



Primo Piano:

- **Porti** (Ferpress, Informazioni Marittime)
- **Correttivo Porti** (Corriere Marittimo)
- **Protocollo d'Intesa** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Trieste:

"...Serracchiani, stazione ferroviaria Campo Marzio diventi area franca..." (Ferpress)

Genova:

"...Nuova Torre piloti, Genova studia il "piano B"..."
(The MediTelegraph, Il Secolo XIX)

"...Operatori portuali contro Di Maio..."(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Terminal fermi sulla Pietro Chiesa..."(Il Secolo XIX)

"...Genova, facciamo la Zes in Valpolcevera..."(The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...Il sindaco ha incontrato Fit Cisl e Ultrasporti..."(Messaggero Marittimo)

"...Community La Spezia al confronto..." (La Gazzetta Marittima)

Marina di Carrara:

"...Porto Lab Academy: Workshop a Marina di Carrara..."
(Corriere Marittimo, Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Potenzia il traffico ferroviario..."
(L'Avvisatore Marittimo, La Gazzetta Marittima)

"...Aferpi: l'ultimatum e (domani) il summit..." (Il Telegrafo Livorno)

"...La guerra senza senso di Nogarini ad Azimut..." (Il Tirreno)

"...Via ai lavori per rinnovare la darsena..."
(Il Tirreno Piombino, La Gazzetta Marittima)

"...Calenda a Guasticce per la Zes?..." (La Gazzetta Marittima)

"...Interporto Vespucci verso la rifondazione?..." (La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Per Piombino 8 navi da crociera..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Al via nuovo bacino di carenaggio..."
(Il Sole 24 Ore, Il Secolo XIX, Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo, Seareporter.it)

"...Strategie per i porti campani..." (La Repubblica Napoli)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
21 febbraio 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Messina:

"...Pat Cox: Messina può ambire ad essere porto "core"..."

(Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia, La Sicilia, MF)

"...Interventi per Tremestieri..." (La Gazzetta Marittima, Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Un solo grande retroporto per Catania e Augusta..." (La Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

MIT: in GU le variazioni e le integrazioni al programma di interventi a favore dei porti

(FERPRESS) – Roma, 21 FEB – E' stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti riguardante le approvazioni delle variazioni ed integrazioni del programma di interventi finanziati con le risorse di cui all'art. 9, della legge 30 novembre 1998, n. 413, rifinanziate dall'art. 36, comma 2, della legge 1° agosto 2002, n. 166, per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti e approvazione della ripartizione delle risorse.

Informazioni Marittime

Porti, la riforma taglia 144 milioni di euro in 6 porti

di Paolo Bosso

Sei porti italiani devono rinunciare in tutto a 144 milioni di euro di fondi statali per l'ammodernamento di banchine, piazzali e fondali. È la nuova rimodulazione delle spese per opere infrastrutturali a seguito della riforma dei porti (**d.lgs. 169/2016**) che ha accorpato le 24 autorità portuali in **15 Autorità di sistema portuale**. Il ministero dei Trasporti ha decretato una nuova ripartizione, **pubblicata in Gazzetta ufficiale lunedì**.

I fondi sono quelli della legge 166/2002 e riguardano il grosso dei porti italiani. Quelli che vedono ridimensionarsi le risorse sono sei: **Augusta, Brindisi, La Spezia, Monfalcone, Napoli e Trieste**. Nel dettaglio, Augusta perde 1,09 milioni; Brindisi 18,07; La Spezia 12,84 e Monfalcone 2,4. Quelli che ne perdono di più sono Napoli (30,1 milioni) e Trieste (33,3). Quest'ultima vede cancellata la variante di escavo per la diga foranea e dimezzata la risorsa per la realizzazione di un piazzale e una banchina dell'area compresa tra lo scalo legnami e l'ex italsider. Per Napoli nessuna rinuncia ma un taglio per otto opere:

1. Consolidamento banchina Vittorio Emanuele
2. Adeguamento strutturale bacino Camed
3. Adeguamento per security portuale
4. Adeguamento rete fognaria e collegamento ai collettori cittadini
5. Adeguamento e consolidamento molo Carmine
6. Consolidamento molo Immacolatella Vecchia lato Piliero
7. Consolidamento Molo Carmine
8. Rafforzamento molo Pisacane

Servizi di ormeggio: Correttivo porti e Regolamento europeo, nuovi modelli organizzativi/ Intervista

Parla Alessandro Serra, presidente EBA (European Boatmen's Association) l'associazione degli ormeggiatori europei - Nuovi modelli e forme organizzative previste nel Correttivo porti e attuabili secondo il Regolamento europeo per la fornitura dei servizi portuali. ([VIDEO INTERVISTA](#))

Di

Lucia

Nappi

PIOMBINO- *"Nell'ambito della rappresentatività della categoria degli ormeggiatori e barcaioli in Europa, il Correttivo porti ci dà la possibilità, importantissima, di essere complementari in un modello possibile secondo le previsioni del Regolamento europeo uscito all'inizio del 2017."*

Lo spiega Alessandro Serra, presidente di EBA (European Boatmen's Association) l'associazione degli ormeggiatori a livello europeo e vice presidente Angopi l'associazione nazionale degli ormeggiatori Italiani. Incontriamo Serra a Piombino, a margine del convegno sul nuovo Regolamento del Codice della navigazione promosso da Angopi, per parlare del servizio tecnico nautico di ormeggio e dei modelli di organizzazione. Partendo quindi dal **Correttivo porti** ed arrivando al **Regolamento europeo 352/2017** che istituisce il quadro normativo per la fornitura dei servizi portuali.

"Nel Correttivo porti esiste la previsione che i gruppi di ormeggiatori possono essere organizzati in forme di cooperativa e quindi che questa forma sia richiesta dall'Amministrazione per divenire un operatore interno, ovvero che ha le analogie con la pubblica amministrazione, senza che questa ne abbia i costi e in qualche modo, la responsabilità dell'erogazione del servizio. Questo rende il modello possibile con il Regolamento europeo il quale prevede che fra i vari modelli con cui in Europa si può erogare il servizio di ormeggio, una forma sia il Terminal operator."

Questo passaggio che dovremmo riuscire ad attuare entro l'entrata in vigore del Regolamento europeo, quindi per l'inizio del 2019, per noi è fondamentale riuscire a completare quel percorso che parte dall'Italia per dare rappresentazione virtuosa del nostro modello in Europa e che questa recepisce, suggerendoci poi lo strumento per continuare a mantenere le nostre peculiarità che sono quelle di un servizio tecnico nautico erogato nei nostri porti a favore della sicurezza della navigazione portuale".

I contratti per i dipendenti delle AdSP

ROMA - L'Associazione dei Porti Italiani ha sottoscritto, nei giorni scorsi, con i sindacati di categoria, un protocollo d'intesa per la definizione delle linee guida per la contrattazione decentrata per il personale dipendente delle
(segue a pagina 10)

I contratti per i dipendenti

Autorità di Sistema Portuale. Il protocollo riguarda tutti i dipendenti ai quali si applica il CCNL per i lavoratori portuali di cui Assoporti è firmataria, e mira all'unificazione di alcuni criteri di natura qualitativa, oltre a ribadire gli istituti oggetto di contrattazione di II livello. Il presidente dell'Associazione, Zeno D'Agostino, unitamente al presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito, che ha coordinato il gruppo di lavoro preposto a questa tematica, hanno dichiarato congiuntamente, "Abbiamo raggiunto un obiettivo molto importante per l'armonizzazione dei contratti di lavoro di tutti i dipendenti. Le precedenti Autorità Portuali che oggi si ritrovano in un unico sistema portuale hanno uno strumento per poter procedere alla contrattazione di II livello, molte delle quali sono in scadenza o scaduti, in maniera coerente. Il ruolo del sindacato di categoria è stato essenziale, e li vogliamo ringraziare per la preziosa collaborazione dimostrata."

Porti: Serracchiani, stazione ferroviaria Campo Marzio diventi area franca

(FERPRESS) – Roma, 20 FEB – “La stazione ferroviaria di Campo Marzio deve rimanere nella proprietà pubblica di RFI, ma il soggetto che lo gestisce può essere diverso: si può affidare la sua gestione ad Adriafer trasferendo il punto franco nell’area della stazione stessa. Ne trarrebbero grande vantaggio le operazioni di sdoganamento, che avverrebbero dentro il porto”. E’ la proposta lanciata ieri a Trieste da

Debora Serracchiani, candidata della coalizione di centrosinistra nel collegio uninominale del capoluogo giuliano, intervenendo a un confronto con altri candidati alle elezioni politiche, promosso dal locale Propeller club.

“Abbiamo ottenuto il decreto attuativo dell’Allegato VIII ma – ha indicato Serracchiani – serve un’interlocuzione forte con l’Agenzia delle Dogane, affinché il Porto franco internazionale possa operare. La riforma dei porti è monca non affronta la regolamentazione del lavoro all’interno dei porti, il gigantismo delle navi crea situazioni nuove che non potevano essere previste dalla Legge 84/94. E’ la sfida che deve affrontare il prossimo Parlamento”. Serracchiani ha inoltre annunciato che “dieci binari di Villa Opicina saranno gestiti da Adriafer ed entreranno nella disponibilità dell’autorità di sistema del mare Adriatico orientale, rafforzando la capacità di traffico verso Austria e Ungheria. Anche Cervignano diventerà un nodo retroportuale a disposizione del territorio ed entrambe andranno messe in rete con Ferneti, a servizio di uno scalo che trova nell’intera regione il suo retroterra industriale e logistico”. In merito all’ipotesi di un nuovo accordo quadro per lo sviluppo logistico dell’area della Ferriera, Serracchiani ha affermato che “qualsiasi ipotesi di chiusura della Ferriera presuppone uno sviluppo fortissimo del porto, che potrebbe assorbire il colpo della chiusura. A maggio l’accordo di programma quadro scade e va rinnovato, dopo che il primo e’ stato quasi completamente attuato”. “E’ questione di ore – ha aggiunto – ed entrerà in commissione anche l’ultimo decreto che unirà il porto di Monfalcone a quello di Trieste, dando vita a uno scalo unico, come abbiamo chiesto da quando la Regione si e’ messa al tavolo con il Governo. I risultati si stanno vedendo”.

Nuova Torre piloti, Genova studia il "piano B"

Genova - «La Capitaneria e i piloti ci proporranno una nuova collocazione entro una decina di giorni».

Genova - «La Capitaneria e i piloti ci proporranno una nuova collocazione entro una decina di giorni. Da parte mia ho chiesto che sia in un'area libera da ogni vincolo demaniale. E dove sia escluso in partenza il rischio legato all'eventuale impatto di navi». Soltanto dopo, precisa il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini, sarà preso in considerazione il profilo urbanistico. **«Non è scontato che la posizione della nuova Torre piloti sia prossima al luogo individuato in precedenza. In cima a tutto c'è la funzionalità per chi dovrà fruirne, vale a dire capitaneria e piloti. Certo, subito dopo, se del caso, ci confronteremo con lo studio Piano e con il Comune di Genova per ragionare in ottica waterfront».**

L'Autorità portuale ha urgenza di procedere. E certo la necessità di correggere in corsa una procedura amministrativa in stadio molto avanzato, come quella che avrebbe portato a costruire la nuova Torre piloti all'imboccatura di levante del porto, non aiuta a recuperare i ritardi già accumulati, anzi. Il responso di Cetena, società incaricata di valutare la nuova opera sotto il profilo della sicurezza, è stato però senza appello: **l'urto, in particolare di una nave da crociera, peraltro a una velocità moderata, avrebbe avuto effetti disastrosi sulla nuova struttura.**

È per questo è tutto fuorché scontato che prenda quota la collocazione caldeggiata dal Comune, vale a dire un mero avvicinamento al Palasport, in modo da allontanare la nuova struttura dalla zona esposta. «Capitaneria e piloti ci proporranno almeno un paio di soluzioni. E su queste andremo a ragionare - continua Signorini - **quindi approfondiremo l'aspetto architettonico.**».

Riavvolgere il nastro dilaterà ulteriormente i tempi, che in origine prevedevano di inaugurare la nuova torre, sostituita di quella abbattuta dalla Jolly Nero la sera del 7 maggio 2013 - provocando nove morti - alla fine del 2017. **E sono "saltate" anche le scadenze successive, che collocavano la fine dei lavori tra la fine del 2019 e la primavera del 2020.** A maggior ragione perché è verosimile che assieme al luogo venga messa in discussione anche l'estetica della torre. La struttura immaginata da Renzo Piano, che aveva donato le tavole nell'estate del 2015, sarebbe costata quasi 15 milioni. Un gigante alto sessanta metri in acciaio e vetro. L'intervento di Piano aveva "sterilizzato" qualsiasi competizione tra architetti. Accelerando, almeno inizialmente, tutte le operazioni. Ora, fermo restando che la firma di Piano è considerata blindata, la trafila dovrà ricominciare. Compresa la raccolta dei pareri di una raffica di enti, tra i quali il Comune, la Soprintendenza e l'Enac.

Torre Piloti, area scelta entro 10 giorni

Signorini: l'indicazione spetta a Capitaneria e piloti. Poi parleremo col Comune

«LA CAPITANERIA e i piloti ci proporranno una nuova collocazione entro una decina di giorni. Da parte mia ho chiesto che sia in un' area libera da ogni vincolo demaniale. E dove sia escluso in partenza il rischio legato all' eventuale impatto di navi». Soltanto dopo, precisa il presidente dell' Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini, sarà preso in considerazione il profilo urbanistico. «Non è scontato che la posizione della nuova torre piloti sia prossima al luogo individuato in precedenza. In cima a tutto c' è la funzionalità per chi dovrà fruirne, vale a dire capitaneria e piloti. Certo, subito dopo, se del caso, ci confronteremo con lo studio Piano e con il Comune di Genova per ragionare in ottica waterfront».

L' Autorità portuale ha urgenza di procedere. E certo la necessità di correggere in corsa una procedura amministrativa in stadio molto avanzato, come quella che avrebbe portato a costruire la nuova Torre piloti all' imboccatura di levante del porto, non aiuta a recuperare i ritardi già accumulati, anzi. Il responso di Cetena, società incaricata di valutare la nuova opera sotto il profilo della sicurezza, è stato però senza appello: l' urto, in particolare di una nave da crociera, peraltro a una velocità moderata, avrebbe avuto effetti disastrosi sulla nuova struttura.

È per questo è tutto fuorché scontato che prenda quota la collocazione caldeggiata dal Comune, vale a dire un mero avvicinamento al Palasport, in modo da allontanare la nuova struttura dalla zona esposta.

«Capitaneria e piloti ci proporranno almeno un paio di soluzioni. E su queste andremo a ragionare - continua Signorini - quindi approfondiremo l' aspetto architettonico».

Riavvolgere il nastro dilaterà ulteriormente i tempi, che in origine prevedevano di inaugurare la nuova torre, sostituita di quella abbattuta dalla Jolly Nero la sera del 7 maggio 2013 - provocando nove morti - alla fine del 2017. E sono "saltate" anche le scadenze successive, che collocavano la fine dei lavori tra la fine del 2019 e la primavera del 2020.

A maggior ragione perché è verosimile che assieme al luogo venga messa in discussione anche l' estetica della torre. La struttura immaginata da Renzo Piano, che aveva donato le tavole nell' estate del 2015, sarebbe costata quasi 15 milioni.

Un gigante alto sessanta metri in acciaio e vetro. L' intervento di Piano aveva "sterilizzato" qualsiasi competizione tra architetti. Accelerando, almeno inizialmente, tutte le operazioni.

