprese e per lo svolgimento delle rispettive attività economiche. Questo potrebbe davvero far sì che un investitore preferisca Bari e la Puglia ad altre aree.

Sulla spesa pubblica? Mi sento di ribadire l'importanza di dar vita a grandi interventi urbani su cui coinvolgere l'intero sistema di risorse comunitarie di

risorse disponibili

● **4 Continui.** Le precedenti puntate sono state pubblicate mercoledì 21, domenica 24 e domenica 28 gennaio

IL CASO DEL GIARDINO DI BARI VECCHIA

«Il Parco del Castello presto realtà»

Il presidente del comitato cittadino Guarnieri Calò Carducci: abbiamo ritrovato la fiducia

«Dopo quasi due anni, dopo innumerevoli sollecitazioni e proteste del nostro comitato, finalmente l'azione del sindaco ha ottenuto un risultato: l'assenso formale e definitivo del ministro Delrio che dovrebbe portare, in tempo breve, al passaggio del giardino dal Provveditorato per le opere pubbliche al Comune. Il presidente del comitato Parco del Castello, Andrea Guarnieri Calò Carducci, saluta con favore la novità».



IL PARCO DEL CASTELLO
Il progetto proposto dal comitato

Continui: «Diamo merito al sindaco Antonio Decaro e al assessore all'urbanistica Carla Tedesco per il risultato raggiunto. È un positivo passo in avanti verso la realizzazione del Parco del Castello così come lo abbiamo ipotizzato e così come è stato recepito formalmente dall'amministrazione comunale. È anche una notizia che serve a ridare fiducia ai

tanti cittadini che avevano iniziato a lamentare il fermo delle attività. Ora inizia la fase difficile di condivisione fra i soggetti coinvolti delle soluzioni per realizzare presto e concretamente l'apertura al pubblico dell'area. Le soluzioni comunque non dovranno discostarsi molto da quanto già definito nel protocollo di intesa e da quanto

dichiarato dallo stesso ministro nella sua intervista di aprile 2018. Bisognerà, dunque, garantirlo: il passaggio di tutta l'area a verde alla città, a meno delle aree carrabili immediatamente intorno agli edifici del Provveditorato; la chiusura dell'accesso carrabile dal lungomare con l'apertura di un accesso alle auto dei dipendenti del Provveditorato dal area portuale dove potranno essere sistemati alcuni posti auto in sostituzione di quelli oggi realizzati nel verde da trasferire. L'acquisizione del giardino non deve però distogliere l'attenzione dai restanti punti critici che condizionano la realizzazione del Parco del Castello, primo fra tutti lo spostamento in area oggi portuale del tratto di lungomare compreso tra il palazzo della vecchia dogana e quello delle Finanze. Solo in tal modo sarà possibile dar vita, nella sua pienezza ed efficacia, al Parco del Castello nella sua completezza».

E infine: «La città che vuole fare dell'accoglienza uno dei suoi punti di forza, che sta costruendo il polo della cultura, non può continuare ad offrire ai cittadini e ai turisti lo squallido spettacolo del centro storico straziato da strade trafficate e auto parcheggiate anche a ridosso dei monumenti. La città che vuole innalzare la qualità della vita dei propri cittadini, soprattutto dei più piccoli, non può rinunciare alla magnifica idea di un grande parco nel cuore dell'area centrale. È quindi indispensabile riprendere con convinzione e concretezza il lavoro fin qui svolto nell'ambito del protocollo di intesa coinvolgendo da subito sia l'Autorità portuale che la Soprintendenza».

ZONE ECONOMICHE SPECIALI

«Zes, Campania e Calabria avanti rispetto alla Puglia»

Vico: dov'è la mappa dei 4.408 ettari?

● «La Campania e la Calabria, come noto, hanno già predisposto i loro relativi piani di sviluppo strategici. Ora, sono in attesa a giorni dell'approvazione da parte della Corte dei Conti del Dpcm sulle Zone economiche speciali. Le due Regioni in questione, quindi, sono già pronte per la presentazione delle loro Zes. Tenendo presente che il piano di sviluppo strategico è un atto preliminare fondamentale, a che punto sono quelli della Puglia per la Zes Adriatica Bari - Brindisi e la Zes Ionica Taranto, nonché Zes interregionale Taranto-Matera?». A chiederlo è il parlamentare Pd Ludovico Vico, a dieci giorni dall'approvazione del Dpcm sulle Zes. «Ricordo che il piano di sviluppo strategico deve contenere la documentazione necessaria ad identificare l'area interessata e i soggetti economici e politici coinvolti, nonché le agevolazioni concesse».

