



Primo piano:

- **"...No alla concorrenza al ribasso nei porti..."**
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Genova:

- "...Le Authority portuali diventino Spa pubbliche..." (Avvisatore Marittimo)
- "...Ponte dei Mille crepe sul molo scatta l'allarme..." (La Repubblica GE)
- "...Il Gnl converte anche la prima portacontainer..."
(Avvisatore Marittimo)
- "...Da inizio anno movimentati a Vte un milione di teu..."
(Messaggero Marittimo)

Livorno:

- "...Tredici progetti di recupero nei porti di Livorno e Piombino..."
(Gazzetta Marittima)

Napoli:

- "...Porto, la sfida oltre il dilemma del Corno..." (Il Mattino)

Bari:

- "...Il futuro <<disegno>> del porto continua a dividere la città..."
(La Gazzetta del Mezzogiorno)
- "...Confindustria Livorno-Massa Carrara: dal porto via al primo bando per la Darsena Europa..." (Ferpress, Corriere Marittimo, Messaggero Marittimo, Gazzetta Marittima)
- "...A Livorno l'Interreg Go Smart Med..." (Gazzetta Marittima)

Messina:

- "...Progetto Hub Milazzo confronto ampio in Consiglio..."
(Gazzetta del Sud)
- "...Firma storica per il porto di Tremestieri..."
(Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia, La Sicilia, TempoStretto, Stretto Web)

Augusta:

- "...Portualità <<fare squadra per attrarre nuovi flussi>>..." (La Sicilia)
- "...Sviluppo Catania a Augusta ecco come cresceranno..." (LiveSicilia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
4 OTTOBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Palermo:

"...Con l'Italian Cruise tocca a Palermo la stima per il 2018..."

(Gazzetta Marittima)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

«No alla concorrenza al ribasso nei porti»

«Il mancato rispetto delle norme sull'autoproduzione, anche nel recente passato - ricordano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - ha portato alla ribalta delle cronache gravissimi incidenti, senza dimenticare che tutto ciò grava anche sulle condizioni dei marittimi e impedisce ai lavoratori portuali di svolgere le loro mansioni»

Roma - «Forte preoccupazione e dissenso ai tentativi di svolgere una pratica di concorrenza al ribasso che non risponde ad esigenze di sviluppo di nuovi traffici e mina fortemente gli equilibri occupazionali nei porti e la sicurezza dei lavoratori». Così i rappresentanti nazionali dei lavoratori portuali Colombai (Filt Cgil), Torzetti (Fit Cisl) e Galluccio (Uiltrasporti) in merito ai casi, registrati nel porto di Genova, di operazioni portuali in autoproduzione effettuate dal personale imbarcato sulle navi, spiegando che «tali operazioni sono definite dalla legge 84/94 e necessitano di autorizzazioni che l'Autorità di sistema portuale, come ente vigilante, conferisce alle imprese con atti formali e previo coinvolgimento degli organismi deputati a farlo. Il mancato rispetto di tali norme, nel nostro Paese anche nel recente passato - ricordano le tre organizzazioni sindacali dei trasporti - ha portato alla ribalta delle cronache gravissimi incidenti, senza dimenticare che tutto questo grava anche sulle condizioni dei lavoratori marittimi ed impedisce ai lavoratori portuali di svolgere le mansioni per le quali sono formati e assunti».

Secondo Filt, Fit e Uiltrasporti «l'autoproduzione deve essere autorizzata solo nei porti dove non è possibile avvalersi dei lavoratori portuali, come già ribadito nei contratti di lavoro internazionali del settore marittimo, ed esclusivamente quando le navi sono dotate di mezzi adeguati alle operazioni da svolgere, con personale esclusivamente dedicato all'esercizio di tali operazioni. Gli Enti e le Istituzioni preposte - chiedono infine le organizzazioni sindacali - devono vigilare sul rispetto delle norme e della sicurezza».

Il Secolo XIX

L' autoproduzione «è concorrenza al ribasso»

GENOVA. «Forte preoccupazione e dissenso ai tentativi di svolgere una pratica di concorrenza al ribasso che non risponde a esigenze di sviluppo di nuovi traffici e mina fortemente gli equilibri occupazionali nei porti e la sicurezza dei lavoratori». Così i rappresentanti nazionali dei lavoratori portuali Colombai (Filt Cgil), Torzetti (Fit Cisl) e Galluccio (Uiltrasporti), in merito ai casi registrati a Genova, di operazioni portuali in autoproduzione effettuate dai marittimi, perché «tali operazioni sono definite dalla legge 84/94 e necessitano di autorizzazioni che l' Autorità di sistema portuale, come ente vigilante, conferisce alle imprese con atti formali e previo coinvolgimento degli organismi deputati a farlo. Il mancato rispetto di queste norme, nel nostro Paese anche nel recente passato ha portato alla ribalta delle cronache gravissimi incidenti».

L'APPELLO

«Le Authority portuali diventino Spa pubbliche»

GENOVA. «Una società per azioni controllata dal pubblico»: il presidente dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, chiede al governo di fare un passo avanti oltre la riforma portuale e cambiare il "modello" societario per guidare lo scalo, in modo da rendere più efficace e veloce il governo e le risposte agli operatori. «A un anno dalla riforma che ha avuto una serie di effetti positivi riducendo il numero di porti strategici, semplificando il funzionamento del board delle Autorità di sistema portuale e mettendo la logistica al centro, ci sono alcuni punti su cui invece bisogna migliorare - ha detto Signorini a margine del convegno Ports, Intermodality and logistics in the Rhine-Alpine corridor-. Rispetto ai due modelli prevalenti in Europa - spiega -, uno completamente privatizzato e un altro come quello degli scali del Nord Europa che riescono a operare come spa, noi siamo un ente pubblico non economico. Questo si traduce in risposte troppo lunghe agli operatori, ogni cosa ci richiede procedure e tempistiche che sono fuori dal contesto europeo».

Ponte dei Mille crepe sul molo scatta l'allarme

Si sono verificati cedimenti provocati dalle eliche laterali delle navi crociera il cui attracco è messo in pericolo

GIUSEPPE FILETTO
MARCO LIGNANA

UNA fessura, una crepa per ora piccola, ma che autorizza cattivi pensieri. Ponte dei Mille come Ponte Doria.

SEGUE A PAGINA VI



Dopo gli squarci aperti a Ponte Andrea Doria, il check-up completo a tutti i moli scopre una fenditura sulla testata della Stazione Marittima

Crepe e allarmi a Ponte dei Mille Crociere a rischio

<SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

GIUSEPPE FILETTO
MARCO LIGNANA

PONTE Andrea Doria diventa inagibile nel picco del traffico estivo di crociere e traghetti. E la storia, come le note del Bolero di Ravel, potrebbe ripetersi. Esisto il rischio che la Stazione Marittima possa fare la stessa fine, le fondamenta "sgrotate" dalle eliche trasversali delle navi. Così, dopo le ispezioni della Sezione Tecnica della Guardia Costiera e le relazioni degli ingegneri incaricati dall'Autorità di Sistema (ex **Autorità Portuale**) si corra ai ripari. Perché se "l'inci-

dente" di Ponte Doria è stato in qualche modo affrontato spostando le navi su altri moli, qui il trasloco sarebbe impossibile: nessun'altra banchina del porto di Genova può accogliere navi crociera di certe dimensioni. Quelle che appunto per la loro lunghezza possono attraccare solo a Ponte dei Mille.