Ora, fermo restando che la firma di Piano è considerata blindata, la trafila dovrà ricominciare. Compresa la raccolta dei pareri di una raffica di enti, tra i quali il Comune, la Soprintendenza e l' Enac.

LA REPLICA ALLE PAROLE DEL CANDIDATO DEL MOVIMENTO 5 STELLE

Genova, operatori portuali contro Di Maio

Agenti marittimi e spedizionieri: «Denunce inaccettabili che rischiano solo di creare confusione»

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Dopo le parole di Luigi Di Maio sullo stato del porto di Genova arriva - inevitabile - la risposta di agenti marittimi e spedizionieri genovesi contro le posizioni espresse dal candidato premier del M5S.

Di Maio, in un'intervista rilasciata al *Secolo XIX*, aveva dichiarato che nello scalo del capoluogo ligure «c'è un uso privatistico da parte dei terminal del porto che è pubblico. Ci sono concessioni date a costi risibili e aree occupate da container vuoti in un porto che ha bisogno di spazi. Tutto questo va superato, ci vuole un nuovo equilibrio tra porto e città». In una lettera firmata dalle due associazioni di categoria - Assagenti e Spedito - agenti e spedizionieri rispondono a Di Maio dichiarando che affermazioni del genere «sono inaccettabili da

parte di chi si propone di guidare il nostro Paese per i prossimi anni». «Affermare che i container stanno fermi dodici giorni nel porto - si legge nella missiva - non è più vero da anni e rischia soltanto di confondere, ancora una volta, sia i clienti che già serviamo sia quelli che cerchiamo di attirare». La media di giacenza di un container in porto, spiegano le due categorie, oggi è compresa tra sei e otto giorni, un tempo reso possibile «da anni di lavoro sulla smaterializzazione dei documenti cartacei, sulla sburocratizzazione delle procedure, sulla digitalizzazione».

Il candidato premier del M5S è intervenuto anche sul dossier che riguarda le infrastrutture. Per Di Maio il Terzo valico è un'opera da bloccare, così come la Gronda: le risorse «vanno recuperate e destinate al trasporto pubblico». Secondo Assagenti e Spedito, invece, Gronda e il Terzo valico «non sono opere utili alla Liguria, ma sono interventi indispensabili a tutto il settore produttivo italiano e

lo dimostrano i recenti interventi dei governatori di Lombardia e Piemonte, di concerto con il ministero delle Infrastrutture, a sostegno di una struttura ferroviaria e stradale più efficiente». «Si tratta - sostengono gli operatori genovesi - di interventi complementari: il primo si pone come obiettivo quello di essere più vicino a mercati quali quello elvetico e al Baden-Württemberg, raddoppiando i volumi di traffico attuali; il secondo consente di raggiungere il tessuto economico compreso in un raggio di 150-200 chilometri, che viene già oggi servito per l'85% da camion».

Il porto di Genova, ricordano agenti e spedizionieri, oggi genera «oltre 9,5 miliardi di euro di valore aggiunto per l'Italia, crea 122 mila posti di lavoro, di cui circa 50 mila tra Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto». «Il prossimo governo italiano - chiude la lettera - dovrebbe proporsi quale obiettivo quello di rendere possibile un ulteriore miglioramento produttivo dei nostri porti».

www.themediotelegraph.it



Container in banchina al terminal Sech del porto di Genova

Gli operatori genovesi contro Di Maio: «Accuse inaccettabili»

Genova - Dopo le parole di Luigi Di Maio sullo stato del porto di Genova arriva - inevitabile - la risposta di agenti marittimi e spedizionieri genovesi contro le posizioni espresse dal candidato premier del M5S.

Genova - Dopo le parole di Luigi Di Maio sullo stato del porto di Genova arriva - inevitabile - la risposta di agenti marittimi e spedizionieri genovesi contro le posizioni espresse dal candidato premier del M5S.

Di Maio, [in un'intervista rilasciata al Secolo XIX](#), aveva dichiarato che nello scalo del capoluogo ligure «c'è un uso privatistico da parte dei terminal del porto che è pubblico. Ci sono concessioni date a costi risibili e aree occupate da container vuoti in un porto che ha bisogno di spazi. Tutto questo va superato, ci vuole un nuovo equilibrio tra porto e città». In una lettera firmata dalle due associazioni di categoria - Assagenti e Spediporto - agenti e spedizionieri rispondono a Di Maio dichiarando che affermazioni del genere «sono inaccettabili da parte di chi si propone di guidare il nostro Paese per i prossimi anni». «Affermare che i container stanno fermi dodici giorni nel porto - si legge nella missiva - non è più vero da anni e rischia soltanto di confondere, ancora una volta, sia i clienti che già serviamo sia quelli che cerchiamo di attirare». La media di giacenza di un container in porto, spiegano le due categorie, oggi è compresa tra sei e otto giorni, un tempo reso possibile «da anni di lavoro sulla smaterializzazione dei documenti cartacei, sulla sburocratizzazione delle procedure, sulla digitalizzazione».

SCARICA LA LETTERA DEGLI OPERATORI GENOVESI

Il candidato premier del M5S è intervenuto anche sul dossier che riguarda le infrastrutture. Per Di Maio il Terzo valico è un'opera da bloccare, così come la Gronda: le risorse «vanno recuperate e destinate al trasporto pubblico». Secondo Assagenti e Spediporto, invece, Gronda e il Terzo valico «non sono opere utili alla Liguria, ma sono interventi indispensabili a tutto il settore produttivo italiano e lo dimostrano i recenti interventi dei governatori di Lombardia e Piemonte, di concerto con il ministero delle Infrastrutture, a sostegno di una struttura ferroviaria e stradale più efficiente». «Si tratta - sostengono gli operatori genovesi - di interventi complementari: il primo si pone come obiettivo quello di essere più vicino a mercati quali quello elvetico e al Baden-Württemberg, raddoppiando i volumi di traffico attuali; il secondo consente di raggiungere il tessuto economico compreso in un raggio di 150-200 chilometri, che viene già oggi servito per l'85% da camion».

Il porto di Genova, ricordano agenti e spedizionieri, oggi genera «oltre 9,5 miliardi di euro di valore aggiunto per l'Italia, crea 122 mila posti di lavoro, di cui circa 50 mila tra Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto». «Il prossimo governo italiano - chiude la lettera - dovrebbe proporsi quale obiettivo quello di rendere possibile un ulteriore miglioramento produttivo dei nostri porti».

Terminal fermi sulla Pietro Chiesa

GENOVA. Nuovo round ieri sindacati -Autorità di sistema portuale nella trattativa per l'assorbimento nella Culmv dei lavoratori Pietro Chiesa, che si accompagna alla vertenza per l'integrazione dei 53 soci speciali della Compagnia.

I terminalisti stanno valutando ancora la possibilità di assumere alcuni carbone, ma fino a oggi non è stato formalizzato nulla: «Tra l'altro ci risulta- aggiunge Roberto Gulli, segretario generale Uiltrasporti - che Terminal Rinfuse stia applicando un impiego molto basso dei lavoratori della P. Chiesa».

L' Adsp può consentire l' assunzione dei lavoratori della P.

Chiesa e dei soci speciali nella Culmv per il combinato disposto Finanziaria -Correttivo porti, che definisce le compagnie servizi di interesse generale. Ma molto dipende dalla risposta del dipartimento delle Politiche europee a palazzo Chigi, cui l' Adsp deve notificare l' operazione, ricevere l' ok, e applicarla con le dovute autorizzazioni. I tempi sono stretti: la P.Chiesa potrà essere liquidata in bonis entro il 31 marzo, altrimenti procederà alla liquidazione coatta. «Non è possibile- dice Enrico Ascheri, coordinatore portualità Filt Cgil Liguria - che nel porto dei record ci possano essere persone che rimangono senza lavoro».

IL NUOVO SEGRETARIO AI PORTI DELLA FIT CISL LIGURIA

«Pochi controlli sull'autoproduzione»

Traverso: «Nella trattativa con i big il sindacato deve puntare sulla formazione»

L'INTERVISTA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. «Credo siamo a un cambio di passo storico per la portualità ligure: stanno cambiando soprattutto le dimensioni dei soggetti che controllano le banchine, e proprio per questo è fondamentale che i sindacati siano fortemente presenti». Davide Traverso è il nuovo responsabile Porti della Fit Cisl ligure: ritorna in banchina dopo anni di coordinamento marittimi, alla vigilia dello sciopero di giovedì. «Per lungo tempo - prosegue Traverso - la trattativa in Liguria è stata con imprese medie e medio-grandi. Domani, penso a soggetti come Maersk o Msc, ci siederemo al tavolo con manager di multinazionali, e per questo dobbiamo avere un mandato forte. C'è un fattore automazione che dobbiamo valutare attentamente: tra 10 anni il lavoro sarà completamente cambiato, il sindacato non

può combattere questo processo, ma può accompagnarlo. Lo strumento è la formazione: un lavoratore non deve più valere uno. Deve valere dieci».

Recentemente Assarmatori ha risollevato il tema dell'autoproduzione nei porti.

«Il tema dell'autoproduzione è una questione di sicurezza *in primis*, e poi di correttezza: non si può fare concorrenza con il dumping sociale».

Però a Genova pare che rizzaggio e derizzaggio facciano comodo alla Culmv: attività che servono a tenere alti i numeri dei soci...

«Ma non è vero. Si tratta di attività che riguardano tutti i lavoratori: dei terminal come della Compagnia. Se il lavoro lo fa il marittimo e non il portuale, sono soldi che non riceve il portuale. Se non lo fa la Culmv è pure dumping a carico dello Stato. Se il marittimo è costretto a rizzare e derizzare il carico, magari per un extra di tre dollari e nelle ore di riposo, è un problema di sicurezza per tutti. **Autorità portuale** e marittima su

questo dovrebbero organizzare controlli più intensivi. E la Compagnia è strutturata così perché deve rispondere alle esigenze di flessibilità dei terminalisti, con professionalità di tutti i tipi».

A Savona l'autoproduzione è consentita.

«Sì, ed è inaccettabile. Ma anche a Genova, Gnv opera in parziale auto-produzione. Il problema, è che su questo punto ci siano regole chiare e controlli, ma i sindacati possono fare solo un pezzo. Il resto spetta alle aziende e chi deve fare i controlli».

Intanto avanza tra i terminalisti l'ipotesi dell'acquisizione della Pietro Chiesa.

«A me piacerebbe che con quattro banchine fuori uso in porto i terminalisti parlassero delle infrastrutture inesistenti, della difficile circolazione interna, della sicurezza. Sulla Pietro Chiesa ricordo che stiamo parlando di persone con famiglie, che ogni giorno devono leggere sui giornali ipotesi e illazioni sul loro futuro. Non penso sia corretto, e la pazienza ha un limite».

quarati@ilsecoloxix.it



Un portuale al lavoro a Genova

PAMBIANCHI

«Genova, facciamo la Zes in Valpolcevera»

Genova - La proposta di Stefano Franciolini (presidente Sgm e Spim). Il mercato ortofrutticolo lavora con Iit e Ascom a un progetto di bioplastica dai rifiuti organici.

Genova - Il mercato generale di Genova non si accontenta di essere un punto di compravendita dell'ortofrutta e mira sempre di più a diventare un polo di innovazione nella logistica dei prodotti a temperatura controllata. Inoltre guarda con interesse al piano di Zona economica speciale **proposto lo scorso anno dagli spedizionieri genovesi durante l'assemblea annuale di Spediporto**. Il progetto di punta, portato avanti in collaborazione con l'Istituto italiano di tecnologia (Iit) e con Ascom, è la produzione di bioplastica per l'imballaggio, che potrebbe essere prodotta con scarti organici della filiera del freddo in uno stabilimento proprio all'interno della futura Zes.

A parlarne è Stefano Franciolini, presidente di Società gestione mercato, che gestisce la struttura, oltre che di Spim. Franciolini è appena tornato da Berlino dove il progetto è stato presentato nel corso della fiera Fruit logistica.

Spezia: il sindaco ha incontrato Fit Cisl e Ultrasporti

Evitare ritardi nell'attuazione del Piano regolatore portuale

LA SPEZIA – Il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini ha incontrato a palazzo civico le segreterie territoriali Fit-Cisl e Ultrasporti, rappresentate da Marco Moretti, Francesco Tartarini, Marco Furletti, Luca Rapallini e Andrea Pagnacco che avevano chiesto di potersi confrontare con il primo cittadino sui temi legati al porto.

Oggetto dell'incontro la situazione dello scalo commerciale e lo stato di attuazione del Piano regolatore portuale con i relativi nuovi banchinamenti (marina del Canaletto, terminal del Golfo e molo Garibaldi).

In particolare i rappresentanti sindacali hanno posto l'accento sulle preoccupazioni relative ai tempi di realizzazione delle opere, in quanto ulteriori ritardi nell'avvio delle stesse impedirebbero la tanta auspicata crescita dell'occupazione prevista dai piani industriali dei due concessionari La Spezia Container Terminal e terminal del Golfo, con conseguente ricaduta sul livello di competitività del porto ligure nel panorama internazionale dello shipping. Il sindaco ha ribadito quanto dichiarato nei giorni scorsi sull'attenzione che la sua Amministrazione ha focalizzato sul porto, sui lavoratori, sugli operatori e sulla convivenza con il resto della città e che solo dal decadimento del "Puc" è stato possibile superare il blocco della realizzazione del piano regolatore portuale e avanzare così concrete ipotesi di investimenti relativi allo sviluppo del settore.

Il sindaco ha colto anche l'occasione per chiarire il ragionamento esplicitato durante il convegno sulla portualità tenutosi in Camera di Commercio un paio di mesi fa, un ragionamento che riguardava l'automazione dei porti e il rispetto delle persone che vivono nelle zone limitrofe che giornalmente devono fare i conti con problemi di inquinamento ambientali e acustici.

Le segreterie Fit-Cisl e Ultrasporti hanno altresì sottolineato che il diritto alla salute e alla sicurezza vale indistintamente sia per i lavoratori portuali che per i cittadini che vivono nei quartieri limitrofi al porto.

Per questo motivo le sigle sindacali hanno informato il sindaco Peracchini che chiederanno all'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale di procedere celermente alla realizzazione della fascia di rispetto, un'opera fondamentale per la mitigazione ambientale porto-città.

I sindacati presenti all'incontro hanno poi rivolto a Peracchini il loro apprezzamento per i recenti provvedimenti dell'Amministrazione relativi alla modifica apportata al "Puc" (Piano urbanistico comunale) e all'accordo con la Marina Militare, che consente di individuare aree aggiuntive di stoccaggio temporaneo di contenitori destinati allo scalo. Una misura che sicuramente consentirà una sostanziale riduzione delle code dei Tir.

Community La Spezia al confronto

LA SPEZIA - Dopo giorni caratterizzati da il riproporsi di voci e polemiche sul futuro del porto di La Spezia, la Community portuale decide di scendere nuovamente in campo lanciando la sua sfida: al di là dei ruoli che comunque
(segue a pagina 10)

Community La Spezia

vanno rispettati, la Community portuale dichiara la sua disponibilità a mettersi direttamente in gioco e a offrire il suo patrimonio di esperienze e relazioni nell'interesse comune del porto. Ciò significa da subito un confronto diretto, proprio in questo periodo pre-elettorale, con tutte le forze politiche ai cui rappresentanti la Community evidenzierà due fattori solo apparentemente scontati: 1) non può esistere nessuna contrapposizione fra porto e città e - all'insegna di quella che è davvero passata alla storia come la formula La Spezia - la Community ha intenzione di difendere le imprese, i lavoratori e le famiglie che di porto vivono e che oggi esprimono una crescente preoccupazione per il futuro; 2) La Community non è e non vuole essere in contrapposizione con nessuno, ma ha intenzione di ribadire che è espressione e quindi naturale portabandiera degli interessi di questo territorio, di una comunità economica estesa che punta sulla crescita e lo sviluppo.