Ma le domande poste dal parlamentare ionico al presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, all'assessore regionale allo Sviluppo Economico Michele Mazzarano e al coordinatore tecnico delle Zes pugliesi Aldo Berlinguer, non finiscono qui. «A che punto è la mappatura relativa ai 4.408 ettari rientranti nelle aree Zes pugliesi? - continua Vico - Quanti andranno alla Zes Adriatica e quanti alla Zes Ionica?

Quali sono le aree già indicate oltre alla portualità e alla retroportualità dei tre porti? E quali le agevolazioni che la Regione Puglia è obbligata a prevedere nelle Zes? Se ciò fosse complicato, mi permetto di suggerire che basterebbe copiare quello che ha fatto la Regione Campania, che ha previsto nel suo piano strategico il seguente regime fiscale: esenzione Ires, Irap, Imu e Tari per i primi tre periodi, oltre alla riduzione sui contributi per i lavoratori dipendenti a tempo interminato ed altro. E per le semplificazioni normative, di competenza della Regione Puglia, cosa sta prevedendo? Anche in questo caso suggerirei di copiare le proposte della Regione Campania, come l'abrogazione delle norme che impongono restrizioni o divieti non giustificati all'avvio delle attività; i tetti unici in materia di commercio e attività produttive, ecc. Ed ancora: quali sono le proposte della Regione Puglia per la infrastrutturazione nelle aree specifiche?»

Quanto alla Zes interregionale Taranto-Matera, «a che punto siamo? Il presidente della Regione Puglia ha definitivamente l'intesa con il presidente della Regione Basilicata? Compete infatti, alla Puglia accettare la proposta con la quale la Regione Basilicata chiede di associarsi alla Zes Ionica. E il presidente Marcello Pittella - chiede Vico - ha proceduto ad avviare le procedure in tal senso?»

Allineare la Puglia alla partenza della Zes Campania e a quella Calabrese, secondo Vico, «significa assicurarsi nel Mezzogiorno una pari competitività per i porti pugliesi, evitando che gli investitori si riversino a Napoli e Gioia Tauro. Valorizzare e rendere competitiva la portualità pugliese, significa permettere alla Puglia di stare nei grandi traffici mediterranei e soprattutto in quelli della via della Seta. Questa - conclude Vico - è una delle sfide che la Puglia non può perdere. Avanti tutta e ognuno si assumi le responsabilità di eventuali ulteriori ritardi».



PD Ludovico Vico

L' intervento di LaborMetro

E la "Zes" non può non essere legata all' Area metropolitana

«Tutti si sono già mossi e si stanno muovendo, qui, al di là delle parole, non si è fatto nulla e l' occasione Zes rischiamo di perderla irrimediabilmente». Il coordinatore di LaborMetro, Michele Bisignano, si dice fortemente preoccupato e ne spiega le ragioni. «Sulla problematica relativa all' istituzione delle Zone economico-speciali nelle regioni meridionali abbiamo registrato, per quanto riguarda la nostra realtà, una serie di prese di posizione fuorvianti e poco attinenti ai contenuti della normativa inserita nel cosiddetto Decreto per il Sud. In altre realtà territoriali a noi vicine, ricadenti nel sistema portuale logistico del Mar Tirreno Meridionale, si sono invece già formalizzati tutti i passaggi per la messa in opera di tale importante meccanismo di sviluppo. Consentendo così - prosegue Bisignano -, come preannunciato dal "Sole 24 Ore" nel giugno del 2017, alla Zes promossa dalla Regione Calabria e collegata al sistema portuale logistico del Mar Tirreno Meridionale e dello Stretto, di essere attivata per prima rispetto a tutte le altre realtà regionali, e di poter fruire degli importanti vantaggi fiscali e doganali. L' iter previsto dalla legge, infatti, è stato portato a compimento da parte del Governo regionale calabrese, che ha già approvato anche il Piano regionale dei Trasporti, che prevede i collegamenti viari, ferroviari e marittimi con tali nuove aree di sviluppo. Ma non solo. Nell' interlocuzione con il Governo nazionale, si è ottenuta l' estensione delle aree sulle quali localizzare la Zes dai 650 ettari previsti ai 1500 ettari, creando così un sistema che coinvolge i porti di Gioia Tauro, Crotone e Corigliano Calabro. Inoltre, lo stesso Governo regionale della Calabria ha accompagnato la proposta di istituzione della Zes con un Piano strategico che è strettamente correlato ad un altro strumento di sviluppo del territorio quale quello delle Aree logistiche integrate ("Ali") promosse dal ministero dei Trasporti con le Regioni e le Autorità portuali interessate. Tutto ciò significa che per quanto ci riguarda, la possibilità di una eventuale Zes interregionale prevista dalla legge non è più percorribile. Non ci rimarrebbe altro che chiedere di poter far parte delle Zes di Catania-Augusta o di Palermo-Termini Imerese. A meno che - conclude Bisignano - non si punti a richiedere al Governo nazionale un' eccezione rispetto alle previsioni della legge circa le due Zes a regione, facendo riferimento all' esistenza in Sicilia di tre Aree metropolitane e collegando quindi la proposta di Zes alla Città metropolitana di Messina».(I.d.)