Dopo il check-up completo su tutti i moli scattato dopo il cedimento di alcuni cassoni sommersi di Ponte Doria, negli scorsi giorni l'Autorità ha disposto che le navi durante l'attracco non utilizzino le eliche trasversali, ma siano governate dai rimorchiatori.

Così, sabato scorso la "Splendida" della Msc è stata trainata fino alla banchina di Ponte dei Mille, ormeggiata con la prua verso terra. Fra quattro giorni stessa operazione con la "Meraviglia", la più grande della flotta Msc.

Tutto ciò per evitare di far lavorare le eliche laterali delle navi, a quanto pare già responsabili degli squarci aperti nel cemento armato di Ponte Doria.

La vicenda non deve assolutamente ripetersi sul terminal che è pure sede della Stazione Marittima, tre piani collegati con scale mobili e ascensori su una superficie di 18 mila metri quadrati, l'er-

minal che, scrive Stazioni Marittime Spa sul proprio sito, "può ospitare contemporaneamente tre navi da crociera con un movimento complessivo giornaliero fino a 12 mila passeggeri". Se la storia dovesse ripresentarsi, sarebbe un disastro: il porto di Genova perderebbe tutto il settore crocieristico. Soprattutto perché Ponte dei Mille "è oggetto di costante ammodernamento e adeguamento per agevolare l'operatività e l'accoglienza delle navi passeggeri in relazione al costante sviluppo del mercato".

Sulla vicenda di Ponte Doria l'ammiraglio Giovanni Pettori-

no, comandante della Capitaneria di Porto di Genova, aveva disposto un'indagine e poi inoltrato una relazione alla Procura della Repubblica. Anche se la magistratura non ha mai aperto un fascicolo, non ravvisando estremi di reato.

A fine luglio, però, gli ormeggiatori del porto di Genova avevano segnalato l'ampia fenditura sull'asfalto. Non un danno imprevedibile, quindi, come si disse la mattina del 31 agosto scorso, quando la banchina si presentò con un vistoso cedimento, al punto da essere inibita alle navi. Anche allora, come oggi nel caso di Ponte dei Mille, la Guardia Costiera segnalò le criticità, da monitorare. Tanto che l'Autorità aveva incaricato la Drafin Sub a compiere immersioni e verificare la stabilità delle fondamenta; e l'ingegnere Bruno Ballerini a stilare una relazione, che a quanto pare evidenziava la necessità di "un indifferibile intervento volto ad adeguare l'appoggio del frontelato mare".

Pochi giorni dopo il crollo, l'Autorità aveva scritto: "Stazioni Marittime Spa, concessionaria dell'area ha disposto, ad inizio agosto e d'intesa con l'Autorità di Sistema, una campagna di monitoraggio di alcune fessurazioni sulla testata di Ponte Doria. Le periodiche verifiche effettuate sull'area, comunque ad accesso limitato, hanno evidenziato solo a poche ore dal cedimento del cassone (avvenuto in assenza di qualsiasi attività in sito) una situazione critica".

Comunque, è stato assicurato il ripristino in tempi ragionevoli. Ma Ponte Doria è tutt'ora inagibile. La storia si ripete: Calata Zirgari è venuta giù 5 anni fa e ancora adesso non è utilizzabile. Vero che l'arrivo dell'autunno ha rallentato il traffico dei traghetti, ma se gli arrivi e le partenze con la fine della bella stagione sono diminuiti, il business delle crociere, per definizione, non si ferma mai.



L'AMMIRAGLIO GIOVANNI PETTORINO (foto sopra), comandante della Capitaneria di Porto di Genova. In alto a destra, Ponte dei Mille, sotto osservazione speciale. Foto a destra, le banchine dissestate di Ponte Andrea Doria.

LA NAVE È STATA TRASFORMATA IN DUAL-FUEL

Il Gnl converte anche la prima portacontainer

Retrofitting per la "Wes Amelie": è la prima operazione del genere

ELISA GOSTI

GENOVA. Una svolta epocale nello shipping. La prima conversione di una nave container in una "dual-fuel" si è infatti conclusa con successo, segnando l'inizio di una nuova era. In occasione di un evento che si è svolto presso gli uffici di Amburgo della Man Diesel & Turbo, il ceo aziendale Uwe Lauber ha introdotto Gerd Wessels, proprietario della Wessels Reederei. Nella circostanza Lauber e Wessels hanno formalmente presentato il certificato di sostituzione che suggella la conclusione formale del progetto di conversione Lng della nave "Wes Amelie". «È un progetto pionieristico che segna un traguardo storico e importantissimo nel mercato europeo dell'alimentazione dei container. La Man Diesel & Turbo si è resa protagonista di questo successo, dimostrando in modo grandioso che i motori esistenti possono essere convertiti in unità Lng, con effetti eccezionali sulla riduzione delle emissioni e con un impatto straordinario sull'ambiente in generale», ha dichiarato Gerd Wessels.

Il progetto ha riguardato le operazioni di retrofitting della "Wes Amelie", una nave portacontainer da 1.036 teu: il suo motore principale (un Man 8L48/60B) che è stato trasformato perfettamente in un'unità multifuel a quattro tempi (Man 51/60Df) che consente operazioni a doppio carburante. Si tratta della prima conversione di questo tipo mai realizzata al mondo. L'obiettivo raggiunto rappre-



La nave portacontainer "Wes Amelie"

senta un grande successo, sia sul piano tecnologico sia su quello ambientale. «La Wes Amelie opera nel Mare del Nord e nel Baltico, zone altamente regolamentate. Questo ha reso indispensabile seguire e garantire standard ambientali altissimi, portando l'unità ad un bassissimo livello di emissioni - spiega Christian Hoepfner, generale manager della Wessels Reederei, che aggiunge - Convertendola al nuovo sistema abbiamo salvaguardato il futuro di questa nave container e allo stesso tempo abbiamo accresciuto la

nostra competitività sul mercato». «Siamo felici di aver portato a termine questo progetto grazie soprattutto alla grande collaborazione del nostro partner Wessels Reederei - ha dichiarato Stefan Eufling, capo della Man PrimeServ ad Augsburg, presente alla cerimonia - Così facendo confidiamo che la significativa riduzione delle emissioni realizzata grazie alla conversione possa essere un esempio da seguire e segnare l'inizio di un nuovo trend che porti ad un maggiore utilizzo dell'Lng nel settore marittimo, come car-

burante eco-friendly per eccellenza».