"Siamo disponibili - afferma Sergio Landolfi - a un confronto a tutto campo con il Sindacato, e - come già sta avvenendo -, con le istituzioni e il maggiore terminalista del porto. Quello che è certo è che non possiamo permetterci di essere testimoni passivi, oggi che troppe voci ricorrenti sembrano concentrarsi sul futuro commerciale del porto e sul disimpegno di importanti clienti. Lo diremo con chiarezza agli esponenti politici, affermando anche la nostra disponibilità a creare un'interfaccia diretta con armatori e caricatori per testimoniare l'eccellenza del nostro porto".

"Non siamo in contrapposizione con nessuno; la nostra logica non è quella dei ma, bensì quella dei per". La Port Community La Spezia è parte integrante del porto, ma anche della città che di porto vive e che quindi deve tornare a credere in modo convinto e coeso nella necessità di favorire e sostenere lo sviluppo dello scalo marittimo.

L'unica cosa che non possiamo permetterci di fare - continua Landolfi - è quella di mettere la testa sotto la sabbia, aspettando che in altre sedi si decida del destino di centinaia di famiglie".

E proprio a queste famiglie la Community lancia una proposta: costruire insieme uno strumento di informazione costante, accessibile a tutti, sullo stato di salute del porto, sullo stato di avanzamento di progetti e opere, anche su eventuali contrasti di opinione. Uno strumento che favorisca l'appianamento delle divergenze e consenta di presentare al mondo dello shipping internazionale un corpo coeso caratterizzato da quella efficienza e flessibilità che hanno fatto grande e unico il porto di La Spezia."

Corriere Marittimo

Porto Lab Academy: Porto e città, le sfide per il futuro / Workshop a Marina di Carrara

"Porto e città: scuola, cultura, formazione, lavoro, ambiente. Le sfide per il futuro". La Porto Lab Academy apre a Marina di Carrara con un evento aperto alla città. Presenti anche il sindaco e la presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

MARINA DI CARRARA - Si chiama "**Porto e città: scuola, cultura, formazione, lavoro, ambiente. Le sfide per il futuro**", il **workshop** pubblico che si terrà giovedì 22 a partire dalle ore 14 e 30 presso l'auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, a Marina di Carrara.

L'evento rappresenta la prima parte del programma della Porto Lab Academy, tradizionale momento tecnico annuale di formazione e confronto per tutti coloro che collaborano attivamente alla realizzazione del Progetto Porto Lab, ideato dal Gruppo Contship Italia e sviluppato in vari porti italiani, compreso quello della Spezia e presso il centro intermodale di Melzo (MI).

Quest'anno, visto il successo del progetto che, in collaborazione con l'AdSP, Contship e il Gruppo Grendi si sta svolgendo per la prima volta anche nello scalo di Marina di Carrara, e che coinvolge 400 alunni delle scuole elementari della provincia di Massa Carrara, è stato deciso da Contship e AdSP di svolgere qui la due giorni dell'Academy a cui parteciperanno circa 40 persone provenienti da tutta Italia. In particolare, poiché il progetto Porto Lab si inserisce perfettamente nelle attività proprie dell'AdSP e dei privati che operano in porto, dirette a sviluppare un rapporto positivo tra porto e città, si è pensato in questa occasione di aprire le porte al pubblico che potrà assistere al workshop della prima giornata. La seconda parte dell'Academy si terrà invece sempre nella sede AdSP di Marina di Carrara ma sarà diretta solo ai tutor ed ai formatori del progetto.

Il programma

Ore 14.30

Saluti di Francesco De Pasquale, Sindaco di Carrara

Intervengono:

Rapporto città/porto: ridisegnare i confini e progettare il nuovo water front

Carla Roncallo, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

La logistica sostenibile: nuovi modelli a vantaggio di imprese e consum-attori

Daniele Testi, Direttore Marketing & Comunicazione Contship Italia Group e Presidente SOS Logistica

Porto, Città e Cittadini: un ecosistema da reinventare

Greta Marini, AIVP (Le Réseau Mondial des Villes Portuaires) Strategic Advisor – Port City Community Affairs Port Center Network Coordinator

L'integrazione sociale nei porti italiani

Tiziana Murgia, Responsabile Comunicazione Assoporti

Lavorare in porto: un'opportunità per i territori

Genziana Giacomelli, Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Ore 17.00 **Tavola rotonda:**

"La collaborazione scuola/porto attraverso la piattaforma Porto Lab"

Moderà: **Mauro Solinas**, Responsabile Sviluppo Risorse Umane Contship Italia Group

Partecipano:

Gessica Caniparoli, Ufficio Scolastico Territoriale di Lucca e Massa Carrara

Emanuele Breveglieri, Formatore e Animatore scientifico teatrale

Antonella Minucci, Dirigente Scolastico

Gianni Dubini, Kuenz Sales Manager Italia

Costanza Musso, AD di M.A.Grendi dal 1828

Porto Lab Academy a Marina di Carrara

Giovedì 22 workshop all'auditorium dell'AdSp Mar Ligure Orientale MARINA DI CARRARA – Si intitola "Porto e città: scuola, cultura, formazione, lavoro, ambiente. Le sfide per il futuro", il workshop pubblico che si terrà Giovedì 22 a partire dalle ore 14 e 30 nell'auditorium dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, a Marina di Carrara.

L'evento rappresenta la prima parte del programma della Porto Lab Academy, tradizionale momento tecnico annuale di formazione e confronto per tutti coloro che collaborano attivamente alla realizzazione del Progetto Porto Lab, ideato dal Gruppo Contship Italia e sviluppato in vari porti italiani, compreso quello della Spezia e quello del centro intermodale di Melzo.

Quest'anno, visto il successo del progetto che, in collaborazione con l'AdSp, Contship e il Gruppo Grendi si sta svolgendo per la prima volta anche nello scalo di Marina di Carrara, e che coinvolge 400 alunni delle scuole elementari della provincia di Massa Carrara, è stato deciso da Contship e AdSp di svolgere qui la due giorni dell'Academy a cui parteciperanno circa 40 persone provenienti da tutta Italia.

In particolare, poiché il progetto Porto Lab si inserisce perfettamente nelle attività proprie dell'AdSp e dei privati che operano in porto, dirette a sviluppare un rapporto positivo tra porto e città, si è pensato in questa occasione di aprire le porte al pubblico che potrà assistere al workshop della prima giornata. La seconda parte dell'Academy si terrà invece sempre nella sede AdSp di Marina di Carrara ma sarà diretta solo ai tutor ed ai formatori del progetto.

Il programma prevede l'inizio giovedì alle ore 14.30 con i saluti di Francesco De Pasquale, sindaco di Carrara. Interverranno la presidente Carla Roncallo su "Rapporto città/porto: ridisegnare i confini e progettare il nuovo water front". Seguiranno su "La logistica sostenibile: nuovi modelli a vantaggio di imprese e consum-attori" Daniele Testi, direttore Marketing & Comunicazione Contship Italia Group e presidente SOS Logistica, quindi Greta Marini (Aivp, Le Réseau Mondial des Villes Portuaires) Strategic Advisor – Port City Community Affairs Port Center Network Coordinator su "Porto, Città e Cittadini: un ecosistema da reinventare"

Sull'argomento "L'integrazione sociale nei porti italiani" parlerà Tiziana Murgia, responsabile Comunicazione Assoporti e Genziana Giacomelli direttore Scuola nazionale trasporti e logistica su "Lavorare in porto: un'opportunità per i territori". La giornata si concluderà con una tavola rotonda

sul tema "La collaborazione scuola/porto attraverso la piattaforma Porto Lab". Modera: Mauro Solinas, responsabile Sviluppo risorse umane Contship Italia Group. Partecipano Gessica Caniparoli, Ufficio scolastico territoriale di Lucca e Massa Carrara Emanuele Breveglieri, Formatore e animatore scientifico teatrale, Antonella Minucci, dirigente scolastico, Gianni Dubini, Kuenz sales manager Italia e Costanza Musso, Ad della Compagnia Grendi.

Porti

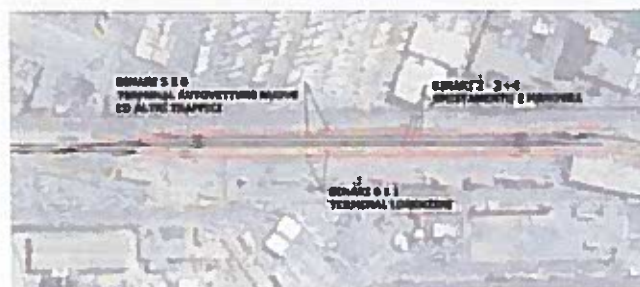
LIVORNO POTENZIA IL TRAFFICO FERROVIARIO

LIVORNO. Ultimato il progetto dell'Autorità di sistema del mar Tirreno Settentrionale, con sede a Livorno, per potenziare il raccordo ferroviario nel porto commerciale. Nei giorni scorsi, spiega l'Autorità, gli uffici della direzione tecnica hanno consegnato il progetto esecutivo per la razionalizzazione e per il riordino del raccordo ferroviario di "Porto Nuovo" in città, compreso tra la via Da Vinci e via Galvani all'interno del porto commerciale, in prossimità del varco Galvani.

NEL PIANO PREDISPOSTO DALL'ADSP PER L'AREA GALVANI DI LIVORNO

Sette binari per "Porto Nuovo"

Completato il progetto sulla cura del ferro da parte degli uffici



LIVORNO - C'è un punto che appare evidente, come sottolinea una nota dell'AdSP: a Livorno il traffico merci tramite ferrovia

sta aumentando sensibilmente. Lo dicono i numeri: da quando è stato realizzato il collegamento (segue in ultima pagina)

Sette binari per "Porto Nuovo"

direttissimo tra la Darsena Toscana (e in futuro la Piattaforma Europa) e il corridoio ferroviario tirrenico, i volumi via ferro movimentati dal principale terminal container del porto, TDT, sono aumentati considerevolmente: 48.331 container partiti e arrivati su treno nel 2017.

E anche sulla sponda opposta della Darsena Toscana i terminal che si appoggiano al raccordo ferroviario Porto Nuovo per movimentare via treno una quota parte della propria merce, non fanno mistero di voler utilizzare, più massicciamente che non in passato, i binari del porto per spedire le proprie merci.

È per questo motivo che l'amministrazione Corsini - continua la nota - sta mettendo mano ad un ambizioso piano del ferro che, se non avrà la forza di spostare verso l'alto l'asticella della intermodalità nazionale, potrà sicuramente cambiare il volto del porto di Livorno, rendendo strategici quelli che il numero uno dell'AdSP dell'Alto Tirreno considera i veri punti di forza dello scalo labronico, un retroterra vasto e pianeggiante e un'alta capacità di penetrazione verso i mercati del centro Europa.

Nei giorni scorsi, gli uffici della Direzione Tecnica di Livorno hanno consegnato il progetto esecutivo per la razionalizzazione ed il riordino del raccordo ferroviario di Porto Nuovo, compreso tra la Via Leonardo Da Vinci e Via Luigi Galvani, all'interno del Porto Commerciale, in prossimità del varco Galvani.

Una volta realizzati i lavori, Porto Nuovo si troverà ad avere sei binari, due interni al terminal Lorenzini e

quattro esterni usati anche per le manovre e lo stazionamento dei treni.

Ma non finisce qui, gli uffici tecnici si sono già attivati per la realizzazione di un ulteriore nuovo binario lungo via Leonardo da Vinci per il potenziamento del traffico ferroviario di autovetture in arrivo/partenza a/dal Livorno Porto Nuovo.

A regime Porto Nuovo si troverà così ad avere sette binari dedicati ai traffici portuali su ferro.

LA VERTENZA COMMISSARIAMENTO O CESSIONE A JINDAL, 2000 DIPENDENTI IN ATTESA

Aferpi: l'ultimatum e (domani) il summit

COMMISSARIAMENTO oppure cessione a Jindal? I duemila lavoratori di Aferpi attendono una risposta sul futuro delle Acciaierie dopo l'ultimo incontro a Roma in cui il ministro Calenda aveva dato una sorta di ultimatum a Rebrab concedendo una decina di giorni per le trattative con la compagnia siderurgica indiana prima di procedere alla nomina di un nuovo commissario per le Acciaierie. Ieri la situazione è stata esaminata nel consiglio di fabbrica con i segretari territoriali di Fim-Fiom-Uilm, Fausto Fagioli, David Romagnani e Vincenzo Renda. Durante lo svolgimento dei lavori, i sindacati hanno appreso in via ufficiosa che il ministero dello Sviluppo Economico avrebbe convocato a Roma i rappresentanti dei lavoratori per domani alle 12.30. Quindi, appena un giorno prima dell'arrivo di Calenda a Piombino, previ-

sto per venerdì. E' possibile che il ministro abbia qualche novità di rilievo da comunicare ai sindacati, anche perché la vicenda Rebrab ormai ha vissuto tutte le proroghe e i rinvii possibili.

IN PRATICA è dal primo novembre scorso che Aferpi è stata dichiarata inadempiente dal ministero rispetto agli impegni siglati con il Governo. Gli investimenti previsti dal piano industriale non sono stati realizzati e la produzione nei reparti ancora funzionanti va avanti a singhiozzo, con il rischio di perdere le commesse fondamentali per la fornitura di rotaie da parte di varie società ed in particolare dalle Ferrovie dello Stato. I sindacati, indipendentemente dall'incontro a Roma, per domani alle 18.30, hanno convocato un'assemblea dei lavoratori nel piazzale di fronte alla portineria Aferpi.



MESSO ALLE STRETTE A Issad Rebrab sono stati concessi una decina di giorni per le trattative con il colosso indiano

IL FUTURO DEL PORTO/1

La guerra senza senso di Nogarin ad Azimut

■ Ancora una volta il sindaco invece che mediare tra diverse esigenze per favorire il benessere e lo sviluppo generale della città non trova di meglio da fare che scatenare una insensata guerra ad una attività produttiva di assoluta eccellenza quale è senza dubbio Azimut Benetti. Signor Nogarin, anche se siamo in campagna elettorale, per una volta, invece che cavalcare con il piglio del monello i problemi, faccia il sindaco. Invece che berciare sguaiatamente sulla stampa usi l'autorità che le regala la sua carica non per rischiare di perdere una azienda come Azimut Benetti ma per ottenere maggiori ritorni per la città e i suoi lavoratori, invece che rifiutare la nascita di una marina nel Mediceo si attivi piuttosto per trovare una soluzione che contemperi le esigenze dei circoli e quelle dell'attuale progetto, piuttosto che sparare cifre in libertà sulle possibilità lavorative offerte dai bacini rispetti il percorso di gara cercando semmai di favorire un rapida aggiudicazione che permetta un completa sfruttabili del comparto. Lo faccia nel nome di una città che non merita un primo cittadino che ogni giorno si esibisce in una sparata diversa ma un sindaco che lavora con costanza e determinazione per il suo benessere.

