



Dai Porti:

Trieste:

"...Serracchiani, apriamo il Porto Vecchio..." (Ansa)

"...Momento importante per futuro città..." (Ansa)

Genova:

"...Depositi costieri, diplomazie al lavoro..." (Il Secolo XIX)

"...Una gara per affidare la gestione della Darsena..." (Il Secolo XIX)

"...Avanti tutta verso il nuovo disegno di waterfront di levante..." (Il Secolo XIX)

"...La missione Genovese a Ginevra..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Pollastrini resta al timone del propeller..." (Il Telegrafo)

Piombino:

"...Corsini, un Direttore per Piombino..." (Il Telegrafo)

Palermo:

"...Il porto in cerca di un rilancio..." (Quotidiano di Sicilia)

Messina:

"...Nuova via Don Blasco..." (Gazzetta del Sud)

"...Siglato protocollo d'intesa per polo hub..." (Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud)

"...L'Authority rimanga..." (TempoStretto)

"...L'Ammiraglio Meloni in visita a Milazzo..." (Giornale di Sicilia)

Focus: Il Conto di Rastatt: -60% di merci (Il Sole 24 Ore)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
22 Settembre 2017

ITALIAN
PORT'S
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Porti: Trieste; Serracchiani, apriamo il Porto Vecchio

Firmato l'accordo operativo per l'intervento di recupero

(ANSA) - TRIESTE, 25 SET - "Apriamo il Porto Vecchio". Con queste parole la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, ha annunciato la firma dell'accordo operativo per l'intervento di recupero dello scalo di Trieste, utilizzando i 50 milioni di euro stanziati dal Mibac. L'intesa è stata siglata tra il Comune di Trieste e dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. I fondi serviranno per il recupero del polo museale, il trasferimento dell'Icgeb, la ristrutturazione dell'Ursus e delle relative infrastrutture. L'accordo operativo di oggi che riguarda i primi 50 milioni di euro erogati dal Ministero, intende coinvolgere il Comune e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale nella proposta di costituire una società che coinvolga anche importanti realtà economiche del territorio, al fine di attrarre investimenti, idee e competenze per il recupero e il rilancio dell'intera area di Porto Vecchio", ha annunciato Serracchiani.

La presidente ha anche anticipato la "tempistica ambiziosa", considerando che nell'arco di due anni si possono realizzare le "progettazioni esecutive".

Il sindaco, Roberto Dipiazza, uno dei firmatari, ha fatto sapere che già oggi verrà affrontato "il nodo della logistica nel Porto Vecchio" con incontri tecnici.

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, si è impegnato sul fatto che l'intesa "dimostra che i 50 milioni c'erano, ci sono e ci saranno", rispondendo alle polemiche delle scorse settimane. (ANSA)

Porti: Trieste; Dipiazza, momento importante per futuro città

Si comincia subito con incontro per viabilità

(ANSA) - TRIESTE, 25 SET - "C'è l'abbiamo fatta anche questa volta. E' un bel momento, molto importante per il presente e il futuro della città. Trieste ha il vento in poppa e tutti insieme, di comune accordo, dobbiamo proseguire ed operare in questo senso". E' il commento del sindaco Roberto Dipiazza alla firma, con la presidente della Regione Debora Serracchiani e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino, dell'accordo per l'intervento di recupero sul Porto Vecchio di Trieste.

Già nel pomeriggio - ha aggiunto Dipiazza - ci incontreremo con il soprintendente del FVG Azzolini per affrontare il nodo della viabilità nel Porto Vecchio, a partire dalla rotonda a 500 metri dal ponte di ferro di Barcola, che consentirà di entrare e uscire, ricordando anche il parcheggio per le società nautiche.

Credo che in un anno e mezzo riusciremo a realizzare questo e ciò ci farà ben capire il valore e sentire il possesso di quest' area". "Ringrazio tutti: i due presidenti Debora Serracchiani e Zeno D'Agostino e gli uffici comunali. E' una giornata molto, molto importante per la nostra città. Ora è fondamentale partire con la viabilità di accesso al Porto Vecchio". (ANSA).

AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA-SAVONA, PER IL BOARD SI PUNTA SU LEOPOLDO DA PASSANO

Depositi costieri, diplomazie al lavoro

Vertice serale tra Ottolenghi e Signorini. Ma una soluzione non c'è ancora

ALBERTO GUARATI

GENOVA. Vertice serale ieri tra l'amministratore delegato del gruppo Pir, Guido Ottolenghi, che controlla i depositi costieri della Superba, e il presidente dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini.

Tema la delocalizzazione dei depositi petrolchimici di Multedo, che in base al Piano urbanistico comunale (Puc) del 2015 dovranno essere spostati - con il vicino stabilimento della Attilio Carmagnani - dalla città a un sito ancora da identificarsi all'interno del porto. Com'è noto, Pir è stata tagliata fuori dalla trattativa sulle aree del Terminal Rinfuse sotto la Lanterna (Trge, oggi di proprietà della cordata Spinelli-Aponte-Ascheri) ma rimane pressata dalla volontà politica, ribadita da Regione Liguria e Comune di Genova, nonostante il passaggio dalle giunte di centro-sinistra a quelle di centro-destra, di delocalizzare i depositi, considerati non più compatibili

con la città.