«Offrendo ai nostri clienti la possibilità di usare la tecnologia per ammodernare la loro flotta, stiamo guidando quella che ci piace definire "la transizione energetica dello shipping", ha aggiunto Uwe Lauber, che continua: «Esistono circa 40mila unità cargo operative in tutto il mondo. Se si vuole seriamente affrontare la "decarbonizzazione" e fare in modo che il settore marittimo diventi "climaticamente neutrale" entro il 2050, è necessario prendere in mano la situazione, e bisogna farlo velocemente e senza perdite di tempo». La conversione dual-fuel ha consentito alla Wes Amelie di ridurre significativamente le emissioni. Adesso l'unità è in linea con i requisiti e gli standard relativi Tier II e Tier III imposti dall'International Maritime Organization nel 2008. I lavori di riconversione del motore della Wes Amelie sono stati effettuati presso i German Dry Docks nel porto di Brema. L'operazione è stata svolta in cooperazione con la Tge Marine Engineering, società specializzata nel settore del gas, che ha fornito il serbatoio ed i componenti Lng. La classificazione della conversione è stata poi messa a punto da Bureau Veritas. La Wes Amelie, costruita nel 2011, è già rientrata in servizio sulle sue rotte abituali tra il Mare del Nord e il Mar Baltico: le sue emissioni SOx ed Nox - sostanze acidificanti - si sono ridotte rispettivamente del 99% e del 90% mentre quelle di Co2 del 20%.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Da inizio anno movimentati a Vte un milione di teu

GENOVA - Il terminal Psa di Voltri-Prà nel porto di Genova ha raggiunto il traguardo del milione di teu movimentati dall'inizio dell'anno, lo scorso 5 Settembre. Significa che il traffico contenitori nel terminal supera il risultato record raggiunto nel 2016.

Il tetto del milione, infatti, è stato toccato con un mese di anticipo rispetto all'anno scorso. Il dato di Settembre conferma l'ottima performance del singolo
(continua a pagina 2)

Da inizio anno

il mese di Agosto quando il traffico contenitori del terminal genovese aveva superato la soglia dei 135 mila teu, in crescita del 20% rispetto al mese di Agosto del 2016.

PER LA VALORIZZAZIONE DEI WATERFRONT PORTUALI DA PARTE DELL'ADSP

Tredici progetti di recupero nei porti di Livorno e Piombino

Sono stati presentati alla società di investimenti immobiliari del ministero delle finanze - La collaborazione con i Comuni

LIVORNO - La valorizzazione delle due Fortezze, quella nuova e quella vecchia, gli interventi di consolidamento e restauro delle murature originarie del Bastione del Forte di Porta Murata e del Fortino della Sassaia; il restauro del Forte della Bocca; il ripristino dell'acquaticità e la valorizzazione della Torre del Marzocco; e ancora: il recupero del sistema delle cantine e dei fossi; la rifunzionalizzazione del sikos dei Gianari e il restauro del Cinema dell'Accademia Navale; il recupero

dell'ex centro ricreativo aziendale Acciaierie di Piombino (centro Pegaso) e la valorizzazione di quattro edifici storici fronte mare di Portoferraio (Palazzo Coppodé; la Gattaia; l'ex Pastificio del Grigolo; il padiglione dei Mulini).

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale intende ridisegnare il waterfront dei suoi porti, e lo fa in modo concreto, con tredici progetti che ha presentato ad Invimit (Investimenti Immobiliari Italiani Sgr S.p.A.), una società di gestione del

risparmio del Ministero dell'Economia e delle Finanze cui è stato affidato un fondo governativo per i waterfront portuali italiani.

L'Adsp, muovendosi di intesa con i Comuni di Livorno, Piombino e Portoferraio, è stata l'unica **Autorità Portuale** ad aver presentato progetti su cui investire nell'immediato. Non si tratta, da parte di Invimit, di un investimento a fondo perduto, ma di finanziamenti legati alla messa a reddito del patrimonio pubblico sito sul waterfront.

Le idee / 2

Porto, la sfida oltre il dilemma del Corno

Pietro Spirito*

Dall'insediamento della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno sono trascorsi nove mesi, un tempo utile per completare il ciclo di nascita di una istituzione, certamente non quello compatibile per trasformare il volto di un tessuto di infrastrutture che, particolarmente nel caso di Napoli, giaceva in

stato di abbandono da ormai almeno un decennio. Non si era proprio nella condizione di proseguire ordinariamente lungo un sentiero tracciato. C'era, e c'è, da riscrivere tutto. Disegno strategico, meccanismi operativi, procedure, regole, assetto organizzativo, annesso nella attività amministrativa, contenziosi con le imprese, rifondazione dei sistemi informativi.

> Segue a pag. 35

Dalla prima di cronaca

La sfida del Porto va oltre il Corno

Pietro Spirito*

In questi mesi la nuova istituzione si è concentrata sulla definizione dell'assetto di governance - varato a gennaio - , sulla approvazione del piano operativo triennale - completato a marzo - sul superamento di una serie di contenziosi con le imprese che hanno consentito il riavvio di alcuni cantieri che erano bloccati, sui lavori di restyling del Molo Beverello - completati a giugno - , sull'avvio e la conclusione delle gare più rilevanti per i progetti relativi agli investimenti prioritari, vale a dire il dragaggio ed i collegamenti stradali.

Non credo che nessuno abbia la bacchetta magica, certamente non la abbiamo noi. Non ho notato attenzione nel descrivere il lavoro complesso necessario per rinettere in linea una macchina anchilosata e bloccata da una lunghissima fase di tribolazioni, commissariamenti, incertezze strategiche ed operative.

Invece, in queste ultime settimane, mi sono sentito improvvisamente una rockstar della comunicazione cittadina. Le telefonate ricevute dai giornalisti in questi giorni sono un multiplo di quelle alla qual ho risposto nei nove mesi della mia attività. La ragione? O Cuomo. Tutti, evidentemente, si interrogano su questo tema in modo spasmodico, quasi che le sorti di Napoli, della Campania, del Mezzogiorno e della Nazione dipendessero dalla installazione provvisoria di un manufatto in porto.

Ora che il tema si è sciolto, con una decisione che, per motivi tecnici, ha indotto le parti a decidere per la non praticabilità del progetto, mi auspico che, d'ora in avanti, la medesima attenzione sia destinata ai temi strategici per il futuro del Porto di Napoli.

Sarebbe auspicabile innanzitutto dare una occhiata ai risultati sulle movimentazioni. Nei primi otto mesi del 2017 le principali componenti di traffico registrano una significativa crescita nei porti di Napoli e Salerno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Entrambi i porti, infatti, segnano nel settore del traffico commerciale un risultato estremamente positivo: nel settore del container l'aumento è pari all'11,1% nel porto di Napoli (343.883 contenitori in tea movimentati nei primi otto mesi del 2017 contro 309.606 dello stesso periodo del 2016) e del 13,1% nel porto di Salerno (287.243 nel 2017 contro 254.048 del 2016) contenitori in tea). La crescita complessiva dell'Adsp Tirreno Centrale raggiunge il 12%, con un totale complessivo contenitori movimentati di 631.126.