Federico Bellandi
Segretario Pd Livorno

Il Tirreno

IL FUTURO DEL PORTO/2

Nogarini ha scoperto il Mediceo alle elezioni

■ Il nostro ingegnere aerospaziale dopo quasi quattro anni ha preso contezza dell'esistenza del Porto Mediceo, del bacino grande in muratura, della presenza in quello specchio acqueo di tanti circoli e della determina **del Autorità Portuale** che ordina di rimuovere le unità da diporto entro il trenta settembre e tutto in un colpo solo. Sicuramente l'approssimarsi della tornata elettorale è soltanto una coincidenza. Ma quando si dilettava in alcune escursioni notturne nell'area, non si era accordato dei lavori di prolungamento del molo Elba? A cosa pensava servissero? Magari pensava che avessero soltanto una funzione estetica? Mai aveva sentito parlare della banchina numero 75 e delle decine e decine di accosti stagionali di navi da crociera? Al di là di chiacchiere vuote ed inconcludenti, ricordo che lui, mentre il gruppo grillino si rifugiava in una ridicola e patetica astensione, ha votato a favore della variante anticipatrice del porto, non si è scagliato contro il Piano Operativo Triennale o il Piano Regolatore Portuale, è vero ha espresso il suo voto contrario all'assentimento in concessione di quello specchio acqueo, ma lo ha fatto come se fosse il verduraio di Piazza Cavallotti e non come il primo cittadino di una città da centosessantamila abitanti, il terzo capoluogo della Toscana. Accidenti, avrei voluto usare un'altra parola con la quale vedo che qualcuno sta facendo carriera politica, ma il minimo senso del pudore mai? Forse sarebbe il caso di verificare con il mio avvocato la possibilità di denunciarlo per plagio, dato che il suo intervento sembra ricalcare esattamente il contenuto dei miei tanti interventi sulla stampa... A parte le battute, mi auguro che i diportisti ed in generale i cittadini livornesi non abbocchino a questo squalliduccio tentativo del nostro baseballista, ciclista, endurista ed ora anche velista, dal sapore esclusivamente elettorale.

Bruno Tamburini
Lorenzo Gasperini
Lega Nord

RESTYLING CON 130MILA EURO

Via ai lavori per rinnovare la darsena

■ PORTOFERRAIO

Iniziati i lavori di posizionamento di corpi morti nello specchio acqueo della darsena medicea, secondo quanto previsto dal piano di restyling dell'approdo turistico voluto dall'amministrazione, in sinergia con la partecipata Cosimo de' Medici. Una gru, fin dalle prime ore di ieri, ha provveduto alla sistemazione e alla messa a dimora sul fondale dei cubi di cemento. Poi si provvederà ad attaccarci le catenarie per gli attracchi dei panfili che faranno rotta all'Elba. Per la sistemazione dell'intera infrastruttura portuale la giunta ha impegnato 130 mila euro.



LA RIQUALIFICAZIONE COFINANZIATA DA COMUNE DI LIVORNO E AUTORITÀ PORTUALE

Consegnati i lavori in Dogana d'Acqua per riaprire la nuova darsena

Sarà recuperato il bacino che si trovava a est dell'edificio storico, interrato nel secolo scorso e poi distrutto dai bombardamenti.

LIVORNO - Sono stati consegnati alle ditte affidatarie i lavori di un importante progetto nell'ambito della riqualificazione complessiva della zona della Dogana d'Acqua, sui Fossi di Livorno.

L'intervento prevede infatti la riapertura del Bacino Est che storicamente lambiva l'edificio della Dogana d'Acqua collegandosi al Canale dei Navicelli, e che fu progressivamente interrato a partire dai primi del '900, fino alla totale copertura dello specchio d'acqua a seguito dell'ultimo conflitto mondiale, quando la Dogana d'Acqua, come tutta la zona portuale, fu oggetto di pesantissimi bombardamenti.

Il progetto, essendo volto a contrastare il degrado urbanistico di un'area che fa da interfaccia tra la città e il porto, ha ricevuto un importante finanziamento (per 770mila euro) dall'Autorta Portuale di Livorno. Le restanti risorse (665mila euro) sono state messe a

disposizione dal Comune di Livorno, che si è occupato dell'intera fase progettuale ed esecutiva.

La nuova "Darsena Lamarmora" sarà realizzata scavando, fino alla profondità di un metro/un metro e mezzo, la vasta area recintata e inutilizzata che si trova a fianco della Dogana d'Acqua.

Questa grande opera di recupero e rigenerazione urbana contribuirà a restituire parte del disegno originario dell'epoca in cui l'edificio monumentale, basato sul ponte a tre archi, era posto tra due darsene, una interna ed una esterna.

Per realizzare lo specchio d'acqua, sarà ritrovata e consolidata la banchina che, come risulta dai saggi eseguiti, è ancora esistente lato via della Cinto Esterna.

Saranno inoltre costruite due nuove banchine per la delimitazione della darsena, una lato nuovo edificio di via del Cedro e l'altra lato Caserma Lamarmora.

Quest'ultima banchina sarà adi-

bita all'ormeggio di imbarcazioni, e sarà quindi dotata di adeguata impiantistica. Vi troveranno posto le barche attualmente ormeggiate lungo la banchina perimetrale del Canale dei Navicelli (quella che adesso divide la futura darsena dal canale stesso), che sarà demolita per consentire il ripristino della via d'acqua.

Il piano di calpestio delle banchine sarà completato con un lastricato in pietra arenaria come quello già adottato lungo scali delle Macine, che si presterà a suggestivi percorsi pedonali, liberamente fruibili.

In prosecuzione delle rampe storiche di accesso, sarà ripristinato anche il camminamento attorno all'edificio della Dogana, con una nuova pavimentazione in pietra arenaria.

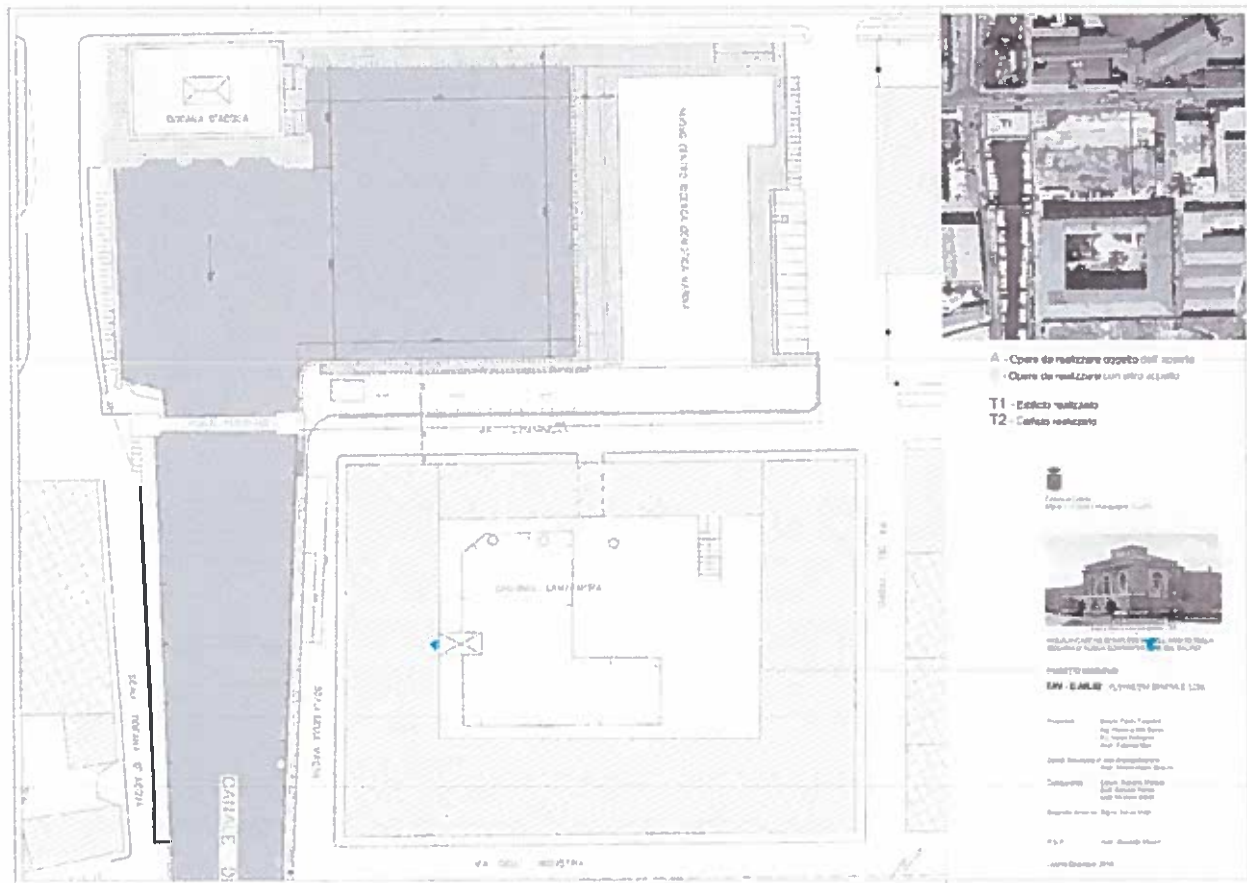
Sarà inoltre in parte ripristinato, in accordo con la Soprintendenza, il paramento del tratto mancante di Mura Lorenesi tra via del Cedro e l'edificio della Dogana d'Acqua.

Sarà utilizzata, per quanto possibile, la pietra locale "panchina livornese".

Via Lamarmora sarà interessata da un intervento di ricostruzione stradale, con riduzione della carreggiata per ampliare la zona pedonale fronte Darsena e rifacimento del marciapiede fronte Caserma.

Per quanto riguarda l'illuminazione pubblica, saranno installati sette centri luminosi con pali "tipo Livorno" lungo via Lamamora e lungo scali delle Macine (in corrispondenza del nuovo camminamento pedonale), e tre ulteriori pali alti 9 metri lungo via del Cedro. Proiettori a parete saranno posizionati lungo il paramento verticale del muretto lato nuovo edificio di via del Cedro e lungo la banchina da ripristinare (sulle Mura Lorenese).

A completamento dei lavori, la cui conclusione è prevista nel corso dell'anno 2019, saranno realizzati interventi di arredo urbano e segnaletica.



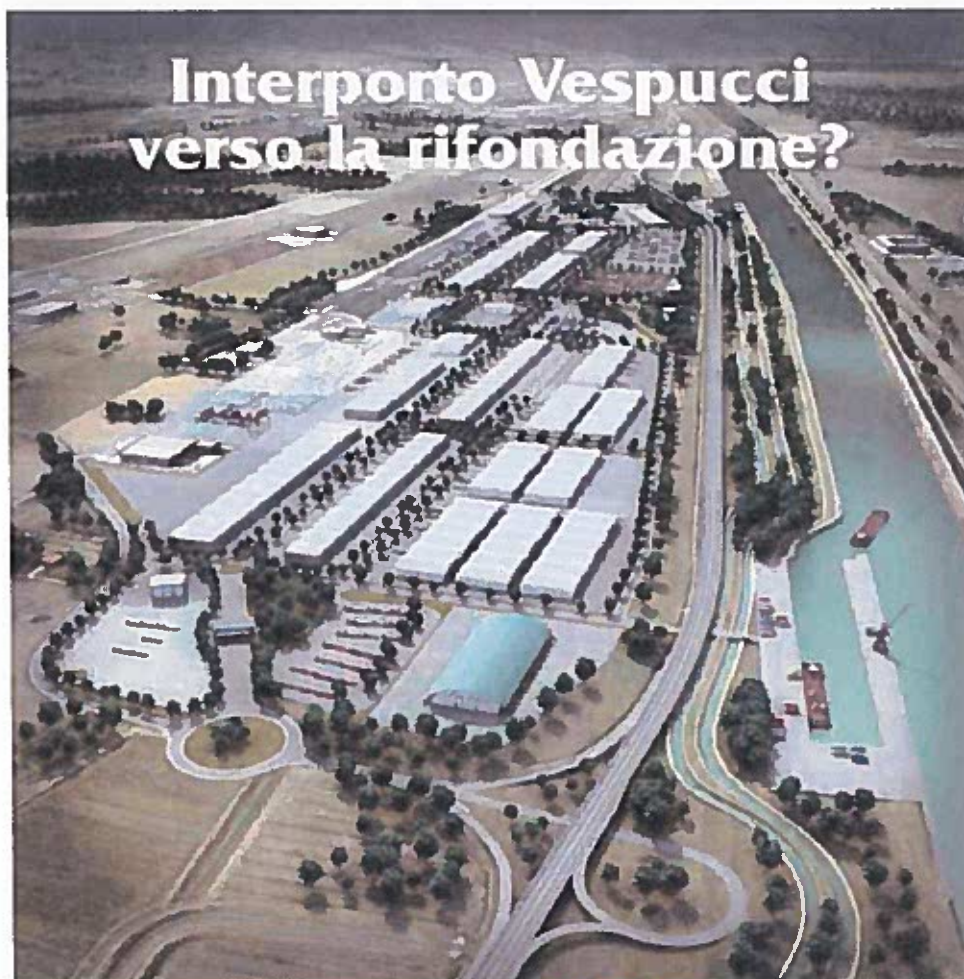
Calenda a Guasticce per la ZES?

GUASTICCE - Sappiamo tutti che fa parte della campagna elettorale, in vista del 4 marzo. Però l'appuntamento di venerdì prossimo all'Interporto Vespucci con il ministro dello sviluppo

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Calenda a Guasticce

economico Carlo Calenda e con i candidati del Pd (alle 12,30 con tanto di pranzo, ovviamente con il contributo alla campagna...) cade proprio in un momento che qui a fianco abbiamo già definito storico. Possiamo fare un taglio su tutte le promesse elettorali da qualsiasi parte arrivino, e lo mettiamo in conto: ma con Calenda si è aperto proprio di recente un discorso che sembra concreto anche per la ZES, ovvero per la Zona Economica Speciale che nel sistema costiero livornese punta proprio sul Vespucci. Ci sarà certo chi al ministro ricorderà la promessa: e tutti sperano che arrivino insieme alla sua presenza elementi più concreti delle sparate elettorali.



Interporto Vespucci verso la rifondazione?

FIRENZE - Si stanno definendo tra la Regione Toscana, l'Autorità portuale di sistema del Tirreno settentrionale, il Monte dei Paschi e le istituzioni territoriali locali, i destini dell'Interporto Vespucci di Guastecce. In vista del consiglio direttivo che alla fine di questa settimana dovrà tracciare il programma da presentare all'assemblea.

Per molti aspetti, siamo alla "rifondazione" dell'Interporto, perché l'assemblea - che si terrà probabilmente ai primi di marzo - dovrà definire non solo la rinnovata mission della struttura, finalmente con bilancio in attivo dopo anni di profondo rosso, ma anche la nuova "governance". L'attuale consiglio è in scadenza e più voci indicano la volontà dei soci di arrivare a un nuovo vertice molto più concentrato rispetto agli otto componenti d'oggi. Anche la quota in mano al settore bancario sarà ridimensionata con l'aumento di capitale che l'Autorità portuale ha già stabilito di varare e che a seconda della entità potrà davvero correggere le recenti impostazioni, tese prima di tutto a incassare risorse, in un piano di potenziamento operativo sia come retroporto del sistema Livorno-Piombino che come hub ferroviario di tutta l'area logistica costiera.

Questo dell'hub ferroviario è un obiettivo che ad oggi sembrava es-
A.F.

(segue in ultima pagina)

Interporto Vespucci

sere sottotono nei progetti per il Vespucci; e invece sta prendendo piede con forza nel quadro dell'area logistica costiera, come già evidenziato anche dai recenti interventi del presidente dell'AdSP Stefano Corsini, dello stesso governatore della Toscana Enrico Rossi e di

Fercam, che come noto gestisce da tempo i movimenti ferroviari all'interno del Vespucci e che vorrebbe sviluppare il servizio su rotaia verso le reti nazionali del "ferro" in linea con i progetti che la stessa Autorità di sistema e la Regione hanno per la linea cargo verso Firenze, Bologna e i centri del nord Italia Verona e Padova.