A Signorini, Ottolenghi ha ribadito la scelta, pressoché obbligata secondo il suo punto di vista, di entrare sulle aree della Centrale Enel, che hanno concessione in scadenza al 2020 e su cui ha presentato istanza, ricordando che proprio per i vincoli imposti e l'impossibilità di permanere sul sito, le aree di Multedo sono a rischio chiusura, perché prossime a risultare fuori mercato: rispetto a 20 anni fa, Superba movimentava la metà della merce, gran parte dirottata su Anversa e in misura minore a Livorno e Marsiglia. Il numero uno della Pir ritiene che le altre soluzioni prospettate (l'ultima accarezzata dalle amministrazioni locali: il Porto Petroli) non possono avere seguito per problemi logistici e una vicinanza con le case maggiore rispetto alle aree sotto la Lanterna: «Il tema dei depositi costieri - commenta Signorini - ha un'evidente valenza politica» perché riguarda i territori in cui è inserito il porto. «Per le aree sotto la Lanterna, l'Adsp abbiamo sul tavolo due istanze:

Ottolenghi per entrare sulle aree Enel; Trge per il cambio di destinazione chiesto da Spinelli e Aponte. Due compendi differenti, con alcune aree comunicanti, ma in sostanza diversi. Come tali le valuteremo. Ma detto questo, è necessario fornire alla politica tutti gli elementi perché possa fare le sue valutazioni e decisioni, che peraltro mi pare siano già abbastanza nette. Però bisogna dare tutti gli elementi, e proprio per questo organizzerò un incontro tra Ottolenghi, il presidente della Regione e il sindaco».

L'uomo di Tursi

Quattro diverse fonti ieri confermavano che il Comune è vicino a individuare il successore di Marco Doria nel Comitato di gestione dell'Adsp: la convergenza è su Leopoldo Da Passano, responsabile Sviluppo economico di Confindustria. Abile uomo di mediazione, conoscitore del porto, Da Passano avrebbe il favore di tutti i terminalisti, a differenza di Cirillo Orlandi, ex numero uno del Vte.

© BY NEND ALCUN D RITR SERVAT

Il Secolo XIX

LA FOLLICIA

«Una gara per affidare la gestione della Darsena»

«LA GESTIONE della Darsena dev' essere affidata con una gara pubblica». Lo chiedono i consiglieri regionale e comunale del Pd, Giovanni Lunar don e Alessandro Terrile, dopo che, durante il Salone Nautico, la presidente di Ucina, Carla Demaria, ha annunciato un accordo con il cantiere genovese Amico & Co. per gestire la Darsena dal prossimo anno, visto che l' attuale concessione provvisoria scade il 31 dicembre. «Ma chi l' ha deciso? Perché Autorità di Sistema non dice nulla?» chiedono polemicamente Lunardon e Terrile, sottolineando che «la Darsena della Fiera è una signora darsena, è costata 40 milioni di euro di denaro pubblico ed è demanio marittimo di proprietà dell' Autorità di Sistema Portuale».

«Felicissimi dell' intesa tra Ucina e Amico ma la domanda è: perché tutto questo non avviene per gara? - aggiungono i due consiglieri Perché le regole che valgono per tutti non valgono evidentemente per il preziosissimo demanio marittimo? Perché si continua a dare concessioni lunghe senza uno straccio di evidenza pubblica, unico modo di garantire una reale competitività tra offerte e una adeguata remunerazione del pubblico?

»

Il Secolo XIX

AVANTI tutta verso il nuovo disegno del waterfront di levante.

AVANTI tutta verso il nuovo disegno del waterfront di levante. Ieri c'è stato un altro incontro fra l'architetto Renzo Piano, il sindaco Marco Bucci e Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale. «È stato un incontro di lavoro, nelle prossime settimane ci vedremo spesso» ha riferito Bucci.

Il Secolo XIX

n L'INTERVENTO

LA MISSIONE GENOVESE A GINEVRA E LA NECESSITÀ DI PROMUOVERE I PORTI

È successo qualche giorno fa un fatto che merita qualche approfondimento e possibilmente una discussione non rituale.

In effetti l'episodio è passato sotto silenzio da parte di quei soggetti, come i terminalisti che, secondo logica, avrebbero dovuto esprimersi.

Si tratta di questo: i rappresentanti massimi della Regione, del Comune di Genova e dell'Autorità portuale, con la presenza di un importante terminalista del porto, si sono recati a Ginevra per incontrare Gianluigi Aponte e i suoi dirigenti.

Aponte, come noto, è uno dei più importanti attori dello shipping internazionale (se non addirittura il numero uno). I suoi gruppi operano in tutti i settori dello shipping: contenitori, passeggeri e in misura sempre crescente banchine e terminal. Infatti il gruppo Aponte già da tempo è socio del terminal a calata Bettolo e sta per concludere un importante accordo per acquisire una quota di rilievo nella proprietà del terminal Messina. A Livorno partecipa al terminal Lorenzini (containers) e recentemente ha fatto parte della cordata che si è aggiudicata la gestione di Porto 2000 (crociere e traghetti).