Nel traffico passeggeri, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 6,03% nei primi otto mesi del 2017. Nel porto di Napoli sia il traffico per le isole del Golfo sia per le isole maggiori risulta in crescita (+4,18%), con un volume complessivamente pari a 4.870.809 passeggeri, rispetto ai

4.875.601 nei primi otto mesi del 2016. Il porto di Salerno registra un forte crescita del 28,36% con 539.186 per i primi otto mesi del 2017 rispetto ai 420.713 dell'analogo periodo dell'anno precedente.

Solo nel settore del traffico croceristico si continua a verificare, sia a Napoli che a Salerno, il calo di traffico previsto, che tocca per Napoli il -28,78% rispetto allo stesso periodo del 2016 (606.940 croceristi nel 2017 contro 825.235 nel 2016). Il porto di Salerno registra nel traffico croceristico il -34,18% nei primi otto mesi del 2017, con 47.956 croceristi contro i 72.862 del 2016. Già sappiamo però che nel 2018 il traffico delle crociere a Napoli crescerà del 5%, considerata la programmazione che le compagnie hanno già comunicato, ed i primi segnali della pianificazione 2019 lasciano intendere una ulteriore crescita più significativa.

Sui cantieri e sui lavori, infine, voglio solo sottolineare il percorso di guerra che ci attende quando ci confrontiamo con la realtà burocratica del nostro Paese. Non c'è gara nella quale non si registrino offerte anomale, fatto che richiede un procedimento istruttorio ulteriore. Non c'è gara che non presenti un ricorso davanti al Tar, fatto che richiede il doveroso rispetto delle decisioni dei giudici. Siamo impegnati pancià a terra, tutti i giorni, per dribblare i paletti di uno slalom speciale che ci attende. Questo è il nostro dovere. Sono certo che l'informazione farà la sua

parte, raccontando doverosamente tutti gli ostacoli che ancora si frappongono perché il nostro Paese diventi moderno ed efficiente.

Il porto di Southampton, che nelle settimane scorse aveva deciso di effettuare un dragaggio, rispettando tutte le regole ha già aperto il cantiere impiegando un tempo complessivo tra decisione ed esecuzione pari a 30 giorni. Da noi solo la clausola «stand and still», quella che passa tra l'aggiudicazione provvisoria e l'assegnazione definitiva di un appalto, dura 35 giorni. Di cosa vogliamo parlare?

Intanto, così per fare dello sport nel nostro tempo libero, ci siamo impegnati, assieme alla Regione Campania ed al Governo, per fare nascere la zona economica speciale per i porti di Napoli e di Salerno, prima sperimentazione, assieme a quella di Gioia Tauro, in Italia. Chi investirà nei porti e nei loro porti avrà un totale credito di imposta per investimenti sino a 50 milioni di euro.

Resta aperto il tema di integrare il porto con la città. La vicenda del Cuomo ci ha indotto a ragionare sul fatto che utilizzare le infrastrutture portuali nei periodi di traffico inesistente per realizzare iniziative è una modalità per far vivere in modo diverso un rapporto che si è andato sfilacciando nel corso degli anni. Nei prossimi mesi faremo una gara per assegnare una concessione finalizzata a rivitalizzare lo spazio della Stazione Marittima quando, nel periodo tra novembre e gennaio, l'attività crocieristica si affievolisce.

* Presidente della Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale
© RIPRODUZIONE RISERVATA

MONOPOLI SI È SVOLTA ANCHE UNA RIUNIONE DELLA COMMISSIONE URBANISTICA ALLARGATA AI PROPRIETARI DELL'AREA

Il futuro «disegno» del porto continua a dividere la città

Le minoranze chiedono il ponte su via Vasco. Capdevila difende il progetto

EUSTACHIO CAZZOLA

● **MONOPOLI.** Progetto Solemare sul Porto. Angelo Papio solleva gli scudi di tecnici progettisti del posto e riunisce sé i «non ci sto» delle opposizioni puntando sullo sfondamento di via Vasco dalla villa comunale verso via Cala Curatori. Dal canto suo la Solemare proprietaria dell'area dell'ex cementeria e degli Oletifici Marasciulo (area P1) difende l'operato dei suoi progettisti su un'area di fatto privata dopo l'acquisto dalla famiglia Pesenti e homificata a proprie spese. Per progettare il nuovo volto di quella parte della città che prefigura un moderno quartiere sul mare, la Solemare ha chiamato progettisti del calibro di Oriol Capdevila, affiancato da vari professionisti del settore come l'architetto Palma Libraro e l'ingegnere Damiano Tinelli.

E l'altro pomeriggio c'è stata una commissione urbanistica allargata che ha visto la compresenza in sala Beigiola Razzoli di tecnici, opposizioni politiche, il dirigente della ripartizione tecnica Amedeo D'Onghia e ovviamente esponenti della Solemare. Commissione alla presenza del presidente Giacomo Piepoli. Capdevila sull'esito dell'incontro ritenuto positivo dalla Solemare e che in realtà non ha soddisfatto opposizioni e tecnici del posto, ha inviato alla «Gazzetta» in esclusiva la sua risposta. «Come manifestato alla Commissione urbanistica, ci ritroviamo con tre tipologie di questioni da affrontare. La prima, è la verifica dei numeri tecnici del progetto. E la risposta è stata quella che ha chiavato di D'Onghia in termini di trasparenza amministrativa. La seconda era l'approccio progettuale presentato da Papio ed Esposito. L'altro argomento era la proposta del prolungamento di via Vasco come via interna di scorrimento veloce, questa proposta, distrugge la morfologia di una città a due livelli, bella caratteristica di Monopoli. La proposta di Solemare, per noi progettisti presentata e confrontata, prevede la possibilità di trasformare questa area della città in un'area lenta, dedicata alle biciclette e pedoni in maniera che possa prolungarsi in tutta l'area interessata per il porto e il suo lungomare».

Capdevila difende l'idea di Ramba Papio invece rilancia la possibilità di un ponte dalla villa verso le Fontanelle a distanza di sicurezza dalle case e su una piastra che degrada verso il mare sul modello della Défense di Parigi, nel rispetto dei conti visivi delle strade che tagliano da est a ovest la città e verso nord.

Capdevila sbotta e bacchetta dicendo che l'in-

contro di venerdì ha trasformato «un'opportunità persa per il trasformare uno spazio di dibattito e partecipazione in uno di confronto in un tavolo per affrontare la vera problematica di questa area, le aree demaniale e la nuova proposta del porto che dà risposta a una realtà futura».