Nel ridisegnare le strategie e la "governance" del Vespucci potrebbero giocare un ruolo

importante non solo le aziende già installate nelle aree - e quelle che stanno a breve arrivando - ma anche altri terreni adiacenti spucci. E che non può più essere che, vista la crescente domanda rinvio - dicono gli esperti della - potrebbero essere acquistati dal logistica - se l'interporto/retroporto/Zes che viene ipotizzata vorrà sviluppo. Pochi ricordano, per esempio, che la Spil del Comune di Livorno ha un'area di notevole estensione adiacente, un'area oggi sotto-utilizzata che potrebbe non solo contribuire allo sviluppo ma

Per Piombino otto navi da crociera

PIOMBINO - Le sinergie nell'ambito del "sistema" portuale con Livorno cominciano a dare i loro frutti: è il caso delle crociere che avendo già programmate almeno otto navi per l'inizio della prossima stagione. L'annuncio (segue in ultima pagina)

Per Piombino otto navi

è dell'agenzia marittima Mixos insieme alla Compagnia portuali, con immediato impegno anche del Comune che sta studiando il coinvolgimento delle strutture turistiche della zona per predisporre "pacchetti" in offerta ai croceristi.

La prima nave in arrivo, la "Thompson Spirit" scalerà Piombino il 31 marzo con 1200 passeggeri. Tornerà poi il 13 aprile mentre il 15 aprile arriverà la "Berlin" con 400 turisti di lusso. A maggio sarà la volta dell'americana "The World" il 10 del mese, mentre la "Marella Dream" con 1600 passeggeri arriverà il 28 giugno. La stessa nave tornerà il 13 settembre mentre il 19 ottobre sarà la volta della "Belle d'Adriatique" che al momento chiuderà la stagione: ma quasi certamente ci saranno ulteriori arrivi oggi ancora in fase di organizzazione.

FOCUS

Attività marittima

PALUMBO GROUP E MSC

Napoli, al via nuovo bacino di carenaggio

Napoli avrà un nuovo bacino di carenaggio, oltre a quelli già esistenti (di Cantieri del Mediterraneo). La joint venture Napoli dry docks, stretta tra Palumbo group Napoli e La nuova meccanica navale (di cui è azionista la Msc), investirà circa 20 milioni di euro nell'acquisto di un nuovo bacino galleggiante di carenaggio (lungo 230-250 metri e largo 50), da collocare nel porto di Napoli. L'iniziativa è stata approvata dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, che ha dato il via libera alla concessione demaniale trentennale per la collocazione del nuovo bacino. «In questo modo - ha affermato il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito - si pongono le basi per un rilancio del settore della riparazione cantieristica, con una positiva alleanza produttiva tra due operatori di rilevante dimensione». Il bacino di carenaggio, spiega una nota, permetterà ai soci di sviluppare il loro core business, utilizzando a pieno regime le banchine già in concessione a supporto delle attività di bacino. Il piano industriale prevede un'occupazione annua del bacino pari a circa 300 giorni. Nella struttura sosterranno 20-25 navi l'anno, con una permanenza media di 15 giorni.

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Riparazioni navali, nuovo bacino galleggiante nel porto di Napoli

NAPOLI. Napoli Dry Docks la joint venture tra Palumbo Group Napoli e La Nuova Meccanica Navale (partecipata con una quota di minoranza dal gruppo Msc) - investirà circa 20 milioni di euro in un bacino di carenaggio galleggiante, lungo 230-250 metri e largo 50, che sarà trasferito nel porto di Napoli. Il piano industriale prevede un'occupazione annua pari a circa 300 giorni con 20-25 navi all'anno e una permanenza media di 15 giorni. L'iniziativa, si legge in una nota, è stata approvata dal comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, che ha dato il via libera alla concessione demaniale trentennale. «In questo modo - commenta il presidente dell'Authority, Pietro Spirito - si pongono le basi per un rilancio del settore, con una positiva alleanza produttiva tra due operatori di rilevante dimensione». Il bacino, precisa una nota, permetterà ai soci «di sviluppare al meglio il loro core business, utilizzando a pieno regime le banchine già in concessione a supporto delle attività di bacino». La nuova struttura consentirà allo scalo di ampliare la propria offerta specialmente nel settore delle grandi riparazioni.

Napoli, Palumbo ed Msc comprano un bacino galleggiante

di Paolo Bosso

Un bacino galleggiante tra i 230 e i 250 metri per lavorare fino a 25 navi l'anno. Arriverà presto nel porto di Napoli, qualificandolo con una grande struttura che lo renderà più competitivo nel mercato delle commesse navali del Mediterraneo. Lo acquisterà e gestirà Napoli Dry Docks, fresca joint venture tra due dei principali operatori dello scalo, Palumbo Group Napoli e Nuova Meccanica Navale del gruppo Msc. L'investimento sarà di circa 20 milioni di euro e il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale ha dato il via libera nei giorni scorsi ad una concessione trentennale.

Napoli Dry Docks procederà prossimamente all'acquisto e al trasferimento di un bacino di carenaggio galleggiante lungo tra i 230 e i 250 metri, largo 50. Per capirci, uno dei più grandi di questo tipo del Mediterraneo, gestito da Besiktas in Turchia, è lungo 382 metri e può riparare anche le petroliere. La misura scelta per Napoli costituisce il massimo possibile, considerando che saranno necessari circa 400 metri di specchio acqueo libero in ingresso. Sarà occupato praticamente tutto l'anno: la nuova società ha calcolato un'operatività di circa 300 giorni l'anno, dove sosterranno tra le 20 e le 25 navi con una permanenza media di 15 giorni. La filiera professionale sarà composta principalmente da rimorchiatori, agenti marittimi, piloti e fornitori per un'occupazione complessiva, secondo i calcoli degli operatori, di circa 200 persone. Verrà posizionata sul lato interno del molo Martello (foto, al centro), di fronte l'imboccatura di Ponente. Al momento Napoli Dry Docks ha individuato tre bacini, di cui ne acquisirà uno.

Il presidente dell'Adsp tirrenica, Pietro Spirito, si è detto soddisfatto «per la ripresa degli investimenti produttivi nel settore della riparazione cantieristica nel porto di Napoli, dopo una fase di stagnazione che è durata diversi anni. Si pongono in questo modo le basi per un rilancio industriale del settore, con una positiva alleanza produttiva tra due operatori di rilevante dimensione».

Messaggero Marittimo

Nuovo grande bacino di carenaggio nel porto di Napoli

Spirito: «soddisfatto per ripresa investimenti e rilancio settore»

NAPOLI – “Napoli Dry Docks”, joint venture tra Palumbo Group Napoli e La Nuova Meccanica Navale, investirà circa venti milioni di euro nell’acquisto di un nuovo bacino galleggiante di carenaggio, da collocare nel porto di Napoli, che consentirà allo scalo partenopeo di ampliare in maniera significativa la propria capacità di cantieristica navale – in particolare nel settore delle grandi riparazioni -, fronteggiando così l’aumentata concorrenza da parte di altri poli nazionali e internazionali.

L’iniziativa è stata approvata dal Comitato di gestione dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale, che ha dato il via libera alla concessione demaniale trentennale per la collocazione del nuovo bacino. Il presidente dell’Authority, Pietro Spirito, ha espresso soddisfazione per la ripresa degli investimenti produttivi nel settore della riparazione cantieristica nel porto campano, dopo una fase di stagnazione durata diversi anni. «In questo modo si pongono le basi per un rilancio del settore, con una positiva alleanza produttiva tra due operatori di rilevante dimensione», ha aggiunto Spirito.

“Napoli Dry Docks” nasce dall’alleanza strategica di Palumbo Group e La Nuova Meccanica Navale, operatori storici del panorama marittimo napoletano, consolidati anche a livello internazionale, con l’obiettivo di rafforzare la competitività dello scalo partenopeo nel settore della riparazione e della conversione navale, proponendo strutture idonee al carenaggio di navi di grandi dimensioni sia cargo sia passeggeri, per attirare l’armamento internazionale con l’offerta di un servizio a 360 gradi.

Il nuovo bacino permetterà a Napoli di raggiungere una posizione di leadership nel comparto e di competere ad armi pari con poli cantieristici dislocati in tutto il bacino del Mediterraneo.

Il bacino di carenaggio permetterà inoltre ai soci di sviluppare al meglio il loro core business, utilizzando a pieno regime le banchine già in concessione a supporto delle attività di bacino. Questa iniziativa getta dunque le basi per una nuova fase di sviluppo dello scalo partenopeo – che rappresenta un polo strategico per i traffici nel Mediterraneo -, incentrata sulla ripartenza di un settore di cruciale importanza come quello della cantieristica navale, che negli ultimi anni ha registrato una significativa perdita di competitività a vantaggio di operatori di altri paesi, anche a seguito della carenza di accessibilità ad infrastrutture adeguate.

La neocostituita joint venture procederà, nel dettaglio, all’acquisto e al successivo trasferimento a Napoli di un bacino di carenaggio lungo 230-250 metri e largo 50, rispettando le specifiche indicate dall’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale relative all’ormeggio e al bacino di evoluzione della nave in entrata. Il piano industriale prevede un’occupazione annua del bacino pari a circa 300 giorni. Nella struttura sosterranno 20-25 navi all’anno, con una permanenza media di 15 giorni.

L’investimento avrà un impatto sull’occupazione molto rilevante; si stimano un’elevata media occupazionale a pieno regime e significative opportunità di lavoro per aziende di servizi quali rimorchiatori, agenti marittimi, piloti e fornitori.

ALLEANZA TRA PALUMBO GROUP E NUOVA MECCANICA NAVALE. INVESTIMENTO DI 20 MILIONI DI EURO NEL PORTO DI NAPOLI

PIETRO SPIRITO : "SODDISFATTO PER RIPRESA INVESTIMENTI E RILANCIO SETTORE"

"Napoli Dry Docks", joint venture tra Palumbo Group Napoli e La Nuova Meccanica Navale, investirà circa 20 milioni di euro nell'acquisto di un nuovo bacino galleggiante di carenaggio, da collocare nel porto di Napoli, che consentirà allo scalo partenopeo di ampliare in maniera significativa la propria capacità di cantieristica navale - in particolare nel settore delle grandi riparazioni -, fronteggiando così l'aumentata concorrenza da parte di altri poli nazionali e internazionali.

L'iniziativa è stata approvata dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che ha dato il via libera alla concessione demaniale trentennale per la collocazione del nuovo bacino. Il Presidente dell'Authority, Pietro Spirito, ha espresso soddisfazione per la ripresa degli investimenti produttivi nel settore della riparazione cantieristica nel porto campano, dopo una fase di stagnazione durata diversi anni. "In questo modo si pongono le basi per un rilancio del settore, con una positiva alleanza produttiva tra due operatori di rilevante dimensione", ha aggiunto Spirito.

"Napoli Dry Docks" nasce dall'alleanza strategica di Palumbo Group e La Nuova Meccanica Navale - operatori storici del panorama marittimo napoletano, consolidati anche a livello internazionale -, con l'obiettivo di rafforzare la competitività dello scalo partenopeo nel settore della riparazione e della conversione navale, proponendo strutture idonee al carenaggio di navi di grandi dimensioni sia cargo sia passeggeri, per attirare l'armamento internazionale con l'offerta di un servizio a 360 gradi. Il nuovo bacino permetterà a Napoli di raggiungere una posizione di leadership nel comparto e di competere ad armi pari con poli cantieristici dislocati in tutto il bacino del Mediterraneo.

Il bacino di carenaggio permetterà inoltre ai soci di sviluppare al meglio il loro core business, utilizzando a pieno regime le banchine già in concessione a supporto delle attività di bacino. Questa iniziativa getta dunque le basi per una nuova fase di sviluppo dello scalo partenopeo - che rappresenta un polo strategico per i traffici nel Mediterraneo -, incentrata sulla ripartenza di un settore di cruciale importanza come

- segue

quello della cantieristica navale, che negli ultimi anni ha registrato una significativa perdita di competitività a vantaggio di operatori di altri paesi, anche a seguito della carenza di accessibilità ad infrastrutture adeguate.

La neocostituita joint venture procederà, nel dettaglio, all'acquisto e al successivo trasferimento a Napoli di un bacino di carenaggio lungo 230-250 metri e largo 50, rispettando le specifiche indicate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale relative all'ormeggio e al bacino di evoluzione della nave in entrata. Il piano industriale prevede un'occupazione annua del bacino pari a circa 300 giorni. Nella struttura sosteranno 20-25 navi all'anno, con una permanenza media di 15 giorni.

L'investimento avrà un impatto sull'occupazione molto rilevante; si stimano un'elevata media occupazionale a pieno regime e significative opportunità di lavoro per aziende di servizi quali rimorchiatori, agenti marittimi, piloti e fornitori.

STRATEGIE PER I PORTI CAMPANI

Mario Mattioli

Le aziende devono essere presenti ed impegnate nelle associazioni di categoria, riconosciute quali corpi intermedi essenziali allo sviluppo dell'economia e del territorio produttivo in cui operano perché capaci di portare avanti il costante e necessario dialogo con la politica.

pagina X

STRATEGIE PER I PORTI CAMPANI

Le aziende devono essere presenti ed impegnate nelle associazioni di categoria, riconosciute quali corpi intermedi essenziali allo sviluppo dell'economia e del territorio produttivo in cui operano perché capaci di portare avanti il costante e necessario dialogo con la politica, chiamata a regolare, migliorare e creare nuove opportunità per lo sviluppo economico, nel reciproco interesse di aziende e capitale umano.

Ciò vale ancor più per la Campania, regione di grande rilevanza marittima per la forza della sua industria armatoriale e della sua portualità. Ricordo che Adam Smith nella sua opera "La ricchezza delle Nazioni", ha descritto bene la navigazione marittima internazionale definendola il migliore esempio di un'industria caratterizzata da principi di libero mercato. Sono passati quasi 250 anni ed oggi il 90% del commercio mondiale si muove via mare potendo contare su una sostanziale libertà di navigazione, nonostante minacce derivanti da eventi bellici o attacchi di pirati. Occorre però vigilare contro ogni forma di protezionismo.

Senza una flotta competitiva è inutile discutere di sicurezza, ambiente, occupazione o di qualsiasi altro argomento. Perciò, difendere e rafforzare la competitività della flotta italiana continua ad essere la priorità di Confindarma, principale espressione associativa dell'industria armatoriale italiana che riunisce imprese e gruppi operanti in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, crociere e servizi ausiliari. Anche i trasporti marittimi devono essere pronti a

cogliere le opportunità che le nuove tecnologie offrono e allo stesso tempo devono gestirne le minacce. Sicurezza si coniuga con salvaguardia dell'ambiente e la modalità marittima è la più sicura e la più efficiente, con una buona storia da raccontare in materia di riduzione delle emissioni di CO₂, protagonista a livello mondiale della cosiddetta "Green Growth".

È fondamentale quindi investire nella formazione di personale qualificato e specializzato. Noi armatori italiani lo facciamo da anni, consci che la risorsa umana è il fattore determinante per un trasporto sicuro ed efficace. Il tema della formazione mi è molto caro e da anni mi impegno per far sì che le conoscenze dei giovani che vogliono intraprendere le carriere marittime si coniughino con gli effettivi bisogni delle imprese armatoriali, e per valorizzare le competenze altamente specialistiche dei lavoratori marittimi. Sono orgoglioso di poter affermare che la Campania rappresenta un'eccellenza nel campo della formazione e certificazione della gente di mare, potendo contare su strutture all'avanguardia uniche in Italia, sul supporto della Regione Campania e su un comparto marittimo locale di grande peso e qualità: qui abbiamo alcuni dei più grandi armatori italiani, in gran parte rappresentati da Confindarma a cui fa capo circa il 60% della flotta battente bandiera italiana.