Orbene in relazione alle autorevoli presenze a Ginevra si può osservare quanto segue: a) sembra ragionevole il viaggio a Ginevra da parte del presidente dell'Autorità portuale, trattandosi di un'occasione per discutere del ricordato ruolo del gruppo Aponte sull'organizzazione dei terminal nel porto, quindi si trattava presumo di questioni strettamente portuali. Da questo punto di vista sono favorevole ad iniziative di questo tipo che sono caratteristiche dei sistemi portuali nordici. Il punto è che nei sistemi portuali nordici le Autorità portuali sono delle società per azioni e si muovono secondo criteri commerciali mentre le Autorità portuali italiane sono degli enti pubblici e il presidente è deputato essenzialmente alla tutela del demanio e alla fissazione di regole per il funzionamento delle attività portuali. A mio giudizio ciò non toglie valore all'iniziativa del presidente del porto e mi auguro che sia l'inizio di un nuovo modo di agire dell'Autorità portuale. Per quanto riguarda la presenza del sindaco è possibile che egli volesse discutere circa le ricadute dell'attività del gruppo sulla città, sotto il profilo lavorativo e dei problemi ecologici.

b) Quello che riesce davvero poco comprensibile è la partecipazione all'incontro del presidente della Regione Liguria. Quale è stato l'oggetto del confronto, Aponte ha presentato nuove prospettive per il

-segue

futuro, sono stati presi accordi per il futuro assetto del porto?

Si è discusso di questioni internazionali e/o di conquiste di nuovi mercati? Di tutto questo sarebbe bene si discutesse pubblicamente, anzitutto nelle sedi naturali per questo tipo di discussioni: Consiglio Regionale e Consiglio Comunale.

Ma l' iniziativa "de quo", al di là dei suoi aspetti discutibile rispetto delle forme istituzionali, come è già stato osservato da più parti, solleva alcuni dubbi di fondo. Due grandi fenomeni stanno attraversando la portualità europea, mettendo in gioco il ruolo delle autorità portuali. In primo luogo la vera e propria aggressione ai terminal portuali da parte delle grandi compagnie portuali, che è pur vero che portino lavoro ma creano, a mio giudizio, alcuni problemi per le autorità portuali; secondariamente il continuo aumento delle dimensioni delle navi portacontainer le così dette mega-ships che creano situazioni di difficoltà a molti porti (soprattutto nel Mediterraneo).

Ecco: forse sarebbe bene avere una discussione su questi delicati temi; discussione alla quale questa volta si, sarebbe utile partecipassero sia il sindaco che il presidente della regione Liguria.

Spero di sbagliare, ma non sono il solo a pensare che nel futuro le Autorità portuali saranno schiacciate tra grandi navi e terminal portuali gestiti da armatori.

L' autore è stato presidente delle Autorità portuali di Genova e Livorno e presidente di Espo.

CAMERA DI COMMERCIO

Giani Giani Pollastrini resta al timone del Propeller I piani per il futuro, fra strategie e misure ambientali

UN'ASSEMBLEA molto partecipata, quella di ieri sera in Camera di Commercio, per il Propeller Club labronico. Appena confermati gli organismi di vertice, compresa la presidente Maria Gloria Giani Pollastrini, il club ha approvato i bilanci, ed ha annunciato di aver predisposto una donazione al fondo 'Aiutiamoli' a supporto delle vittime del recente nubifragio «Una piccola cifra – ha detto Maria Gloria Gini nella relazione di apertura – ma un gesto fatto con il cuore, nella speranza di poter contribuire con tanti altri a portare un po' di sollievo da chi è stato duramente colpito». Nell'analisi della situazione portuale del sistema Livorno-Piombino la presidente si è detta con-

vinta di una congiuntura favorevole, grazie alla Riforma in via di completamento, alla posizione geografica strategica e «ad un ottimo presidente dell'Autorità».

CIÒ NON SIGNIFICA – ha aggiunto – che possiamo stare seduti sulle nostre rendite di posizione. Anzi il Propeller s'impegna a portare a Livorno ospiti di caratura nazionale e internazionale, a partire da un Focus sui costi derivanti dalle nuove misure ambientali dell'Imo sulla riduzione del Co₂. Altre iniziative, la proposta che Cino Milani, già presidente del Propeller e oggi direttore generale della federazione dei piloti, porterà nei prossimi giorni a Taranto per candi-



dare Livorno alla convention nazionale dei Propellers. Al termine della relazione, la presidente ha presentato i nuovi soci: Massimiliano Cesareo, Luca Grassi, Claudio Marcelli, Massimo Nicosia, Maurizio Quercioli e Mauro Vannucci. 17' seguita la cena d'onore.

A.F.

Corsini: un direttore per Piombino Authority di sistema, cosa cambia

La visita del presidente, strategie e movimenti per il nostro scalo

L'AUTORITÀ portuale di sistema va piano, ma almeno è partita. Ieri il presidente Stefano Corsini, accompagnato dai dirigenti locali, si è intrattenuto per oltre mezza giornata nella sede dell'ex **Aut** **libero** per mettere a punto una proposta di unificazione dell'organico dei due porti, con designazione di un direttore per Piombino e per affrontare il tema della uscita - almeno graduale - dalle partecipate. Per Piombino la proposta sembra essere quella di uscire o ridurre la partecipazione nella società per la security. Analogamente saranno ridotte o concluse an-

PARTECIPAZIONI
Sembra emergere l'idea di ridurre la presenza nella società di security

che le partecipazioni a Livorno, salvando probabilmente solo quella dell'interporto Vespucci di Guasticce, a tutti gli effetti da considerare un vero retroporto per l'intero sistema, sia per Livorno che per Piombino.