I tecnici del posto sintetizzano le esasperazioni sulle quantità da edificare (un incremento del

20% sull'edificabilità a nostro parere consentita dalle norme, rimarcano l'assetto generale e la forma della città, hanno messo in rilievo punti di vista diversi e in parte discordanti, rispetto al progetto del team guidato da Oriol Capdevila». Le opposizioni, Pd, Manisporche, Gruppo misto parlano di «amministrazione comunale distratta» e lamentano «criticità urbanistiche e normative presenti nel progetto privato». La Solemare con il progetto sottolinea «il valorizzare al meglio il water front dell'area». Le opposizioni puntano il dito sulle «quantità edificatorie»

IL PROGETTISTA

«Trasformata occasione di dibattito in un confronto politico»

MONOPOLI IN DUE DISTINTE MASSIVE CGIL, CISL E UIL CHIEDONO ALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI POTER DISCUTERE INSIEME SUI CONTI



IMPOSTE il palazzo di città di Monopoli

I sindacati lanciano l'appello «Il Comune riveda le imposte»

● **MONOPOLI.** Sindacati, associazioni e cittadini chiedono un incontro con l'amministrazione comunale, per la discussione e presentazione del Bilancio di previsione 2018, al fine di «poter dare il loro contributo propositivo alla proposta che verrà presentata al consiglio comunale cittadino, verosimilmente entro la fine del corrente anno». La missiva porta la firma congiunta di Antonio Guccione, Franco Piscicchio e Pier Paolo Napolitano. In stile sindacali fanno Cgil, Cisl e Uil.

In realtà si tratta di due lettere inviate al sindaco Emilio Romani e al presidente della Commissione bilancio Paolo Cosma. Viene così stilato un breve elenco delle proposte «per ripristinare elementi di equità e so-

lidarità che solo la negoziazione con le amministrazioni locali potrà portare alla coesione sociale». Chiedono all'Amministrazione comunale uno sforzo straordinario, che attraverso il confronto possa avviare tutte le azioni

Povertà, sicurezza sociale, disagio abitativo. Questi i punti cardine della questione da affrontare puntando alla decurtazione dell'addizionale all'Irpef, fissandone l'aliquota in misura non eccedente lo 0,8%. E inoltre le 3 sigle sindacali chiedono l'applicazione dei limiti di esenzione previsti a decorrere dal 2017, in presenza di specifici requisiti di reddito.

ITEMI

Povertà, sicurezza sociale e disagio abitativo

necessarie a fare progredire e aumentare il livello e la qualità dei servizi a tutti i cittadini con particolare riferimento ai soggetti più deboli, anziani, minori, disabili, povertà.

«Presso atto che questo Comune impone ai propri contribuenti un'unica Aliquota massima (0,8%) senza prevedere una diversificazione per scaglioni di reddito mentre dall'anno scorso prevede un'esenzione per una singola famiglia (4.999,99 euro)». E inoltre la richiesta di rimodulare le fasce di esenzione dei redditi Isee.

MOLA DI BARI IN CITTÀ ORTOPEDICI, RICERCATORI E FISIATRI DI TUTTA ITALIA

Il turismo congressuale «arma» di sviluppo del territorio

«Questi eventi sono fondamentali per la destagionalizzazione dei flussi turistici»

ANTONIO GALIZIA

● **MOLA DI BARI.** Chirurghi, ricercatori ed importanti esponenti del mondo scientifico si confrontano per due giorni al primo «Congresso nazionale sulle Infrazioni Mak (muscolo-scheletriche)» organizzato dalla Geopharma di Mola di Bari. Obiettivo della due giorni spiega Leonardo Lattaruli, amministratore delegato della Geopharma cui hanno partecipato quaranta, tra ortopedici e fisiatristi provenienti da tutt'Italia, è stata l'acquisizione e il perfezionamento di competenze nell'ecografia

muscolo-scheletrica e della necessaria pratica esecutiva».

L'APPUNTAMENTO. Ottimo corso di formazione coordinati da Maria Grazia Campanile sotto la guida dei docenti Fabio Martino (medico radiologo di Bari) ed Enzo Silvestri di Genova, coadiuvati da un panel di relatori e tutor esperti (i medici e tecnici specialisti Cesaruno di Bari, Martella di Lecce, Madau di Orlandi di Genova, Scoufrenza di Milano). «Abbiamo fortemente voluto questo congresso sul nostro territorio aggiunge Lattaruli - il primo a livello nazionale sulla tematica delle infrazioni muscolo-scheletriche, quindi all'avanguardia in questo specifico settore. Trattare questo tipo di patologie aggiunge - con la guida dell'ecografo significa poter monitorare il movimento dell'ago

e individuare il punto in cui iniettare il farmaco con la massima precisione. Ed i vantaggi per il paziente risultano evidenti: meno dolore, maggiore sicurezza, ridotta necessità di trattamenti integrativi».

ASPETTO TURISTICO. Il congresso medico è uno dei tanti organizzati nei comuni del barrese, un territorio che sta conoscendo un'importante sviluppo grazie anche al turismo congressuale. Tantissimi quelli organizzati da centri di ricerca, università, case farmaceutiche, società di comunicazione e consorzi nei comuni del Sud-Est, città di grande richiamo per le bellezze paesaggistiche e naturalistiche e la presenza di contenitori pubblici e privati, tutti ben organizzati e in grado di ospitare meeting e convention, offrendo nello stesso tempo servizi che ri-



spondono alle esigenze di queste organizzazioni. «In un ottico di essenziale destagionalizzazione dei flussi turistici - ammette Leonardo Lattaruli - sarebbe bello anche tramite eventi come questi congressi, catturare specifiche tipologie di turisti secondo logiche guidate da un sempre maggiore personalizzazione e qualificazione dei servizi turistici».

SVILUPPO Il turismo congressuale va sviluppato nell'ottica di destagionalizzazione dei flussi turistici

L'iniziativa di «Vivi la strada» A lezione di soccorso

● «Vivi la strada» e i volontari della pubblica assistenza di Sammichele hanno mostrato ai laureandi della patente di guida un filmato della centrale operativa 118 Bari/Bat in cui si spiega come, quando e perché si richiama un'autopiegna, oltre alle manovre che medici, infermieri e soccorritori mettono in atto per salvare una vita. Nozioni base che troppo spesso si danno per scontate, eppure possono fare la differenza tra la vita e la morte in caso di emergenza. Durante la lezione, inoltre, sono stati mostrati anche alcuni presidi sanitari importanti come il defibrillatore, barella spinale, pallone Ambu, il Kedi, fasciatore oltre al horsone con farmaci di pronto intervento. Infine si è dimostrato come si toglie il casco ad un centauro ferito, manovra che solo chi ha i requisiti deve fare, nessuno mai deve improvvisarsi medico, infermiere o soccorritore se non lo è. Intanto, il presidente dell'associazione Tonio Coladonato anticipa che, per l'anno scolastico 2017-18, «Vivi la strada» in vari comuni del Sud-est e Nord Barese è stato presentato il nuovo piano formativo ed educativo per minori dai 6 ai 13. In questo modo proseguirà il lavoro di diffusione della cultura della sicurezza: due sono i nuovi progetti, presentati anche al direttore di centrale 118 Bari/Bat dott. Gaetano Dipietro, rivolti alle scuole primarie e secondarie della provincia di Bari. «Speriamo che io me la cavo» e «Molto papà e mamma».