Un ex ministro per "aiutare" Catania e Augusta

Autorità portuale. Paolo Costa chiamato come consulente. Le Zes in attesa della Regione

Tony ZermoC' è un grande fermento attorno ai porti dopo l'attuazione della riforma Delrio e l'annunciato avvento delle Zes (Zone economiche speciali). Sull'assemblaggio dei porti siciliani c'è ancora da sciogliere il nodo di Messina e di Milazzo che giustamente non vogliono essere accorpate a Gioia Tauro (e Musumeci ne discuterà con Delrio), sulla Zes di Catania-Augusta e sulle sue dimensioni territoriali, vale a dire sulla dimensione dei retroporti il presidente dell'Autorità di sistema del Mare Jonio, Andrea Annunziata, ha sollecitato il presidente Musumeci affinché spinga sulla progettazione territoriale, il cui input deve partire dalla Regione. È la Regione che per decreto stabilisce le aree, che come sapete più estese sono e più convengono, per cui ad esempio il retroporto di Catania può arrivare fino a Caltagirone.

Sapete che le Zes garantiscono velocità e sicurezza di procedure concessorie e benefici fiscali, quindi i porti sono attrattori di investimenti, per cui anche gli imprenditori stranieri sanno che stanno partendo le Zes negli scali di Napoli, Salerno, Taranto, Gioia Tauro, Catania e Augusta. Da qui l'urgenza che il governo Musumeci si muova inserendo la priorità nella progettazione delle Zes.

Il presidente dell'Autorità di sistema Annunziata ha fatto intanto una acquisizione, cioè ha convinto l'ex ministro Paolo Costa, già sindaco di Venezia e già presidente dell'Autorità portuale di Venezia a fare da consulente. Costa è molto conosciuto e potrà dimostrare di essere affidabile ambasciatore della portualità di Catania e Augusta. Alla Sicilia mancava proprio questa proiezione marittima a livello internazionale. Attendiamo di vederne i risultati. Ad esempio, mentre si discute della "Via della Seta" marittima della Cina si dovrà anche vedere quali opportunità può avere la Sicilia (i treni che passano nell'Artico e che in due settimane arrivano a Rotterdam da Pechino possono non essere sufficienti). Sta cambiando il mondo dei traffici, debbono adeguarsi anche i porti, con razionalità e intelligenza.

Intanto è nata l'associazione "Unionports Maritime Cluster" che si prefigge da un lato di essere stimolo «per la reale aggregazione in maniera sinergica del nuovo sistema portuale Augusta-Catania e dall'altro intende vigilare sulle scelte strategiche che dovranno essere intraprese dagli organi istituzionali per garantire lo sviluppo del territorio». Questo avverrà con un programma di iniziative concrete per affiancare e supportare le Autorità del settore. Il presidente scelto dall'assemblea associativa è Davide

Fazio di Augusta, vicepresidente Dario J. Romeo di Catania, segretario Tania Patania, tesoriere Petra Ciancio Volklandt, consiglieri Alfio Fazio, Cosimo Indaco e Domenico Tringali.

Gazzetta del Sud

Il vicepresidente della Regione Gaetano Armao ieri all' Università, al Comune e alla Camera di Commercio

«Saremo a fianco di Messina»

Affrontati i temi principali: Autorità portuale, Tremestieri, Zes e Ponte

Lucio D' Amico «Sono venuto ad ascoltare, più che a fare promesse o a rilasciare dichiarazioni». Il vicepresidente della Regione Gaetano Armao ha avuto una mattinata di "full immersion", tra Università, Comune e Camera di Commercio.