IL VERTICE a Piombino è anche legato alla preparazione del bilancio preventivo del sistema, che per legge dovrà essere approvato entro il prossimo ottobre. Ci sono, sempre su Piombino, parecchi **problemi** che non dipendono **direttamente** **da noi** ancora da risolvere, primo di tutti l'assetto definitivo dell'area delle acciaierie, per la quale è probabile che si arrivi a un addendum dell'attuale contratto solo il 31 otto-



NUOVE BANCHINE Corsini (a destra) ha parlato anche dei progetti per il porto compreso il refitting navi

bre. Nel frattempo però vanno avanti altre iniziative, come l'area delle demolizioni navali a cura del gruppo Neri e del Cantiere San Giorgio, per la quale si aspettano ormai a breve le autorizzazioni che la Regione deve firmare sul piano della difesa ambientale. Ci sono stantissimi ritardi per questo tema, e da tempo ormai sui piazzali stazionano i "cassoni" di galleggiamento della Concordia che dovrebbero essere demoliti in loco o riutilizzati per un nuovo progetto. Tutti temi di cui si è parlato ieri in relazione ai tempi e ai permessi. Secondo Corsini, il porto di Piombino ha molte chances praticamente uniche nel panorama degli scali tirre-



Le concessioni temporanee

Legate alla vicenda Acciaierie ci sono concessioni portuali importanti. Rebrab ha avuto un rinnovo temporaneo, potrebbe cambiare tutto con la scadenza del 31 ottobre

nicì in particolare, la disponibilità di vasti piazzali alle spalle delle banchine, alcune delle quali con fondali record anche a 20 metri. Tutto questo autorizza a programmi di insediamenti non solo sulla logistica pura, ma anche per traffici che ormai a Livorno hanno saturato ogni possibile area disponibile e anche programmabile. Corsini avrebbe parlato, per il momento come ipotesi di lavoro, di dislocare su Piombino alcuni dei traffici di auto nuove allo sbarco che a Livorno non trovano più spazi. Una soluzione che potrebbe interessare anche l'armamento Grimaldi dopo l'ormai avvenuta saturazione degli spazi in Sintermar.

A.F.

Il porto in cerca di un rilancio

Necessario avviare interventi strutturali per incrementare la competitività

TRAPANI - Il porto cittadino non riesce a imboccare l'attesa strada del rilancio. Con fondali bassi, quindi non in grado di far transitare le grandi navi, e con molte incompiute, la struttura è da anni bloccata in una preoccupante fase di stallo.

Sulle numerose problematiche legate alla struttura gli addetti ai lavori hanno lanciato un appello a **Pasqualino Monti**, neo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, che nei giorni scorsi ha fatto tappa a Trapani per confrontarsi con i rappresentanti del settore, le Autorità locali e i sindacati.

"È mio intento - ha detto **Monti** - lavorare con tutti gli attori coinvolti.

Un dato è certo: questo porto, che ha una grande potenzialità, ha bisogno di interventi importanti per essere competitivo. Sono aperto al confronto con tutti e da questo verranno fuori i progetti da presentare per ottenere le risorse necessarie".

In tanti, tra cui Gaspare Panfalone, rappresentante di Asamar Sicilia, e Giovanni Basciano, presidente del Consorzio portuale di Trapani, hanno sottolineato l'esigenza di completare le opere portuali incompiute, di dragare il fondo dell'area per consentire l'ingresso di navi più grandi e recuperare i finanziamenti non spesi per portare lo scalo trapanese nelle condizioni di attrarre traffico sia turistico, con le navi da crociera, sia commerciale.

"Da Trapani - ha sottolineato Rosanna Grimaudo della Fit Cisl - non parte più nulla se non solo le navi per le isole minori. L'Autorità marittima ha fatto, in questi anni, un lavoro impeccabile, ma abbiamo bisogno di sviluppo.

Le navi commerciali creano indotto e posti di lavoro e, dal 2010, abbiamo assistito a un calo notevole dei traffici".

Intanto si lavora al tentativo di istituire a Trapani un ufficio decentrato dell'Autorità di sistema e di designare, all'interno del Comitato di gestione, un rappresentante della città.

Nel frattempo, sono arrivate anche delle segnalazioni sullo stato di degrado della stazione marittima e dell'approdo degli aliscafi, attualmente privi dei minimi requisiti di confort e igiene da offrire ai viaggiatori. "Eravamo abituati a comitati di gestione pleonici - ha detto il presidente di Confindustria Trapani, Gregory Bon giorno - ma adesso abbiamo modo di confrontarci con il presidente **Monti**, che è

-segue

una figura competente e di spessore".

Un **Monti** che ha voluto anche assicurare coloro i quali nei mesi scorsi hanno sostenuto che il sistema accorpato di più autorità rischia di penalizzare Trapani: "Per me - ha detto - non esistono porti di serie A e di serie B in questa Autorità di sistema, ma quattro porti importanti: Trapani, Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle, ciascuno con le sue peculiarità, che hanno pari dignità e per i quali troveremo le risorse necessarie".

Vincenza Grimaudo.