Abbiamo affrontato e vinto molte sfide, e oggi l'Italia conta su una flotta di bandiera (terza tra i paesi del G20), tecnologicamente avanzata, ai primi posti nei settori più sofisticati

(ro-ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici). L'azione di Confindarma si estende a tutti i consessi europei e internazionali, dove i nostri armatori ricoprono cariche importanti e il forte contributo per risolvere le problematiche dello shipping globale è unanimemente apprezzato.

Guardando ai porti della Campania, occorre creare una maggiore sincronia tra sviluppo dei mercati ed esigenze degli operatori. La sfida è fare sistema e gli investimenti costituiscono la premessa per lo sviluppo. In una logica di unità operativa, i porti di Napoli, Castellammare e Salerno possono offrire agli operatori occasioni per investire e guardare alle nuove sfide del mercato globale.

Confindarma ha sempre ribadito la sua disponibilità a contribuire al rilancio della portualità italiana per renderla più efficiente ed in grado di giocare una partita da protagonista nel Mediterraneo.

A maggior ragione ciò vale per i porti campani e per il loro ruolo per l'economia regionale e nazionale. Le sfide si vincono oltre il perimetro dei porti, connettendo il mare al tessuto produttivo ed economico. Da 117 anni Confindarma tutela degli interessi marittimi nazionali fronteggiando e vincendo ogni sfida.

Nella logica di integrazione verticale e di supply chain, continueremo ad essere il punto di riferimento dell'intero cluster marittimo. In Campania si gioca una delle principali battaglie per rilanciare e sviluppare la nostra portualità.

L'autore è presidente Confindarma-Confederazione italiana armatori

di PRODUZIONE RIAPATA

ieri la visita in città del coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Ten-T)

Pat Cox: «Messina può ambire ad essere porto "core"»

Tiziana Caruso Carenze infrastrutturali, Ponte sullo Stretto e sistema portuale. Oltre ad "esplorare" lo stato della rete di trasporti siciliana, si è concentrata su questi tre temi la visita a Messina di Pat Cox, massimo esponente della Commissione Europea per lo sviluppo del Corridoio delle reti di trasporto trans-europee (Ten-T) che dalla Scandinavia raggiunge Malta, attraversando Germania e Italia.

Farsi un' idea del passato e avere una prospettiva del futuro, ascoltando tutti gli attori in gioco. È stata questa la principale missione del coordinatore europeo del Corridoio Scandinavia-Malta arrivato ieri pomeriggio a Messina dopo aver fatto tappa a Palermo e Augusta. «C'è un chiaro gap infrastrutturale ed è necessario un grosso livello di investimento - ha commentato - l' Europa punta al passaggio dalla linea singola alla doppia linea ferroviaria, all' elettrificazione, al peso standard dei vagoni merce e alla multimodalità di porti, reti ferroviarie e logistica, ma anche a una mobilità verde. Oggi - ha continuato Cox - abbiamo capito quali sono le lacune in questi settori: Augusta ha bisogno di creare un collegamento con le ferrovie, Messina necessita di collegamenti autostradali e di un miglioramento della logistica portuale, tutti i porti vogliono creare dei terminal e hanno bisogno di ampliare le aree, in più sono necessarie politiche verdi che, ad esempio, utilizzino il gas liquefatto».

Ma con Cox si è discusso anche di Ponte sullo Stretto «Da coordinatore europeo posso dire che il Ponte non è nella lista delle priorità, perché così è stato deciso nel 2013. A livello europeo la prossima revisione sarà nel 2020, ci sarà un nuovo elenco di opere, sulla loro urgenza decideranno gli stati membri e l' Italia».

Un vero e proprio schiaffo in pieno viso alla politica locale e nazionale Cox l' ha dato, invece, sul suo principale settore di interesse, ovvero le reti Ten-T: «Inserire Messina tra i porti "core" è una tra le richieste avanzate - ha spiegato Cox - ma l' attuale rete non sarà modificabile se non nel 2022-2023 quando il Parlamento europeo e il Consiglio dei Ministri voteranno un nuovo regolamento per il settore trasporti». Anche se, in base a quello che ha visto sulla portualità messinese, Cox ha pochi dubbi sul

- segue

fatto che Messina abbia tutte le caratteristiche per essere un porto core «Le decisioni sull' essere o no un porto core vengono prese dai vostri rappresentanti eletti, sicuramente posso dire che è una grande ricchezza per la Sicilia ed è uno dei porti più importanti d' Italia, il suo ruolo non è diminuito dal fatto di non essere in quella lista, anche se non posso negare che avrebbe dei vantaggi dal diventare porto core».

La visita, promossa e organizzata da Alessandra Arcodia, fondatore e direttrice Affari Europei dell' associazione non profit Wisdo Public Policy & Management, in collaborazione con la Commissione Europea, la Regione Sicilia, Rfi e le autorità portuali di Palermo, Catania e Messina, si è conclusa con la consegna a Pat Cox delle circa 10mila firme raccolte dai sindacati per istituire la sedicesima "Autorità di sistema dell' Area Integrata dello Stretto".

Il coordinatore Pat Cox ieri sera ha voluto vedere il waterfront per i collegamenti con la Sicilia

Il corridoio scandinavo-mediterraneo arriva a Villa San Giovanni

Giusy Caminiti VILLA SAN GIOVANNI Guarda con grande attenzione Pat Cox i luoghi che l'assessore regionale Francesco Russo accompagnato dal collega Roberto Musmanno e dal prof. Nino Vitetta (Università Mediterranea) gli mostrano lungo il waterfront trasportistico di Villa San Giovanni: la passeggiata comincia agli imbarcaderi privati e si conclude nella stazione marittima dove si gioca la sfida del potenziamento dell'attraversamento delle Frecce su nave.

Pat Cox, coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, è alla sua prima visita ufficiale in Calabria, su iniziativa di Alessandra Arcodia, fondatore e direttrice Affari Europei dell'associazione non profit Wisdo Public Policy & Management, in collaborazione con la Commissione Europea, la Regione Calabria e con l'Autorità Portuale di Gioia Tauro. Da libero professionista (spiega alla stampa) sta lavorando alla lista di opere approvate dal Parlamento Europeo nel biennio 2018/2020 ed è la prima volta che la Regione Calabria arriva a questo importante tavolo europeo.

La prima domanda è sul Ponte sullo Stretto. La risposta di Pat Cox è netta: «Il Ponte non è sulla nostra lista di opere e fino al 2020 non lo sarà. Quando ci saranno nuovi fondi per il trasporto il Parlamento Europeo deciderà se votarlo o meno e solo a quel punto diventerà un nostro affare. Oggi non lo è».

Le opere che sono "affare dell'Ue" le sintetizza l'assessore Russo per il quale «questo incontro è un'ottima occasione per mettere sul tavolo quelle che consideriamo le nostre infrastrutture strategiche: l'inserimento della linea ferroviaria ionica, della trasversale Paola-Sibari, dell'alta velocità sulla linea Salerno-Reggio Calabria. Per l'alta velocità serve uno studio di fattibilità per capire se a 300 km/h può essere sistemata la linea esistente o ne deve essere realizzata una nuova che serva al passaggio dei soli treni passeggeri, mentre quelli merci continuano a usare la rete esistente. Stiamo partendo con l'elettrificazione - continua Russo - da Sibari verso Sud, poi Corigliano, Crotone, Catanzaro Lido fino a Melito Porto Salvo. Una cosa da fare subito è il potenziamento dell'attraversamento delle frecce sullo Stretto fino a 8/10 al giorno: questa è una cosa che si può fare subito. E noi siamo impegnati totalmente per realizzare queste cose che riteniamo possano essere realizzate in tempi umani. Non inseguiamo

sogni».

LA VISITA. Il coordinatore europeo del corridoi Scandinavo -Mediterraneo: «Il piano di rilancio dello scalo coincide con quello Ue». Bivona: si al ponte sullo Stretto

Cox promuove la rada di Augusta: è il miglior partner che abbiamo in Sicilia

Annunziata: «Viene confermato il ruolo strategico»

Cox, nel corso della visita al porto di Augusta, ha sottolineato come la Sicilia utilizzi ancora troppo poco i fondi europei per lo sviluppo per problemi «di capacità amministrativa e di pianificazione».

Cettina Saraceno O OO «I piani per il rilancio di Augusta rientrano in quelli previsto dall' Unione europea. Siamo a favore dei collegamenti tra porti e linee ferroviarie ed è quello che si sta facendo con investimenti specifici, importante per le politiche europee è l' uso di carburanti alternativi e qui si è parlato di questo oltre che dell' uso molto più frequente della tecnologia».

Così si è espresso ieri mattina Pat Cox, il coordinatore europeo del Corridoio «Scandinavo -Mediterraneo», che ha fatto visita al porto di Augusta dopo essere stato prima a Palermo ed essersi spostarsi poi a Messina e in Calabria. Cox, durante la sua visita, ha avuto modo di conoscere lo stato dell' arte degli investimenti al porto di Augusta che ha definito «il miglior partner che abbiamo qui in Sicilia perché i suoi rappresentanti vengono sempre alle nostre riunioni a Bruxelles». Ed ha sottolineato in generale come la Sicilia utilizzi ancora troppo poco i fondi regionali europei per lo sviluppo, non tanto per un problema politico quanto «di capacità amministrativa e di pianificazione».

«Nella lista europea delle opere di priorità la Sicilia non esiste - ha spiegato -. Il tasso di conversione delle proposte in progetti è talmente lento che la vostra regione perde i fondi Ue. I numeri parlano da soli. L' Irlanda era lo Stato più povero dell' Ue: oggi sarebbe medaglia d' oro per spesa/progetti realizzati, la Sicilia sarebbe in fondo alla classifica».

Ha anche preso atto degli «enormi numeri» dell' accoglienza di migranti ad Augusta, esprimendo gratitudine per tutto quello che ha visto e sostenendo che rispetto al centro di prima accoglienza al porto l' **Autorità** di sistema si sta «veramente cercando di pensare al futuro commerciale del porto di Augusta a prescindere dalla presenza dell' hotspot».

Soddisfatto Andrea Annunziata, presidente dell' **Autorità** di sistema del Mare di Sicilia orientale, per il

- segue

quale ieri «si è conclusa una prima parte di un grande lavoro che è quello di affermare sempre di più il ruolo strategico della Sicilia orientale nel panorama non solo del Mediterraneo, ma europeo ed internazionale».

Per il sindaco Cettina Di Pietro «questa visita ci fa ben sperare, la Regione è stata assente finora e gli enti locali avrebbero bisogno quasi di una fase di tutoraggio per poter accedere ai fondi europei». Per il primo cittadino di Melilli Giuseppe Carta, invece, «la Zes è l'unica possibilità che questo territorio ha per fare il salto di qualità» e «c'è l'autoporto di Melilli ancora poco sfruttato».

La visita è stata promossa e organizzata da Alessandra Arcodia, fondatore e direttrice Affari Europei dell'associazione non profit «Wisdo public policy & management», presenti l'assessore regionale alle Infrastrutture e alla Mobilità Marco Falcone, l'eurodeputato del Ppe e membro della Commissione Tran, Salvo Pogliese, il commissario dell'Autorità portuale di Messina, Antonino De Simone, il rappresentante di Rfi, i comandanti della direzione marittimadi Catania, di Mari Sicilia e della Capitaneria di porto di Augusta, ma anche i presidenti di Confindustria Catania, Giovanni Grasso, e Siracusa, Diego Bivona.

Quest'ultimo ha ribadito l'importanza di «realizzare il ponte sullo stretto di Messina, che realmente attuerà il corridoio scandinavo -mediterraneo favorendo una logistica integrata e intermodale. È urgente e necessario che si realizzi il collegamento ferroviario con la rete ferroviaria Siracusa -Catania, opera infrastrutturale strategica, poiché rischia di compromettere il mantenimento nell'elenco degli snodi intermodali riconosciuti dall'Unione europea per le Ten -T oltre che perdere l'opportunità di essere riconosciuta Zes. Ma tutto ciò - ha concluso Bivona - rischia di impattare con la pianificazione territoriale della Regione: il piano paesaggistico interviene anche nelle aree retro porto della Zes, vanificando dunque ogni attività imprenditoriale».

Bivona «Rivedere il piano paesaggistico regionale»

Siracusa. «La visita all' Adsp di Augusta del coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, Pat Cox, - ha detto il presidente di Confindustria Siracusa, Diego Bivona - è stata una occasione importante per parlare delle priorità dello scalo megarese, la più importante infrastruttura logistica della provincia di Siracusa al cui interno è ubicato un polo petrolchimico tra i più importanti d' Europa, oltre che un porto commerciale in costante sviluppo, ove insiste anche una base militare e cantieri navali».

Pur apprezzando il lavoro del presidente Annunziata, che sta operando per realizzare gli investimenti necessari e prioritari al porto di Augusta, Bivona ha sottolineato come «dal porto transita il 65% dell' export regionale prodotto dalle aziende del Polo petrolchimico, pari ad oltre 5 miliardi di euro; inoltre, le industrie del settore che utilizzano il porto di Augusta, contribuiscono - con 23 milioni di euro - a sostenere le entrate correnti dell' **Autorità Portuale**».

«Non è casuale - ha detto Bivona - che il Porto di Augusta sia stato inserito nell' elenco Core degli snodi intermodali della Commissione Europea per le Ten-T quale porto strategico della Unione Europea per i traffici internazionali. In questa ottica non si può non sostenere l' importanza di realizzare il Ponte sullo Stretto di **Messina**, vera risposta alla continuità territoriale, che realmente attuerà il corridoio scandinavo-mediterraneo favorendo una logistica integrata e intermodale».

«Proprio per questo è urgente e necessario che si realizzi il collegamento ferroviario con la rete ferroviaria Siracusa Catania.

Ma tutto ciò rischia di impattare con la pianificazione territoriale della Regione: il piano paesaggistico nella sua forma attuale, con i vincoli indiscriminati, interviene anche nelle aree retro-porto della Zes, vanificando dunque ogni attività imprenditoriale, una evidente contraddizione tra la volontà di creare sviluppo e attrarre investimenti e imporre dei vincoli che ne impediscono la realizzazione, un vero paradosso.

Occorre rivedere criticamente il piano paesaggistico in una logica di sviluppo eco-sostenibile e di rispetto del paesaggio che non mortifichi e impedisca le attività di impresa e lo sviluppo economico del territorio».

Cox avverte la Sicilia «Tra le priorità dell' Ue nessuna opera siciliana»

SEBASTIANO SALEMI Augustà. «Nella lista europea delle opere di priorità la Sicilia non esiste. Il tasso di conversione delle proposte in progetti è talmente lento che la vostra regione perde i fondi Ue. I numeri parlano da soli. L' Irlanda era lo Stato più povero dell' Ue: oggi sarebbe medaglia d' oro per spesa/progetti realizzati, la Sicilia sarebbe in fondo alla classifica». Lo ha affermato Pat Cox, massimo esponente della Commissione Europea per lo sviluppo del Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" delle reti di trasporto trans-europee (TEN-T) inaugurando ieri la sede dell' **autorità portuale** di sistema di Augusta (Siracusa), insieme con il responsabile Francesco De Rosa, la prima sede operativa in Italia della Fondazione Centro Servizi per il Mare di Bruxelles, uno spazio dedicato alle imprese pubbliche e private del comparto marittimo per facilitare le connessioni tra l' amministrazione dell' Ue e la logistica intermodale con il relativo bacino di utenti. "Il Mediterraneo - ha aggiunto Cox - sarà al centro dell' agenda Ue dei prossimi anni. Questa sede per l' intera area è già un ponte con l' Europa. Siamo qui per individuare i punti di non connessione, incoraggiando la multimodalità. Il sistema **portuale** Malmoe-Copenaghen è un esempio europeo per cooperazione, specializzazione e redditività. Dovete farlo anche voi nel Meridione d' Italia, al Sud d' Europa avete gli stessi problemi».