Alla fine, due impegni in uno: «Il Governo Musumeci sosterrà con forza, e fino in fondo, le ragioni di Messina e dello Stretto» e questo vale sia per la battaglia a tutela dell' autonomia dell' Autorità portuale di Messina-Milazzo sia per l' istituzione di una Zona economica speciale che coinvolga anche il nostro territorio.

All' Ateneo Armao è stato tra i protagonisti del dibattito, organizzato dal Dipartimento di Scienze politiche e giuridiche diretto dal prof. Giovanni Moschella, sul tema "I diritti sociali nello Stato contemporaneo: costituzione, legislazione, amministrazione, politiche di bilancio". Armao, che ha la delega alle Politiche economico-finanziarie della Regione siciliana, si è confrontato con i professori Pierangelo Grimaudo, Silvio Gambino, Luca Mezzetti e con il docente argentino Victor Enrique Ibanez Rozas dell' Università di Mendoza. Poi, il vicepresidente della Regione è stato ricevuto a Palazzo Zanca dal sindaco

Renato Accorinti, dal vice sindaco Guido Signorino e dal segretario generale Antonino Le Donne.

«Abbiamo solo accennato alcune delle questioni importanti da affrontare assieme alla Regione», ha dichiarato Accorinti.

Anche in questo caso Armao ha preso nota delle richieste del Comune, sia per l' accelerazione definitiva che consenta di appallare un' opera cruciale come il nuovo porto di Tremestieri (manca solo l' ultimo parere del Genio civile opere mattime, oltre a quello di competenza del Genio civile di Messina sugli aspetti di compatibilità dell' opera con i torrenti che insistono nell' area interessata dai lavori delle invasature) sia per quello che riguarda la doppia vicenda porti-Zes.

L' argomento che, poi, è stato al centro anche del confronto che l' esponente della giunta Musumeci ha avuto nella sede dell' Ente camerale con i rappresentanti del mondo produttivo e sindacale. E qui Armao ha ascoltato con grande attenzione la relazione del presidente della Camera di Commercio Ivo Blandina, il quale ha illustrato lo stato attuale della realtà economica di Messina e provincia, toccando

- segue

ovviamente le tematiche cruciali per il futuro della Città metropolitana, a partire dalla necessità di ridare slancio all'attività imprenditoriale con maggiore sinergia tra Istituzioni e nell'ottica di una semplificazione. Un obiettivo che Armao ritiene si possa raggiungere con l'istituzione di un'Agenzia che dovrebbe agevolare gli investitori snellendo il rapporto con la burocrazia regionale. Sui porti e sulla Zes il vicepresidente ha ribadito la linea che era stata espressa da Nello Musumeci nel corso del recente confronto svoltosi a Palermo con l'intera deputazione regionale messinese: «Il decreto sulle Zone economiche speciali è stato concepito per rilanciare tutte le aree portuali del Sud, dunque sarebbe assurdo che Messina e Milazzo restassero fuori. Questi sono porti strategici per l'intera Isola e noi ne difenderemo il ruolo».

Tra gli intervenuti anche il segretario generale della Cisl di Messina Tonino Genovese. «Abbiamo sottolineato - afferma Genovese - la necessità di una riforma organica delle aree da adibire a sviluppo industriale dell'Irsap e soprattutto abbiamo sollecitato interventi immediati e significativi per la costruzione del Ponte sullo Stretto, l'unica opera in grado di dare spinta all'economia messinese e sviluppo a tutta l'Isola per connettere la Sicilia all'Europa».

E proprio sul Ponte si registra il duro affondo di Nino Germanà, candidato al Parlamento nella lista di Forza Italia, rivolto al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture. «Delrio - afferma Germanà - mette tra le priorità il Ponte sullo Stretto e decanta i poteri magici della sua "cura del ferro" con risorse per 21 miliardi di euro. Al ministro dalla memoria corta suggerirei una più salutare "cura del fosforo" visto che ha dimenticato le responsabilità del suo partito e del suo governo sull'eliminazione del Ponte dall'agenda politica. Prima Prodi, poi il Pd hanno gravissime responsabilità sullo stop al progetto. Che a 20 giorni dalle elezioni il ministro si ricordi del Ponte e ci venga a dire che è tra le priorità del corridoio Napoli-Palermo, millantando l'eventuale riapertura del dibattito dopo averlo affossato viene solo da sorridere.

Come direbbe Renzi: #delriostaisereno questi non saranno più problemi vostri tra un mese.