Il Tar di Catania ha rigettato la richiesta di sospensiva del secondo classificato contro il raggruppamento aggiudicatario dell' appalto

Nuova via Don Blasco: si può cominciare

In settimana riunione sui tempi per la firma del contratto. Le FS cedono 15.000 metri quadri, il nodo espropri

Alessandro Tumino «Andiamo avanti per aprire i cantieri e realizzare la nuova via Don Blasco. Questa è la nostra scelta visto che il ricorso per la sospensiva dell' aggiudicazione è stato rigettato dal Tar, e il nuovo orientamento giurisprudenziale ci consente di firmare il contratto con l' impresa vincitrice, purché si sia svolto almeno un primo giudizio».

Così l' assessore comunale alle Infrastrutture, Sergio De Cola, alla luce della decisione del tribunale amministrativo di Catania che il 22 settembre scorso non ha accolto il ricorso del raggruppamento d' imprese secondo classificato nei confronti dell' aggiudicazione al consorzio stabile Medil Scarl, con sede a Benevento, della grande opera viaria (in tutto 27 milioni) finanziata dalla Regione e dallo Stato per collegare in modo più diretto il porto agli svincoli **Messina** Centro e Gazzi. A presentare l' istanza di sospensiva contro la graduatoria decretata dall' Urega (Ufficio regionale gare) di **Messina** il 15 marzo scorso era stato un altro consorzio stabile: la Sgm Società consortile arl, avente sede a Catania, di cui fanno parte le imprese **messinesi** Ingegneria e Costruzioni srl e Lupò Costruzioni srl, e che, nella graduatoria, aveva riportato un punteggio totale di 73,45 punti, ventitré centesimi di punto in meno dei 73,68 conseguiti dal vincitore Medil Scarl. Uno scarto piccolissimo ma che non è stato inficiato dal primo responso del Tar catanese che non ha ritenuto, in sede cautelare, di dover sospendere l' aggiudicazione. Il giudizio sulla sospensiva andrà avanti davanti al Cga, ma intanto, come sottolineato da De Cola, dopo un primo esito di giudizio, la legge consente all' ente appaltante di andare avanti. «In questa settimana - spiega De Cola - faremo una riunione importante e potremo delineare il percorso da compiere, e i tempi, per firmare il contratto e aprire i cantieri». La speranza di tutti è quella d' arrivare a farlo entro la fine dell' anno.

Per i cittadini di **Messina**, l' apertura dei cantieri per realizzare la nuova via Don Blasco, la nuova strada a valle della via La Farina, tra la Zona falcata e la Zir di Gazzi, sarà un progresso importante. Quasi un traguardo storico. Con questa nuova strada centrale, lunga appena 2 chilometri e 800 metri, infatti, non

-segue

si otterrà solo il risultato di liberare dai Tir la via La Farina e di creare un migliore collegamento tra il porto centrale e l'autostrada nell'attesa del porto di Tremestieri, ciò che ha reso doveroso - da parte del Ministero dei Trasporti, della Regione e dell'Autorità portuale di Messina - il cofinanziamento da 27 milioni.

Quel che appare più importante, almeno in prospettiva, è il contributo straordinario che la nuova via Don Blasco e le opere ad essa collegate - rotatorie, verde, arredo urbano - potranno dare al recupero e alla riqualificazione del territorio a valle della via La Farina, e in avvicinamento a un fronte a mare cancellato dalla cortina di ferro.

Centrale è in tal senso l'accordo già sancito con quelle Ferrovie che, per realizzare la nuova via Don Blasco, riconsegnano alla Città di Messina una fascia longitudinale di circa 15.000 metri quadrati tra la via Santa Cecilia bassa e la radice del viale Europa. Saranno, in lunghezza, circa 800 metri della tratta ferroviaria presente all'interno del parco "Piccola velocità" di via Santa Cecilia, divenuto da decenni, in buona parte, una sorta di deserto urbano, di negazione di ogni utilità. Le Fs sono infatti la più importante delle "ditte" proprietarie (si dice così nel linguaggio degli espropri) che cederà terreni al Comune per un corrispettivo di un milione e 300.000 euro. In totale le ditte sono 27. Tra esse, i 22 nuclei familiari che occupano le "Case D' Arrigo". Se alcune famiglie sono proprietarie e hanno diritto all'indennizzo molte sono in posizione di abusivismo. Ed è inutile negarlo: qui potrebbe sorgere più di qualche problema sociale, ma quando si deve realizzare un'opera pubblica e nel caso di (reali) emergenze abitative, le soluzioni offerte dalla legge non mancano.

Porto, siglato protocollo d' intesa per polo hub

OOO È stato sottoscritto a Milazzo al centro mercantile Sicilia Spa il protocollo d' intesa finalizzato alla realizzazione del polo urbano di sviluppo «Hub Milazzo». Partner del progetto di sviluppo sono, oltre al Cms, l' **autorità portuale** di Messina Milazzo, il Comune di Milazzo ed il gruppo Caronte & Tourist.

L' obiettivo è quello di realizzare un polo urbano integrato con l' attivazione di un centro servizi per le imprese, di un centro di accoglienza e servizi turistici ed un hub servizi **portuali** per le Eolie. Il commissario straordinario dell' **autorità portuale** Antonino De Simone auspica «che da questa intesa possano attivarsi una serie di iniziative utili allo sviluppo».