Confindustria Livorno-Massa Carrara: dal porto via al primo bando per la Darsena Europa

(FERPRESS) – Livorno, 3 OTT – Luce verde il 19 ottobre al tanto atteso accordo di programma per Massa Carrara che prevede da subito l'erogazione di 10 milioni di euro (5 dallo stato e 5 dalla Regione) a favore delle imprese e di ulteriori 10 milioni ancora dalla Regione Toscana, con firma al Mise. Avvio entro domani delle procedure per il bando di gara di una parte delle opere a mare relative alla Darsena Europa del porto di Livorno.

Con queste due notizie Confindustria Livorno-Massa Carrara ha tenuto a battesimo la prima assemblea che ha sancito l'unificazione fra le due rappresentanze industriali dei due territori della costa toscana.

Alla presenza del Presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, che, proprio sulla scorta di questi due annunci, ha ribadito la necessità di rivalutare a fondo il fattore tempo nelle decisioni quale fattore di competitività del sistema paese, sono stati affrontati in assemblea i problemi di due importanti territori e delle imprese che insistono sull'area di competenza della nuova confederazione unificata Livorno/Massa Carrara, che hanno in taluni casi caratteristiche di unicità.

Lo ha ricordato il presidente Alberto Ricci sottolineando in particolare i ritardi ormai cronicizzati nel processo di bonifica dei siti industriali: questo stallo – ha detto – causato principalmente dalla lentezza delle procedure burocratiche ha di fatto paralizzato il processo di reindustrializzazione ostacolando gli investimenti sia nella zona industriale Apuana sia nei territori di Livorno e Piombino. A questo proposito diventa urgente e indispensabile a Massa l'approvazione del Regolamento urbanistico (con parallelo chiarimento del ruolo del Consorzio Zona Industriale) e lo sblocco della SIR di Livorno, vittima – ha sottolineato Ricci – di un dialogo istituzionale carente che trova conferma anche nel mancato completamento delle bonifiche a Piombino.

Secondo Confindustria, che ha sottolineato il ruolo positivo svolto dal "Coordinamento multinazionali e grandi imprese" (52 aziende con oltre 9000 addetti e un ruolo crescente nella formazione), è venuto il momento di rilanciare con forza il progetto di una "Holding di Territorio", che tenga in squadra le Amministrazioni dei territori dell'area vasta della costa, con l'obiettivo di diminuire le conflittualità nella pianificazione delle infrastrutture e nella programmazione economica, e favorendo l'assunzione di responsabilità. Il modello è quello delle "macroregioni" e a questo fine non vanno sbagliati i passi nella definizione e attuazione del Piano Strategico di Sviluppo della costa con il Piano Regionale di Sviluppo 2016-2020.

Anche in campo portuale – secondo Ricci – è indispensabile accelerare l'integrazione fra Livorno e Piombino, confermando le perplessità circa lo smembramento del sistema portuale toscano in conseguenza dell'accorpamento di Marina di Carrara con La Spezia.

L'area costiera della Toscana rivendica anche una forte propensione all'innovazione che si sta concretizzando in grandi imprese come la Nuovo Pignone (BHGE), ma anche nel mosaico di quelle piccole e medie imprese (è il caso del settore lapideo e quindi dell'industria del marmo) che stanno raccogliendo con convinzione il messaggio di Industria 4.0.

Corsini: Pronta la pubblicazione del bando Darsena Europa

LIVORNO – Oggi verrà pubblicato il bando di gara per la progettazione delle opere foranee della Piattaforma Europa. Lo ha annunciato il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, ieri, **durante l'assemblea generale di Confindustria Livorno-Massa Carrara**, intervenendo alla tavola rotonda sul tema "Industria 4.0".

"Domani a Firenze si terrà la riunione del tavolo tecnico di monitoraggio messo in piedi dall' accordo programma," – ha detto Corsini – "non ci andremo senza prima aver pronta la pubblicazione del bando di gara sulla progettazione per la realizzazione delle opere foranee e di difesa. La Piattaforma Europa costituisce assieme all'insediamento di General Electric a PIOMBINO la priorità assoluta per l' Adsp".

"A Livorno – ha aggiunto il presidente dei porti toscani – abbiamo dato il via allo studio di fattibilità per la realizzazione di un approdo alla Bellana, mentre a Piombino vanno avanti le procedure per la concessione di un nuovo porto turistico alla foce del Cornia".

Nel suo intervento, Corsini, che ha comunicato come a breve verrà convocato il nuovo organismo di partenariato della Risorsa Mare (*"vero pivot per l'analisi strategica del Sistema Portuale"*), ha anche messo l'accento sull'importanza delle alleanze strategiche a livello di sistema fra le adsp: *la nuova generazione dei presidenti delle adsp è una squadra coesa – ha concluso – a livello macro regionale la sinergia tra le adsp è l'unica via percorribile se vogliamo competere con i porti del nord Europa. Insieme si vince".*

Intervento Corsini all'assemblea Confindustria a Carrara Sarà presentato oggi a Firenze bando di gara piattaforma Europa



Stefano Corsini alla tavola rotonda sul tema "Industria 4.0"

CARRARA - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale presenterà mercoledì 4 Ottobre, la gara per la progettazione delle opere foranee della piattaforma Europa. L'annuncio è stato fatto ieri a Marina di Carrara dal presidente Stefano Corsini durante l'assemblea generale di Confindustria Livorno - Massa Carrara.

«Domani (oggi per chi legge, ndr) a Firenze si terrà la riunione del tavolo tecnico di monitoraggio messo in piedi dall'accordo di programma, non ci andremo senza prima aver pronta la pubblicazione del bando di gara sulla progettazione per la realizzazione delle opere foranee e di difesa. La piattaforma Europa costituisce, assieme all'insediamento di General Electric a Piombino, la priorità assoluta per (continua a pagina 2)

Piattaforma Europa

l'AdSp», ha dichiarato Corsini nel suo intervento alla tavola rotonda sul tema "Industria 4.0".

«A Livorno - ha aggiunto il presidente dell'Autorità di Sistema portuale - abbiamo dato il via allo studio di fattibilità per la realizzazione di un approdo alla Bellana, mentre a Piombino vanno avanti le procedure per la concessione di un nuovo porto turistico alla foce del Cornia».

Nel suo intervento, Corsini, che ha comunicato come a breve verrà convocato il nuovo organismo di partenariato della Risorsa Mare («vero pivot per l'analisi strategica del Sistema portuale»), ha anche messo l'accento sull'importanza delle alleanze strategiche a livello di sistema fra le AdSp: la nuova generazione dei presidenti delle Autorità di Sistema portuale è una squadra coesa - ha concluso - a livello macro regionale la sinergia tra le Authorities è l'unica via percorribile se vogliamo competere con i porti del nord Europa. Insieme si vince».

Ma oltre al bando di gara per la piattaforma Europa, la prima as-

semblea che ha sancito l'unificazione fra le rappresentanze industriali dei due territori della costa toscana, ha rivelato un'altra importante notizia.