E a proposito di Ponte, all'assessore De Cola, che fa fretta al Consiglio per approvare un "Salvacolline" che tra le pieghe delle tavole nasconde il no di Palazzo Zanca al progetto, voglio rammentare che la sua Amministrazione non rappresenta il volere di tutta la città e sul Ponte non siamo disposti a stare zitti».

Il direttore dell'Agenzia dogane in visita al porto e all'aeroporto

► Nuovi strumenti per controllare le merci

FAVARO

Tappa veneziana per il direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Giovanni Kessler che ha effettuato un sopralluogo al Porto e all'aeroporto di Venezia, snodi strategici di un enorme flusso di persone e merci. In discussione c'è un modello di dogana moderno, efficiente e in grado di garantire sicurezza e legalità. Kessler, già a capo dell'Olaf, l'antifrode europea, e ancor prima commissario italiano anticontraffazione, ha incontrato anche i funzionari dell'Agenzia illustrando le linee guida del suo progetto di riorganizzazione generale delle Dogane.

Simbolo di questa spinta all'innovazione, come spiega la stessa Agenzia in una nota, l'utilizzo a Porto Marghera dello

scanner fisso per il controllo delle merci nei container, fiore all'occhiello delle pratiche ispettive di questo genere nel mondo, usato in esclusiva in Italia proprio dai tecnici altamente specializzati dell'Agenzia delle Dogane. È seguito l'incontro con Pino Musolino, presidente dell'Autonità Portuale, ed Enrico Marchi, presidente di Sava. «L'Autonità portuale collabora e collaborerà sempre di più con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - ha detto Musolino - perché, co-

me per un'orchestra sinfonica, un porto massimizza le proprie prestazioni solo se tutti gli attori operano armonicamente e in modo sincronizzato».

Kessler ha visitato l'attracco navi container a Porto Marghera, dove ha potuto constatare col personale addetto il funzionamento dello scanner fisso in uso presso la struttura, fiore all'occhiello in termini di innovazione ed efficacia ispettiva e strumentazione utilizzata in esclusiva in Italia dalle Dogane. Assieme a Marchi, Kessler ha invece parlato della qualità e dei livelli di servizio, le sinergie tra pubblico e privato, le prospettive di integrazione delle politiche doganali a livello europeo. «L'incontro odierno è avvenuto nell'ambito di un rapporto estremamente sinergico tra la nostra Società e l'Agenzia delle Dogane - ha dichiarato Marchi - Lo sviluppo dell'aeroporto di Venezia potrà contare sull'attivazione di ulteriori servizi da parte dell'Agenzia tesi a semplificare le procedure a garanzia della fluidità delle operazioni». (r.ros.)



AGENZIA DELLE DOGANE Il direttore Giovanni Kessler

Il Nautilus

LA PRIMA DIVISIONE NAVALE CON SEDE A LA SPEZIA COMPLETA IL PRIMO ADDESTRAMENTO IN MARE DEL 2018



LA SPEZIA – Le componenti aero-navali della Marina Militare, appartenenti a diversi comandi operativi della sede di La Spezia, hanno portato a termine oggi un'importante attività addestrativa iniziata il 29 gennaio. Sotto la direzione della Prima Divisione Navale, gli equipaggi si sono esercitati in molteplici attività che rappresentano la gran parte dei compiti istituzionali della Marina Militare, mettendo alla prova le capacità di reazione di uomini e mezzi. Tra le attività addestrative che si sono svolte spiccano la lotta anti-sommergibile, esercitazioni di tiro contro bersagli navali e aerei, controllo del traffico mercantile e navigazione in un canale dragato all'interno di un campo minato.

L'intenso addestramento è stato svolto dal cacciatorpediniere Caio Duilio, dalle Fregate Europee Multi Missione (FREMM) Luigi Rizzo e Carlo Margottini e dalla rifornitrice di squadra Vesuvio, navi appartenenti alla Prima Divisione Navale, dai cacciamine Rimini, Chioggia e Termoli, del Comando delle Forze di Contromisure Mine, dal sommergibile Romeo Romei e dagli elicotteri del Quinto Gruppo di base a Luni – Sarzana. L'addestramento delle forze di base a La Spezia precede attività simili che coinvolgeranno gli altri comandi e componenti della Forza Armata, di base a Taranto e Augusta. Lo scopo è di mantenere un elevato standard di capacità della Squadra Navale in modo da garantire prontezza operativa, flessibilità ed efficacia per adempiere quotidianamente in maniera efficace ai compiti di difesa sul mare e dal mare, di sicurezza marittima di tutela degli interessi strategici nazionali nonché alle attività a favore della collettività.