Accoglienza, scambi commerciali: prospettive estremamente interessanti per la città

Un ventaglio di servizi connessi alle attività portuali

Milazzo Il progetto presentato dalla società "Centro mercantile Sicilia" prevede la realizzazione di servizi connessi alle attività portuali facendo riferimento non solo all' area che attualmente ha in diretta gestione, ma anche a quella contigua dell' ex Montecatini di proprietà della società "Caronte & Tourist" che non è più interessata a realizzare un Parco commerciale, bensì un centro direzionale in cui siano previste una serie di funzioni miranti, da un lato, ad accogliere e ospitare i passeggeri del porto e, dall' altro, a fornire una serie di servizi aggiuntivi agli stessi passeggeri ed ai residenti.

In buona sostanza un centro integrato di servizi nel polo urbano formato dall' insieme delle aree ex Montecatini e Centro mercantile con affaccio a mare a vantaggio delle funzioni portuali e degli scambi commerciali.

Un "hub" nel quale siano quindi previste una serie di funzioni miranti, da un lato, ad accogliere e ospitare i passeggeri del porto e fornire una serie di servizi agli stessi passeggeri e ai residenti dell' area di Milazzo-Messina. È fondamentale comunque - anche se i soldi li metteranno i privati - che l' intervento «abbia refluenze di natura pubblica e la collaborazione possa far nascere opportunità per la città come, per esempio, l' accesso a fonti di finanziamento, anche comunitario, capaci di incidere su un intero comparto e, quindi, di assicurare la realizzazione di assetti che comprendano iniziative pubbliche e private in un quadro complessivo coerente.

Il progetto del Gruppo Franza e della società Centro mercantile

Polo urbano di sviluppo: primo sì

*L' **Autorità portuale** accelera, siglato un protocollo d' intesa. Ecco il piano*

Milazzo di realizzare un "hub" al servizio della portualità mamertina prende corpo. L' **Autorità portuale** con una nota ha reso noto ieri di aver sottoscritto il protocollo d' intesa finalizzato alla realizzazione di quello che viene definito un polo urbano di sviluppo "Hub Milazzo". Partner del progetto di sviluppo sono, oltre al Centro mercantile Sicilia, dovrebbero essere la stessa Authority, il Comune ed il gruppo Caronte & Tourist. Si tratta del primo passo. Il prossimo dovrà essere la firma del sindaco di Milazzo che al riguardo sino ad ora ha tenuto un atteggiamento prudente. «Non ho firmato alcun protocollo che preveda la creazione di un' area di stoccaggio e movimentazione di tir nell' area ex Montecatini - ha detto ieri sera Formica apprendendo del comunicato dell' **Autorità portuale** -. Non conosco nemmeno il progetto di questo fantomatico "Hub Milazzo" tantomeno condivido il tipo di modello di sviluppo».

Il primo cittadino ammette di avere sulla scrivania una nuova bozza di protocollo. «Lo esaminerò nei prossimi giorni con la mia maggioranza per verificare in che termini è stato modificato rispetto all' ipotesi proposta già molti mesi addietro che fu ritenuta poco chiara dai consiglieri comunali proprio nella

parte relativa alla logistica. Rappresentare Milazzo come la terra di sbarco dei TIR provenienti dal continente è operazione irresponsabile che rischia di danneggiare pesantemente l' immagine della nostra città che in questo momento è oggetto di grande attenzione da parte di investitori nel settore del turismo. I cittadini stiano tranquilli perché l' amministrazione non consentirà speculazioni in danno del nostro territorio. Milazzo non sarà mai terra di TIR».

Dalla lettura del progetto l' obiettivo è quello di realizzare «un polo urbano integrato con l' attivazione di un centro servizi per le imprese, di un Centro di accoglienza e servizi turistici ed un hub servizi portuali per le Eolie». Un intervento giudicato importante dal commissario straordinario dell' autorità **portuale** Antonino De Simone che ha espresso soddisfazione per la sottoscrizione del protocollo auspicando «che da questa intesa, che testimonia ancora una volta l' attenzione dell' **Autorità portuale** verso le aree portuali-logistiche di Milazzo, possano attivarsi una serie di iniziative utili allo sviluppo economico, sociale ed occupazionale del territorio tenendo presente l' inderogabile necessità di attivare soluzioni infrastrutturali che decongestionino il tessuto urbano nelle aree antistanti al porto di Milazzo».

-segue-

Un ottimismo che però non sembra trova al momento la sponda negli ambienti politici cittadini, Ma ci sono anche coloro che sono contrari al "no" a priori e ritengono invece indispensabile avviare degli investimenti anche nel settore della portualità per consentire alla città di uscire da un immobilismo che in questi anni ha portato solo a una crisi di posti di lavoro e a un decremento dell' economia cittadina ormai limitata solo a qualche fonte pubblica di finanziamento e alle industrie.

Insomma, dibattito già avviato, anche se, inutile girarci attorno, questa è una partita che si deve giocare a carte scoperte sin dalla prima mano.(r.m.)

politica

Micari: "L' Authority rimanga". Capitale Messina: "Cosa ne pensa Delrio?"