Il 19 Ottobre al Mise sarà firmato il tanto atteso accordo di programma per Massa Carrara che prevede da subito l'erogazione di dieci milioni di euro (cinque dallo Stato e cinque dalla Regione) a favore delle imprese e di ulteriori dieci milioni ancora dalla Regione Toscana.

Alla presenza del presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, che, proprio sulla scorta di questi due annunci, ha ribadito la necessità di rivalutare a fondo il fattore tempo nelle decisioni quale fattore di competitività del sistema Paese, sono stati affrontati in assemblea i problemi di due importanti territori e delle imprese che insistono sull'area di competenza della nuova confederazione unificata Livorno - Massa Carrara, che hanno in taluni casi caratteristiche di unicità.

Lo ha ricordato il presidente Alberto Ricci sottolineando in particolare i ritardi ormai cronicizzati

nel processo di bonifica dei siti industriali: questo stallo - ha detto - causato principalmente dalla lentezza delle procedure burocratiche ha di fatto paralizzato il processo di reindustrializzazione ostacolando gli investimenti sia nella zona industriale Apuana sia nei territori di Livorno e Piombino.

A questo proposito diventa urgente e indispensabile a Massa l'approvazione del Regolamento urbanistico (con parallelo chiarimento del ruolo del Consorzio Zona Industriale) e lo sblocco della Sir di Livorno, vittima - ha sottolineato Ricci - di un dialogo istituzionale carente che trova conferma anche nel mancato completamento delle bonifiche a Piombino.

Secondo Confindustria, che ha sottolineato il ruolo positivo svolto dal "Coordinamento multinazionale e grandi imprese" (52 aziende con oltre 9000 addetti e un ruolo crescente nella formazione), è venuto il momento di rilanciare con forza il progetto di una "Holding di Territorio", che tenga in squadra le Amministrazioni dei territori dell'area vasta della costa,

con l'obiettivo di diminuire le conflittualità nella pianificazione delle infrastrutture e nella programmazione economica, e favorendo l'assunzione di responsabilità. Il modello è quello delle "macroregioni" e a questo fine non vanno sbagliati i passi nella definizione e attuazione del Piano Strategico di Sviluppo della costa con il Piano Regionale di Sviluppo 2016-2020.

Secondo Ricci, anche in campo portuale è indispensabile accelerare l'integrazione fra Livorno e Piombino, confermando le perplessità circa lo smembramento del sistema portuale toscano in conseguenza dell'accorpamento di Marina di Carrara con La Spezia.

L'area costiera della Toscana rivendica anche una forte propensione all'innovazione che si sta concretizzando in grandi imprese come la Nuovo Pignone (Bge), ma anche nel mosaico di quelle piccole e medie imprese (è il caso del settore lapideo e quindi dell'industria del marmo) che stanno raccogliendo con convinzione il messaggio di Industria 4.0.

IERI AL POLO FIERISTICO DI MARINA DI CARRARA

Industriali in assemblea

L'analisi delle criticità ma anche dei punti di forza della Costa Toscana

CARRARA - Si è svolta ieri, come annunciato, l'assemblea generale degli (segue a pagina 10)

Industriali in assemblea

Industriali di Livorno e Massa Carrara presso il polo fieristico di Carrara Fiere, sui temi più importanti dell'economia del territorio, con particolare attenzione anche alle trasformazioni in atto sulla costa sia per l'entrata in vigore del "sistema" portuale Livorno-Piombino, sia per l'area di crisi e gli interventi della regione Toscana.

Ad aprire i lavori dell'assemblea è stato Alberto Ricci, presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara è seguita la tavola rotonda dal titolo "Industria 4.0: un'occasione per la reindustrializzazione della Costa Toscana" condotta dal direttore di Toscana 24 - Il Sole 24 Ore, Cesare Peruzzi, all'interno della quale si sono confrontati, da programma, Fabio Bonsignori, visiting professor all'Istituto di BioRobotica Scuola Superiore Sant'Anna, Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale; Erich Lucchetti, presidente della Delegazione di Massa Carrara; Antonio Mazzeo, presidente della Commissione Istituzionale per il rilancio della costa; Massimo Messeri, presidente Nuovo Pignone - Baker Hughes, a GE company e Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Le conclusioni sono state affidate a Vincenzo Boccia, presidente nazionale di Confindustria. Sui temi specifici dell'assemblea di ieri torneremo nel prossimo numero.

A Livorno l'Interreg Go Smart Med

LIVORNO - Due giornate significative, anche se molto specialistiche, sull'Interreg Italia-Francia nella sede della Camera di Commercio di Maremma e Tirreno.

In particolare, la seconda giornata del seminario informativo sull'Interreg marittimo Italia-Francia - progetti Go Smart Med e abbinati - è stato dedicato allo studio dei collegamenti navali tra Sardegna, Corsica e Toscana.
(segue a pagina 10)

A Livorno l'Interreg

con un seguito a chiusura dedicato alle aziende interessate. L'introduzione è stata svolta da Gloria Duri, della giunta camerale. Tra le relazioni, l'ingegner Patrizia Serra dell'università di Cagliari ha presentato il quadro delle principali relazioni di scambio dell'area marittima mediterranea sottolineando l'importanza dello sviluppo delle interconnessioni specialmente tra continente e isole. Un quadro programmatico tra connessioni a livello di area Italia-Francia e sui corridoi europei è stato illustrato da Riccardo di Meglio per conto della dottoressa Antonella Querci dell'Autorità portuale di sistema Livorno-Piombino. Hanno parlato anche i professori Fadda e Fancello dell'università di Cagliari, il professor Prati dell'università di Pisa, il dottor Bertuccelli per l'Autorità di sistema del mare di Sardegna e il dottor Arcangelo Merella della regione Liguria.

Come seminario informativo sui progetti Interreg, l'incontro ha fornito un'inquadramento sostanziale, anche se necessariamente di settore, su quelli che sono i progetti e le proposte di miglioramento dei collegamenti marittimi, ma non solo tra le regioni interessate: Sardegna, Corsica, Liguria e Toscana. Si è parlato anche di sviluppo culturale, di interscambio di esperienze dei giovani e naturalmente delle relazioni tra aziende. Seguiranno altri seminari, a rotazione nelle regioni interessate.

Progetto Hub Milazzo Confronto ampio in Consiglio

milazzo Tre sindaci, il presidente dell' **Autorità portuale**, l' ing.

Vincenzo Franza. Ci saranno tutti i protagonisti di una vicenda che si trascina da quasi un ventennio nella seduta straordinaria del consiglio comunale che il presidente Nastasi ha convocato per giovedì 12 per affrontare la questione del progetto che si intende attuare tra l' ex Montecatini, il Centro mercantile e il waterfront mamertino. E ovviamente oltre a Nino Nastasi, Lorenzo Italiano e Carmelo Pino, ci sarà anche l' attuale primo cittadino e tutti i consiglieri comunali.

L' obiettivo è avere un quadro chiaro del progetto denominato "Hub Milazzo" per poter decidere. Insomma niente prese di posizione a scatola chiusa. Ma sulla questione alcune forze politiche continuano ad esprimersi ritenendo che alla fine il rischio è l' arrivo dei tir in città. È il caso del consigliere di minoranza Franco Russo che ricorda la battaglia avviata già dieci anni fa contro questa ipotesi.