«È tutta la macroregione meridionale che soffre, dovete avere una voce unica - ha proseguito - e chiunque abbia una rappresentanza politica ha il dovere di essere presente nei luoghi dove l' Europa prende le decisioni. Dimenticate le agende locali e fate come gli scandinavi: 11 milioni di abitanti di Stati diversi che ragionano in un' unica direzione. Fissate le priorità, portatele a Roma, poi noi vi aiuteremo».

«Non c' è - ha concluso - una porta secondaria per entrare a Bruxelles. Prendete questa mia visita come una sorta di sveglia. Dobbiamo trovare i meccanismi per lavorare insieme e per venire qui in Sicilia con la stessa frequenza con cui andiamo in Svezia».

Prima di proseguire la sua visita a **Messina** e a Gioia Tauro, il coordinatore europeo ha voluto esprimere alla Sicilia il proprio ringraziamento alla Sicilia per le azioni di soccorso e accoglienza ai migranti. «La risposta migliore - ha detto - a chi in Europa vuole solo alzare muri e barriere».

La visita è stata promossa da Alessandra Arcodia, fondatore e direttrice Affari Europei dell' associazione no profit Wisdo Public Policy & Management, in collaborazione con la Commissione

- segue

europea, con le Autorità di sistema della Sicilia orientale e occidentale, con l' Autorità portuale di Messina, Rfi e con la presidenza della Regione Sicilia. Il coordinatore europeo è il massimo esponente della commissione europea per lo sviluppo del corridoio delle reti di trasporto trans-europee (Ten-T) che dalla Scandinavia raggiunge Malta, attraversando Germania e Italia.

La visita era iniziata lunedì pomeriggio alla sede dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale. In serata, era stato organizzato un incontro con l' assessore regionale alle Infrastrutture e alla Mobilità, Marco Falcone. Ieri dopo la tappa ad Augusta la delegazione si è diretta in treno a Messina e durante il viaggio ha incontrato le autorità ferroviarie, l' Autorità portuale di Messina. Wisdo con il suo programma Tranmed per promuovere lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, nell' ultimo anno ha instaurato un dialogo con la Commissione Europea per dare alla Sicilia e alla Calabria un ruolo strategico all' interno del corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

La visita in Sicilia dell' esponente della commissione europea

Cox suona la sveglia

La Sicilia deve ancora fare tanta strada in tema di infrastrutture e di investimenti. Da questo dipende il mancato decollo dell' intero Mezzogiorno Ma bisogna realizzare progetti credibili. E per Falcone il Ponte torna possibile

Il mancato decollo del Sud e la sua perdita di competitività è dovuta alle carenze infrastrutturali della Sicilia che non sembra riuscire a spendere i fondi messi a disposizione dell' Unione Europea e per questo serve suonare una sveglia. Questo quanto Pat Cox, massimo esponente della Commissione Europea per lo sviluppo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti di trasporto trans-europee (Ten-T) porta con sé in Europa dopo la sua visita di due giorni in Sicilia. «Sono qui per invitare la Sicilia a progettare e creare piani di sviluppo maturi finalizzati all' occupazione e alla crescita economica», ha detto Cox a Palermo il primo giorno della sua visita, «il mancato decollo economico del Sud Italia», ha continuato, «è in parte dovuto alla perdita della competitività e alle gravi lacune infrastrutturali dell' area. Il governo regionale dovrebbe svolgere un ruolo più determinante per il Corridoio, ponendosi come un collegamento tra gli attori locali e l' Europa».

Ieri Cox ha confermato ad Augusta, in provincia di Siracusa, come «nella lista europea delle opere di priorità la Sicilia non esiste. Il tasso di conversione delle proposte in progetti è talmente lento che la vostra regione perde i fondi Ue. I numeri parlano da soli. L' Irlanda era lo Stato più povero dell' Ue: oggi sarebbe medaglia d' oro per spesa/progetti realizzati, la Sicilia sarebbe in fondo alla classifica». Ad Augusta Cox ha inaugurato la sede dell' **autorità portuale** di sistema, insieme con il responsabile Francesco De Rosa, la prima sede operativa in Italia della Fondazione Centro Servizi per il Mare di Bruxelles, uno spazio dedicato alle imprese pubbliche e private del comparto marittimo per facilitare le connessioni tra l' amministrazione dell' Ue e la logistica intermodale con il relativo bacino di utenti.

«Il Mediterraneo», ha aggiunto Cox, «sarà al centro dell' agenda Ue dei prossimi anni. Questa sede per l' intera area è già un ponte con l' Europa. Siamo qui per individuare i punti di non connessione, incoraggiando la multimodalità. Il sistema **portuale** Malmoe-Copenaghen è un esempio europeo per cooperazione, specializzazione e redditività. Dovete farlo anche voi nel Meridione d' Italia, al Sud d' Europa avete gli stessi problemi».

- segue

«È tutta la macroregione meridionale che soffre, dovete avere una voce unica», ha proseguito, «e chiunque abbia una rappresentanza politica ha il dovere di essere presente nei luoghi dove l' Europa prende le decisioni.

Dimenticate le agende locali e fate come gli scandinavi: 11 milioni di abitanti di Stati diversi che ragionano in un' unica direzione. Fissate le priorità, portatele a Roma, poi noi vi aiuteremo». «Non c' è», ha concluso, «una porta secondaria per entrare a Bruxelles. Prendete questa mia visita come una sorta di sveglia. Dobbiamo trovare i meccanismi per lavorare insieme e per venire qui in Sicilia con la stessa frequenza con cui andiamo in Svezia».

Alla delegazione europea l' assessore regionale siciliano alle Infrastrutture, Marco Falcone, ha ribadito alcune priorità della Regione. «Cox ci ha detto che se governo nazionale e regionale entrano in sintonia, il ponte sullo Stretto potrà essere realizzato», ha spiegato Falcone. Il presidente di Confindustria Siracusa, Diego Bivona, ha sottolineato che dal porto di Augusta transita il 65% dell' export regionale (oltre 5 miliardi di euro) prodotto dalle aziende del petrolchimico; le industrie del settore che utilizzano il porto contribuiscono con 23 milioni di euro a sostenere le entrate correnti dell' Autorità portuale. In questa ottica non si può non sostenere l' importanza di realizzare il Ponte sullo Stretto di Messina, vera risposta alla continuità territoriale, che realmente attuerà il Corridoio scandinavo-mediterraneo favorendo una logistica integrata e intermodale». «Proprio per questo è urgente e necessario che si realizzi il collegamento ferroviario con la rete ferroviaria Siracusa-Catania», ha aggiunto Bivona ricordando come sia un' opera infrastrutturale strategica, «poiché si rischia di compromettere il mantenimento nell' elenco degli snodi intermodali riconosciuti dall' Unione Europea per le Ten-T oltre che perdere l' opportunità di essere riconosciuta Zes, con tutti i benefici e vantaggi fiscali per le imprese che realizzano nuovi investimenti generando crescita, lavoro e sviluppo. Ma tutto ciò», ha concluso Bivona, «rischia di impattare con la pianificazione territoriale della Regione: il piano paesaggistico nella sua forma attuale, con i vincoli indiscriminati, interviene anche nelle aree retroporto della Zes, vanificando dunque ogni attività imprenditoriale, una evidente contraddizione tra la volontà di creare sviluppo e attrarre investimenti e contemporaneamente imporre dei vincoli che ne impediscono la realizzazione, un vero paradosso».

«Occorre rivedere criticamente il piano paesaggistico in una logica di sviluppo ecosostenibile e di rispetto del paesaggio che non mortifichi e impedisca le attività di impresa e lo sviluppo economico del territorio».

(riproduzione riservata)

A Messina interventi per Tremestieri

MESSINA Il 15 gennaio, a seguito di una intensa e proficua collaborazione fra gli uffici dell'Autorità portuale coordinati dal segretario generale Ettore Gentile e gli uffici del segretario generale del Comune di Messina Antonio Le Donne nella qualità di Soggetto Responsabile ex O.C.D.P.C n. 133/2013, si è addivenuti alla sottoscrizione fra i due enti di una convenzione che disciplina i reciproci rapporti finalizzati all'utilizzo dei cospicui finanziamenti di cui è beneficiaria l'Autorità; e che verranno impiegati per la realizzazione della piattaforma logistica con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri primo stralcio. Un'opera strategica non soltanto per la portualità cittadina, ma per il sistema trasportistico commerciale multimodale dell'intera Regione Siciliana dichiara il commissario straordinario dell'Autorità Antonino De Simone. Non si può infatti dimenticare che Messina rappresenta da sempre lo snodo di collegamento principale dei traffici commerciali su gommato in ingresso e in uscita da tutto il territorio siciliano. Aggiungo inoltre che l'Autorità Portuale aggiunge De Simone con le proprie risorse, sta ancora una volta contribuendo in modo significativo alla realizzazione di un intervento infrastrutturale che, in questo caso, alleggerirà in modo definitivo la viabilità urbana dalla servitù di passaggio dei tir, con notevoli ricadute positive su tutta la cittadinanza in termini di sicurezza e ambiente. Queste nel dettaglio le quote di cofinanziamento: C 4.474.915,31 alle procedure, modalità e condizioni stabilite dalla Convenzione PAC stipulata tra l'Autorità Portuale ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti; C 2.010.084,69 alle procedure, modalità e condizioni stabilite dal Decreto 10999 del 31/12/2015 del M.I.T.; C 15.000.000,00 alle procedure, modalità e condizioni stabilite dall'atto di convenzione tra Commissario delegato ex OPCM 3633/07 e l'Autorità Portuale di Messina del 18/12/2009, prot. 282 e figuranti nel vigente POT dell'Ente; C 28.000.000,00 alle procedure, modalità e condizioni stabilite all'interno del Decreto n. 457 del 31/12/2015 del M.I.T. adottato di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il punto con l'azienda che realizzerà la piattaforma logistica

Porto di Tremestieri Si parte da demolizioni e bonifiche belliche

La direttrice della nuova Coedmar, Orianna Boscolo: «Va aggiornata la caratterizzazione dei sedimenti»

Domenico Bertè **Porto di Tremestieri**: parla l'azienda che deve costruirlo. Morde il freno la Nuova Coedmar perché attende di poter **portar** armi e bagagli in Sicilia da troppi anni. Ricorsi e autorizzazioni hanno riscritto troppe volte la storia di questo appalto da 72 milioni. Ora sembra davvero la volta buona e con via libera all'opera anche l'occupazione nel settore edile potrebbe avere finalmente un sussulto. Fra il 5 ed il 10 di marzo - ha annunciato ieri l'assessore De Cola - ci sarà la cerimonia che darà il via al cantiere. Con la conclusione della verifica del progetto esecutivo, è possibile la consegna del cantiere di Chioggia in qualsiasi momento. Una consegna parziale, perché ancora mancano alcune autorizzazioni, ma questo non osta a dare il via a una parte dei lavori.

«Le prime attività che si possono fare sono la bonifica bellica e la demolizione di alcuni manufatti - dice Orianna Boscolo direttore tecnico della Nuova Coedmar - Le tempistiche della bonifica dipendono dal ritrovamento o meno di ordigni bellici.

Poi quando arriverà l'autorizzazione al dragaggio potremo iniziare a **portar** via la sabbia e a fare il ripascimento con le scogliere di protezione». Ma cosa serve per iniziare a

trasferire la prima parte degli 800 mila metri cubi di sabbia verso la zona nord? «È in fase di ultimazione l'aggiornamento della caratterizzazione dei sedimenti - prosegue la direttrice della Nuova Coedmar -, ne era stata fatta un'altra negli anni scorsi ma con il protrarsi dell'attesa, è scaduta e siamo stati costretti a rifarla. La stiamo realizzando in sintonia con l'assessorato regionale territorio e ambiente Arta. Servirà qualche settimana per completare tutto». Effetto collaterali da ritardo quindi il fatto che non si possano eliminare almeno i primi 100.000 metri cubi di sabbia, quelli che eviterebbero nuovi insabbiamenti nell'attuale doppio approdo.

A questo proposito già stamattina potrebbero scattare i rilievi in vista della riapertura completa dei due scivoli. La draga ha **portato** via il grosso del muro di sabbia che si era creato all'imboccatura del porto. Già oggi potrebbe essere emessa la nuova ordinanza che di fatto, chiude l'emergenza. Nel fine

- segue

settimana, senza i tir, potrebbe essere finito il lavoro di pulizia nelle parti più defilate.

Ma tornando al progetto del nuovo porto in che modo la nuova Coedmar sta organizzando il suo arrivo in città. Quante persone lavoreranno in questo cantiere? «Quando saremo a regime - ha detto la Boscolo - possiamo pensare a circa 60-70 unità, compresi gli equipaggi delle navi. Nella prima parte direi una decina». E una parte potrebbero essere messinesi, indotto incluso. Nella prossima settimana dovrebbe arrivare il via libera anche da parte del Genio Civile Opere marittime che, indirettamente, ha già approfondito il progetto, visto che uno dei suoi principali rappresentanti faceva parte della Commissione che in due mesi ha dovuto dare il via alla verifica dell'elaborato esecutivo. Con quel nulla osta in tasca, a quel punto, mancherebbe solo quello del Genio Civile di Messina chiamato a verificare che anche gli interventi nelle zone dei 4 torrenti, in primis il Guidara, e non solo quelli in aree di demanio marittimo, siano "sostenibili". Sei gli appunti, presentati dall'ingegnere capo Leonardo Santoro, ma, in linea di massima, nessuno di questi sembra poter essere un ostacolo insormontabile.

Fast Confsal e Ugl: controlli costanti

«Archiviato ormai, l'ennesimo stato di criticità ed emergenza agli approdi di Tremestieri - scrivono Antonio Di Mento e Guglielmo Pellegrino di Fast Confsal e Ugl - auspichiamo che al più presto, alla luce degli ultimi pareri positivamente assunti dal progetto esecutivo dell'ampliamento del Porto di Tremestieri, vengano avviate ed autorizzate le opere preparatorie e propedeutiche al cantiere vero e proprio cioè, la bonifica bellica dei fondali e l'avvio del maxi dragaggio Abbiamo chiesto al prefetto di Messina, in vista appunto dell'apertura dei cantieri su Tremestieri, un incontro, al fine di valutare l'esigenza di istituire un tavolo permanente di vigilanza e di monitoraggio con tutte le parti istituzionali interessate per la supervisione dei lavori».

annunziata. Per il presidente dell' **Autorità portuale** Jonio sarebbe una soluzione praticabile

«Un solo grande retroporto per Catania e Augusta»

Tony ZermoCatania. «Siete sulla via maestra. Andate avanti così». Il commissario europeo Pat Cox, supervisore del Corridoio scandinavo-mediterraneo dei trasporti, si è reso conto che nei porti di Augusta e di Catania si sta lavorando per rendere competitivo l'asse **portuale**, con il grande scalo augustano dalle acque profonde che avrà presto il collegamento con la ferrovia Siracusa-Catania e in tempi abbastanza contenuti il cantiere navale, l'unico nella fascia orientale della costa siciliana e attrattivo per le navi che dal Canale di Suez entrano nel Mediterraneo orientale.