"La questione dei porti di Messina e Milazzo va rivista. Ne parleremo col ministro Delrio". Parole del candidato del Partito Democratico alla presidenza della Regione, Fabrizio Micari. Parole alle quali, secondo Capitale Messina, devono seguire i fatti. "Ne parli subito con Delrio - dicono Pino Faizea e Gianfranco Salmeri - per avere subito risposte chiare e certe". Delrio sarà a Palermo la mattina del 2 ottobre e il pomeriggio dovrebbe essere a Messina per la firma del contratto del nuovo porto di Tremestieri. "Quel giorno - prosegue Capitale Messina - scopriremo se il Pd concorda con le affermazioni del proprio candidato alla Regione. E nello specifico se si intende mantenere l' autonomia della nostra Autorità portuale introducendo una sedicesima autorità nel sistema nazionale delle Adsp o, in subordine, garantire condizioni di autonomia gestionale ed economico-finanziaria e di tutela dei porti di Messina e Milazzo. Ma non solo, vogliamo sapere come si vuole farlo, considerato che, come noi avevamo più volte segnalato, l' occasione utile per modificare la riforma nella direzione da noi auspicata era quella delle "disposizioni integrative e correttive" del Decreto, previste dall' art. 8 comma 6 della Legge Madia, implementabili entro un anno dalla sua emanazione. Termine ormai superato. Aspettiamo, quindi, lunedì prossimo per sapere se la posizione di Delrio sulla nostra Autorità portuale è cambiata, anche se, mai come in questo caso, in noi il pessimismo della ragione prevale sull' ottimismo della volontà".

L' AMMIRAGLIO MELONI IN VISITA A MILAZZO

L' ammiraglio ispettore Capo delle Capitaneria di Porto di passaggio dalla città del Capo, ha incontratogli operatori portuali milazzesi. L' ammiraglio Vincenzo Meloni ha voluto ringraziare personalmente i responsabile dei servizi portuali per la collaborazione costante con l' Autorità marittima.

«Senza collaborazione - ha detto l' alto ufficiale - non ci può essere crescita di un porto». Il capo del Compartimento marittimo Fabio Rottino ha confermato all' ammiraglio la piena sintonia fra i servizi portuali e la Capitaneria di Port. Piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, dell' avvisatore marittimo, della società antinquinamento e delle agenzie hanno ringraziato Meloni per le continue attenzioni prestate dal comando. (*ALA*)

Guida Viaggi Portale

Gnv: parte l' operazione passeggeri a 1 euro

*Dal 22 settembre sarà attiva la promozione per le partenze diurne da Civitavecchia a **Termini Imerese***

Al via "passeggeri a 1 ", la nuova promozione di Gnv che consente a chi viaggia sulla tratta Civitavecchia - **Termini Imerese** con auto al seguito di pagare solo 1 euro di quota base, oltre all' auto. Gli ospiti possono prenotare i biglietti scontati, alla quota base si possono aggiungere i servizi desiderati, quali la tipologia di sistemazione a bordo - poltrona, cabina, cabina vista mare o suite - o il pacchetto pasti secondo le esigenze di ciascuno. La promozione interessa tutti i viaggi in partenza da Civitavecchia alle ore 10:00 dal martedì al sabato. Gnv collega quotidianamente Palermo e **Termini Imerese** dai **porti** di Genova, Civitavecchia e Napoli: dopo il raddoppio del collegamento presentato lo scorso marzo, con 12 partenze settimanali per collegare Civitavecchia con i **porti** di **Termini Imerese** e Palermo, e l' avvio dell' orario diurno sulla tratta Civitavecchia - **Termini Imerese**, a partire dal 18 settembre, offre così la possibilità di viaggiare di giorno per raggiungere la Sicilia , garantendo una copertura ancora più capillare da e per la Sicilia a vantaggio di passeggeri e trasportatori.

Informazioni Marittime

Msc Crociere vuole realizzare un terminal a Barcellona

Msc Crociere vuole realizzare e gestire un nuovo terminal crociere nel porto di Barcellona. La compagnia elvetica ha presentato all'Autorità portuale catalana una richiesta formale. La struttura, **rende noto l'authority**, dovrebbe realizzarsi sul molo Adossat su progetto dell'architetto Ricardo Bofill, il quale ha realizzato tra le altre cose il palacrociera e la Torre Orsero di Savona, l'aeroporto e la Rambla de Mar di Barcellona. Tempo di realizzazione quattro anni con una concessione di trent'anni. L'authority ha fatto sapere che a breve darà una risposta.

Il terminal servirebbe il traffico di home port, quello dei crocieristi che iniziano e finiscono la vacanza nello stesso porto (questa quota ha Barcellona è attualmente del 58%). Lo scalo è il primo porto crocieristico d'Europa con 2,6 milioni di passeggeri movimentati l'anno scorso, una cifra che mantiene stabile da circa otto anni. È il quarto nel mondo dopo i tre grandi porti della Florida: Miami, Everglades e Tampa. Ha sei terminal crocieristici e un settimo in costruzione. È in oltre uno dei pochi porti del Mediterraneo attrezzato con infrastrutture complete per lo stoccaggio e il rifornimento di gas naturale liquefatto.

IN BREVE

crociere Piano di Msc per Barcellona Msc Crociere ha presentato richiesta formale all'Autorità di Barcellona per costruire e gestire un terminal crociere al Molo Adossat del porto catalano, che verrebbe progettato dall'architetto spagnolo Ricardo Bofill e potrebbe essere operativo entro il 2021. La notizia è stata divulgata dalla port authority, la quale ha specificato che l'istanza di concessione è per un periodo di 30 anni e ha precisato che l'ente ha intenzione di avviare a breve l'iter per dare risposta a Msc Crociere.

Attualmente il porto di Barcellona, con 2,6 milioni di crocieristi movimentati nel 2016, è il primo porto crociere europeo e mediterraneo e il quarto a livello mondiale.

porti Trieste recupera il vecchio scalo «Apriamo il porto vecchio»: con queste parole la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, ha suggellato la firma dell'accordo per l'intervento di recupero del vecchio scalo di Trieste, utilizzando 50 milioni Mibac. L'intesa è stata siglata ieri tra Regione, Comune di Trieste e Autorità di sistema Mare Adriatico Orientale. I fondi serviranno a finanziare il polo museale, il trasferimento dell'

International centre for genetic engineering and biotechnology, la ristrutturazione di Ursus (storico pontone galleggiante).

Commercio internazionale. Il guasto in Germania sulla linea Reno-Alpi sta causando gravi danni a poli intermodali e manifattura

Il conto di Rastatt: -60% di merci

Anita e Assologistica: importante sensibilizzazione Ue per prendere contromisure

MILANO Un crollo stimato del 60% del traffico merci con la Germania, con ricadute negative soprattutto nel Norditalia e soprattutto sul sistema produttivo del Nordovest. È l'effetto calcolato da Assologistica dell'interruzione della ferrovia a Rastatt, in territorio tedesco, sull'asse di collegamento strategico Reno-Alpi, conosciuto anche come corridoio Genova-Rotterdam.

Quello che in un primo momento doveva essere uno stop di breve durata - dal 12 agosto, giorno dell'insorgere del problema strutturale sulla linea ferroviaria, al 26 agosto - è stato poi prolungato con una prima previsione di riapertura al 7 di ottobre e un successivo annuncio di anticipo al 2 ottobre. A causare il collasso, a metà agosto, l'abbassamento dei binari sulla linea nelle due direzioni a seguito di un incidente costruttivo (si veda il Sole 24 Ore del 26 agosto scorso). I timori di ripercussioni negative dal punto di vista economico, avanzati dalle imprese della logistica e da quelle dei trasporti rappresentate da Anita hanno trovato puntuale conferma nelle settimane successive all'incidente, con la riapertura delle aziende dopo

le ferie. «Anita - spiega il presidente Thomas Baumgartner - si è fatta portavoce delle esigenze degli operatori intermodali chiedendo l'attivazione di un tavolo di crisi che si è riunito ai primi di settembre, dal quale sono scaturite una serie di azioni, di carattere politico e operativo».

L'allarme del settore è stato raccolto dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che in una lettera ufficiale al collega tedesco, Alexander Dobrindt, ha chiesto il ripristino della linea nel più breve tempo possibile. Delrio ha coinvolto anche i ministri dei Paesi interessati (oltre alla Germania, la Francia, l'Austria e la Svizzera) per «individuare percorsi alternativi di collegamento con il nord Europa» e ha scritto anche alla commissaria Ue ai Trasporti, Violeta Bulc (si veda il Sole 24 Ore del 9 settembre scorso).

Il pressing «del ministro e della Commissione europea è stato utile perché ha spinto la Germania a reagire e accelerare i tempi del ripristino della linea, che riaprirà con un anticipo di 5 giorni rispetto alle previsioni, secondo quanto da loro stessi dichiarato» sottolinea Baumgartner.

Tuttavia, l'impatto sul sistema produttivo del NordItalia si fa sentire, come spiega Umberto Ruggerone, vicepresidente di Assologistica con delega agli interporti. «Su quella linea normalmente c'è un transito

-segue

di 200 coppie di treni al giorno. Nella prima fase il traffico si è ridotto al 10-15%. Poi le imprese del settore sono corse ai ripari, sia con percorsi alternativi sia spostando su gomma una parte delle merci. Oggi, sulla base dei dati di aziende e terminalisti, possiamo dire di essere al 40%». Una perdita, quindi, del 60% rispetto al normale. Per i centri intermodali il drastico calo significa cassa integrazione o smaltimento ferie per i dipendenti - come accade al Cim di Novara - per le imprese manifatturiere dell'area un impatto sulle commesse estere e un ricorso alle scorte di magazzino per fronteggiare i problemi sulle importazioni. Le Alpi vedono transitare circa il 70% dell'export verso il Nord Europa e l'asse che passa dalla Svizzera ne intercetta una fetta consistente.

«Gli instradamenti alternativi messi a disposizione via Brennero - chiarisce il presidente di Anita -, si sono rivelati modesti se non addirittura insufficienti, essendo state coperte solo per meno del 20% della loro potenzialità».

«Questa vicenda - sottolinea Ruggerone - rischia di avere un impatto pesantemente negativo anche sulla cosiddetta "cura del ferro"», il tentativo del governo di potenziare i trasporti su rotaia.

Ma l'incidente mette in evidenza anche il nodo non meno importante relativo alla governance.

«Stiamo parlando del corridoio Genova-Rotterdam, uno degli assi strategici su cui l'Europa punta da anni - sottolinea il vicepresidente di **Assologistica** - È indispensabile che vi sia una cabina di regia adeguata, in grado di vigilare e controllare: è impensabile che possano accadere incidenti come quello di Rastatt».

La crisi di questi mesi potrebbe lasciare frutti positivi se, come auspica Thomas Baumgartner, «anche grazie agli interventi del ministro Delrio, registriamo una presa di coscienza da parte della Commissione europea e dei gestori del corridoio. È importante soprattutto per il "dopo Rastatt", per individuare misure e strumenti di intervento che possano scongiurare in futuro situazioni analoghe».

.@andrea8 © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Carlo Andrea Finotto