E per Catania? Chiediamo ad Andrea Annunziata, presidente dell' **Autorità portuale** di sistema del Mare Jonio che ha incontrato Pat Cox. «Il porto di Catania, essendo la città la capitale industriale e commerciale dell'Isola, vive del suo grande traffico e della crocieristica. Non ha molti spazi trovandosi nel cuore della città, ma ovvieremo con la Zes».

- Ha parlato anche di Zes con il commissario europeo?

«Certamente, perché è una straordinaria risorsa.

E con noi era anche l'assessore regionale ai Trasporti e alle Infrastrutture Marco Falcone, che certamente stimolerà i piani regionali delle Zes di Catania e di Palermo».

Ma ci debbono essere due Zes, una per Catania e un'altra per Augusta, e di conseguenza due retroporti, oppure sarebbe possibile realizzare solo una grande Zes con un ampio retroporto comune che può interessare anche Siracusa?

«In effetti converrebbe avere una visione comprensiva di tutto, con un unico grande retroporto, essendo Augusta ad una trentina di chilometri da Catania. Se poi qualcuno ritiene più conveniente imbarcare le sue merci ad Augusta invece che a Catania, che problema c'è? Naturalmente la scelta delle aree per la Zes appartiene solo alla Regione da cui dipendono il territorio e i piani regolatori».

Come sapete le Zes **portuali** sono previste solo a Palermo-Trapani e a Catania-Augusta, ma anche **Messina-Milazzo** meritano una Zes e la richiedono con fermezza. Il tempo per richiedere la Zes c'è fino al 2020, ma prima bisognerebbe sganciare il polo **portuale messinese** dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, cosa su cui si è impegnato il presidente della Regione, Musumeci.

Se si guarda al futuro, diciamo da qui a 3-4 anni al massimo, si potrebbe vedere in filigrana il grande

- segue

porto di Augusta con il cantiere navale in piena attività, il porto di Catania sempre ricco di commerci e aperto alla cittadinanza, il polo **messinese** con la sua Zes comprensiva del polo industriale di Giammoro e Palermo-Trapani con la sua Zes profonda, nel mentre vengono aperti i cantieri per realizzare il ponte più lungo del mondo a una sola luce. Questo dovrebbe essere il futuro della Sicilia al centro del Mediterraneo, faro di antiche civiltà e di prodotti di eccellenza.

All' incontro con il commissario europeo Pat Cox c' era anche l' eurodeputato Salvo Pogliese. Si è parlato della questione relativa ai migranti. Cox ha avuto parole di apprezzamento per l' accoglienza che i porti siciliani riservano a chi affronta il mare sui barconi a rischio della vita. «In effetti - dice Annunziata - stiamo facendo un buon lavoro per accogliere i migranti. E questo in assoluto silenzio».

Manfredonia. Aree demaniali marittime Comune: impegno di spesa



Sala Asta struttura Mercato Ittico di Manfredonia (CM-MF)

Manfredonia. "Aree demaniali marittime mantenute in regime di concessione con l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico – Manfredonia. Canone demaniale": con recente determina, il **Comune di Manfredonia** ha impegnato la somma di € 35.000,00 sul Cap. 2150 "Censi, canoni, livelli ed altre prestazioni passive" del Bilancio per il corrente esercizio finanziario.

Come indicato nell'atto, il **Comune di Manfredonia** mantiene in regime di concessione le seguenti aree demaniali:

1. Mercato ittico di mq. 12.742,00;
2. Laboratorio Urbano Culturale di mq. mq 620,00;
3. Strade e pertinenze relativamente al tratto di costa a partire dalla radice di via Acqua di Cristo a via Aldo Moro all'altezza dell'ingresso del Porto di Ponente di mq. 48.360,00;
4. impianto fognante ricadente sul porto di Ponente di mq. 333,00
5. impianto fognante ricadente sul porto di Ponente di mq. 135,00 circa;

"L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico di Manfredonia, che ha sostituito l'Autorità Portuale di Manfredonia, a tutt'oggi non ha ancora comunicato le proprie coordinate bancarie necessarie per poter effettuare i pagamenti, né gli importi dovuti per l'annualità 2017".

"La somma complessiva per la liquidazione dei canoni demaniali marittimi dovuti per l'anno 2017 è stimabile in circa € 35.000 come per le precedenti annualità, in sintesi, così distinta: € 1500,00 per i due impianti fognanti; € 9.000 per il LUC; € 12.500,00 per le strade ed € 12.000,00 per il mercato ittico".

"(..) in attesa che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico – Manfredonia comunichi gli estremi bancari e quantifichi con precisione gli importi per l'annualità 2017", l'Ente ha dunque determinato di "impegnare la somma di € 35.000,00 al Cap. 2150 "Censi, canoni, livelli ed altre prestazioni passive" del Bilancio per il corrente esercizio finanziario".

MOLFETTA. COSA SARA' DEL FUTURO PORTO COMMERCIALE DI MOLFETTA?



Molfetta. Si stanno consolidando in questi giorni i dati di traffico marittimo del 2017, del Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale. Il porto di Molfetta non fa parte di questo sistema portuale. Due sono le azioni di cui evidenziamo l'importanza: a. La futura pianificazione dei traffici marittimi, attualmente in corso nella nostra regione b. L'importanza dell'immediata rappresentanza della nostra Città, nei tavoli tecnici di settore Alla luce dei dati riportati, di cui pubblico una sintesi, risulta necessario l'immediato intervento della nostra amministrazione, affinché il futuro porto commerciale di Molfetta non resti isolato e fine a se stesso. I diversi porti che compongono l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, hanno movimentato nel 2017 un totale di 16,9 milioni di tonnellate di merce, un dato che mostra un calo del 2,3% rispetto ai 17,34 milioni dell'anno precedente ma che è però frutto di dinamiche anche molto differenti tra i diversi scali sotto la giurisdizione dell'ente; Brindisi, Bari ma anche Manfredonia, Barletta e Monopoli.

Nello scalo del capoluogo, riferiscono i dati 2017, i traffici risultano nel complesso in leggera crescita (5,6 milioni di tonnellate, +0,9%), con una diminuzione significativa però delle rinfuse solide (di liquide nello scalo non ne vengono movimentate), che si fermano a 1,739 milioni di tonnellate (contro gli oltre 2 milioni del 2016, -14,9%).

Nel dettaglio la quota forte è sempre rappresentata dai cereali che però perdono il 16,5% (fermandosi a 1,57 milioni di tonnellate), mentre spariscono i prodotti metallurgici, e aumentano i traffici di prodotti chimici e derrate alimentari. In calo i container che si attestano a 68.695 TEUs (contro i 71.593 del 2016, -4%), mentre crescono le unità ro-ro (149.596, +13,2%) e i veicoli privati (250.806, +15,2%). Sul fronte passeggeri, aumentano quelli di traghetti (1.222.940 milioni, + 9,1%), mentre come già noto risultano in leggera diminuzione i crocieristi (397.588, -0,8%).

Diverso l'andamento di Brindisi, che se da un lato perde traffico merci in quasi tutti i segmenti (nel complesso, le tonnellate movimentate passano da oltre 10 a 9,5 milioni, -5,8%), dall'altro ha visto un boom dei crocieristi, che dai soli 5.270 del 2016 sono cresciuti fino a quota 109.000 (+ 1968,5%; a S2S ne risultavano leggermente di più, ovvero 117.000). Tornando alle merci, nello scalo perdono volumi le rinfuse liquide (2.424 milioni di tonnellate, -7,6%: nel dettaglio calano i prodotti petroliferi raffinati e quelli gassosi, liquefatti o compressi, mentre risulta in aumento il segmento dei prodotti chimici, che però vale solo per 3.000 tonnellate). In diminuzione ancora più marcata le rinfuse solide (3,434 milioni di tonnellate, -16,8%), area nella quale la quota più consistente è ancora rappresentata da carboni fossili e ligniti, che però perde il 17,7% fermandosi a 2,845 milioni di tonnellate.

- segue

Sempre poco significativa la quota di container (1.106 TEUs, -40,4%), mentre chiudono a segno più le movimentazioni di ro-ro (126.893, + 2,4%) e scendono invece i veicoli privati (77.881, -16%), così come, tornando al traffico passeggeri, risultano in calo quelli di traghetti (492.113, -7,7%). Riguardo i tre scali 'minori', dediti praticamente al solo traffico merci, a Manfredonia nel complesso i volumi risultano in aumento (569.329 milioni di tonnellate, +13,3%), grazie a buone performance di rinfuse solide (394.975 tonnellate, +12,3%) e delle merci varie (58.960, +257,2%), mentre calano le rinfuse liquide (115.394 tonnellate, -14,1%). Complessivamente stabile Barletta, che nel 2017 ha movimentato 837.099 tonnellate di merce (+0,6% sul 2016), 335.055 delle quali nel segmento rinfuse liquide (-4%) e 483.189 in quello delle solide (+7,5%), mentre le restanti 18.855 riguardano le merci varie (-44%). Monopoli infine, e' l'unico degli scali più piccoli a raccogliere un, seppur molto modesto, traffico di passeggeri (790 crocieristi nel 2017, contro i 145 dell'anno prima) – registra in totale 347.660 tonnellate di traffico merci (+22,9%), delle quali 177.412 rappresentate dal segmento delle rinfuse liquide (+48,2%) e 170.248 da quelle delle rinfuse solide (+4,4%).

Molfetta ha movimentato poco più di 100.000 ton. di merce rinfusa, principalmente cereali. Tornando infine all'attività futura del nostro porto, una volta completato, è più che mai necessario che si intervenga nelle giuste sedi, al fine di inserire Molfetta nelle future rotte di traffico, di cui è in atto un'attenta pianificazione.

Giardini Naxos

Porto di Capo Schisò Intervenga la Regione

Giuseppe Le Mura GIARDINI NAXOS Sulle grandi opere giardinesi l'Amministrazione comunale non retrocede di un passo, anzi rilancia idee e progetti. A farlo nei giorni scorsi il sindaco Nello Lo Turco e i componenti della Giunta che hanno incontrato l'assessore regionale alle Infrastrutture, Marco Falcone.

Il primo punto inserito è stato il completamento del Porto di Capo Schisò e, a seguire, per importanza strategica la strada a monte, il dissesto idrogeologico delle colline e il raddoppio della strada ferrata Messina-Catania.

Il primo cittadino è tornato sulla necessità di una strada a monte che scavalchi il centro storico, continuamente intasato dal traffico che transita sulla 114. Un impegno personale l'assessore Falcone l'ha assunto e cioè rispolverare il progetto che collega, in maniera definitiva, il quartiere di San Giovanni e la frazione di Trappitello. Il sindaco Lo Turco e l'assessore Falcone, lasciati il Palazzo municipale si sono poi spostati per un sopralluogo nel sito del porto di Naxos. Sugli ultimi sviluppi che vedono l'approvazione del nuovo progetto e il conseguente completamento dell'area portuale turistica, il primo cittadino ha messo a fuoco la tematica che appassiona da oltre 60 anni i giardinesi.

Ma, al tempo stesso, non ha mancato di evidenziare le annose problematiche che si vivono nel bacino portuale quale, appunto, l'insabbiamento del molo foraneo che impedisce la navigazione in tutta sicurezza. La stessa Capitaneria si è attivata con le segnalazioni di grave pericolo. Il sindaco di Giardini Lo Turco ha chiesto ancora una volta un intervento di somma urgenza da parte della Regionale, da realizzare in tempi più rapidi possibili.

Messaggero Marittimo

Forte incremento dei traffici nel porto di Barcellona

BARCELONA – Durante il primo mese di quest'anno, il porto di Barcellona registra una significativa crescita dell'attività in tutti i segmenti di traffico, consolidando così il forte impulso registrato nel 2017, quando aveva raggiunto i migliori risultati della sua storia. Secondo le statistiche pubblicate dalla Barcelona Port Authority, a Gennaio il traffico totale è cresciuto del 54,5%, arrivando a 5,6 milioni di tonnellate movimentate.

Contentori

Per quanto riguarda il traffico dei container, sono stati gestiti 267.596 teu che costituiscono un aumento del 48% rispetto allo stesso mese del 2017. La crescita è stata particolarmente elevata per i trasbordi che sono saliti del 178%.

Forte crescita anche per i containers esportati (+ 20%) pari a 61.953 teu, mentre quelli importatori sono stati 49.176 (+ 11,6%).

Prendendo invece in considerazione i Paesi che hanno avuto un maggior dinamismo negli scambi, servendosi del porto catalano, troviamo Emirati Arabi Uniti (+ 29%), Algeria (+ 76%), Corea del Sud (+ 11,6%), India (+ 29%), Messico (+ 38%), Vietnam (+ 32,6%) e Marocco (+ 30%).

Rinfuse

Le rinfuse liquide movimentate a Gennaio nello scalo di Barcellona hanno superato 1,4 milioni di tonnellate, con un incremento del 52,4%.

Il gas naturale è il prodotto che ha registrato i maggiori progressi (+ 193%), seguito dalla benzina (+ 66%).

Per quanto riguarda invece le rinfuse solide, il porto ha movimentato un totale di 438.459 tonnellate di merci, una cifra che si traduce in un aumento del 121% rispetto a Gennaio dello scorso anno. Il cemento e il clinker, il carbonato di potassio, cereali e farine sono le merci cresciute maggiormente.

Veicoli

Anche il traffico di veicoli, con oltre 61.000 unità imbarcate nel primo mese dell'anno, ha registrato una crescita a doppia cifra (+ 12%).

A tale proposito, l'Authority fa notare che la movimentazione di automobili è aumentata sia nel cabotaggio con le isole Baleari e le Canarie, sia nel commercio estero (import ed export).

Inoltre, il traffico ro-ro ha superato le 29.600 unità di trasporto intermodale (Uti), con un incremento del 13,5%. Questo settore mette in luce l'evoluzione delle Autostrade del mare che collegano Barcellona a varie destinazioni in Italia e Nord Africa. Queste linee hanno trasportato 12.335 Uti nel mese di Gennaio, con un conseguente aumento del 14%.

Passeggeri

Non ostante il periodo invernale non sia il più frequentato dai crocieristi, a Gennaio i passeggeri transitati nel porto di Barcellona sono stati 150.472 passeggeri (+ 39%), compresi sia gli utenti di traghetti che i passeggeri imbarcati sulle navi da crociera. L'aumento è stato particolarmente rilevante nel caso dei crocieristi, pari a 90.812 passeggeri, in aumento del 60%. Questo risultato conferma il successo della strategia seguita negli ultimi anni dal porto catalano per attrarre navi da crociera durante i mesi invernali e quindi stagionalizzare l'attività delle crociere.

Golfo Persico, solo Dubai regge la crescita delle crociere

La città ha come obiettivo un milione di passeggeri entro il 2020.

LA crescita delle crociere a Dubai è ostacolata dagli altri porti del golfo Persico. Una questione chiave discussa in occasione del recente Seatrade Middle East Cruise Forum: le infrastrutture crocieristiche di Dubai si espandono velocemente ma gli altri porti del golfo Persico non riescono a tenere il passo **con il grande sviluppo della città degli Emirati.**

Dubai ha già messo a punto una serie piani di espansione relativi ai terminal crociere già esistenti a Port Rashid, e – secondo quanto riportato da un ufficiale del Dp World, società leader a livello mondiale specializzata nella gestione di terminal - potrebbe aggiungere un quarto terminal costruito esclusivamente per le navi di lusso. E qui appare evidente il divario con gli altri porti regionali: mentre il Dubai Cruise Terminal può ospitare fino a sette navi da crociera di grande stazza contemporaneamente, gli altri scali riescono a gestirne due o tre al massimo.