«Il rione di Ciantro - sottolinea - non può subire ancora traffico gommato: oltre a numerose abitazioni già esistenti sono nate decine e decine di cooperative per l' edilizia agevolata che hanno portato alla nascita di plessi scolastici per scuole medie, elementari e per l' infanzia, oltre alla imminente apertura della Chiesa della trasfigurazione. Prima di concludere accordi, per lo scarico del gommato nel porto attraverso l' asse viario e di piattaforma di stoccaggio, bisogna realizzare il tunnel di sottopasso, le infrastrutture, per far transitare i bisonti della strada». E preannuncia di essere pronto a scendere in piazza a fianco dei cittadini per difendere la zona e la città di Milazzo da interventi invasivi che sarebbero a vantaggio di pochi e danneggerebbero tutti gli altri.

Sottoscritto al Comune il contratto per la realizzazione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo

Firma storica per il porto di Tremestieri

È stata formalizzata anche la consegna delle aree demaniali marittime per le indagini ambientali

Emanuele Rigano Una firma storica, in realtà due perché oltre alla sottoscrizione del contratto per la realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale, è stata formalizzata la consegna delle aree demaniali marittime e lo specchio acqueo oggetto delle indagini ambientali e dei monitoraggi propedeutici all'avvio e all'esecuzione dei lavori. Il quadro è completo con l'Autorità Portuale, ente che gestirà il nuovo porto, che una volta ultimati gli interventi della Nuova Coedmar tornerà in possesso pieno delle superfici.

L'attesa sottoscrizione è arrivata ieri mattina nella Sala Giunta del Comune, che ha accolto quasi tutti i protagonisti del lungo iter che, giunto a conclusione, cambierà il quadro viario cittadino ma non solo. È stato un lavoro complesso e difficile reso possibile dalla collaborazione tra pubbliche amministrazioni e dalla spinta propulsiva che tutte le persone coinvolte hanno dato, con in testa il sostegno attento del ministro alle Infrastrutture, Graziano Delrio, che con la sua struttura ha seguito tutti i passaggi consentendo oggi di poter guardare concretamente alla realizzazione di un'opera fondamentale per molte ragioni. Il componente del governo nazionale, come ha spiegato il sindaco Renato Accorinti, avrebbe voluto partecipare alla sottoscrizione del contratto ma non è stato possibile far coincidere i suoi impegni con quelli del primo cittadino. Delrio ci sarà però per l'apertura dei cantieri, al pari dell'ingegnere Francesco Di Sarcina, oggi all'Ap di La Spezia ma il cui ruolo cruciale nel portare avanti l'opera è stato evidenziato praticamente da tutti.

Cosa accadrà adesso? La ditta dovrà consegnare all'Amministrazione il progetto esecutivo validato, successivamente sarà possibile inaugurare il vero e proprio avvio degli interventi.

«La prossima settimana definiremo un protocollo d'intesa con l'Authority per rafforzare il processo amministrativo - ha evidenziato il direttore generale, Antonio Le Donne -, so che sembra difficile credere a quello che sta accadendo, noi stiamo facendo tutto il possibile affinché neppure un giorno venga perso». I tempi previsti per la realizzazione dell'opera sono fissati in diciotto mesi dalla consegna dei lavori, poco meno di tre anni se si considerano anche i tempi amministrativi per collaudi e approvazioni.

-segue

«Sono state spese parole e parole, ma alla fine si sta raggiungendo un risultato che risolverà due problemi - ha evidenziato il commissario straordinario dell' **Autorità portuale di Messina, Antonino De Simone** -. L' abbandono della rada San Francesco e la salvaguardia della vita umana con l' addio al transito dei Tir dal Centro della città. In cinque anni bellissimi ho partecipato a diversi appuntamenti importanti, ma nessuno come questo».

Nuovo porto a Tremestieri, gli scenari

La realizzazione della nuova infrastruttura cambierà completamente la città

Tutto il naviglio, privato e non, tutti i mezzi pesanti dovranno utilizzare l' approdo a sud, una volta ampliato, da e per il continente. E per 365 giorni l' anno, assicura chi si appresta a realizzarlo questo nuovo porto. Il nemico può essere costituito dallo Scirocco che più volte ha messo ko i due scivoli già esistenti dal 2003, ma il nuovo bacino nasce tenendo conto di questa criticità. Per mareggiate record che dovessero ostacolare le manovre in entrata e uscita, può tornare utile il Molo Norimberga all' interno della Falce, oggi utilizzato per le autostrade del mare e che, più o meno negli stessi tempi del nuovo porto di Tremestieri, sarà facilmente raggiungibile attraverso la nuova via Don Blasco. Insomma, i presupposti per poter restituire la rada S. Francesco ad altro uso, sembra esserci tutti. A Tremestieri, quindi, bidirezionali e Autostrade del mare grazie ai 7 scivoli che saranno disponibili al termine della costruzione della grande infrastruttura da 72 milioni di euro. 570 i giorni lavorativi necessari una volta approvato il progetto esecutivo. Gli attuali due scivoli saranno parte integrante del nuovo porto e, secondo i piani, saranno quelli che meno risentiranno di insabbiamenti post mareggiate.

La nuova struttura che nasce più a sud rispetto a quella esistente proteggerà i due scivoli che presto potrebbero anche diventare tre. Inoltre, nell' ambito dell' appalto che la Nuova Coedmar di Chioggia si è aggiudicato, un intervento preliminare per ripulire i fondali prospicienti questa invasatura. Si tratta di realizzare una fossa asportando circa 150 mila metri cubi di materiale da utilizzare per il ripascimento della costa erosa. Per questo intervento è necessario uno stralcio progettuale da sottoporre all' approvazione del Genio civile opere marittime. La burocrazia è sempre in agguato.

PALAZZO ZANCA. È stato siglato ieri il contratto per la realizzazione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo. L' opera verrà completata in diciotto mesi

Ampliamento porto di Tremestieri Lavori al via entro la fine dell' anno

OOO Entro fine anno dovrebbero partire i lavori di ampliamento degli approdi di Tremestieri da due a sei moli e tra un mese la presentazione del progetto esecutivo che necessita dell' approvazione. È stato siglato ieri a Palazzo Zanca il contratto per la realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale. All' incontro hanno partecipato, tra gli altri, il sindaco, Renato Accorinti; il vicesindaco, Gaetano Cacciola; gli assessori ai Lavori Pubblici, Sergio De Cola, e allo Sviluppo Economico, Guido Signorino, il segretario generale/direttore generale del Comune di Messina, Antonio Le Donne; il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Messina, Antonino De Simone; ed il direttore tecnico della Nuova Coedmar srl, ditta aggiudicataria dei lavori, Orianna Boscolo. È stato anche sottoscritto il verbale di consegna delle aree demaniali marittime e lo specchio acqueo oggetto delle indagini ambientali e dei monitoraggi propedeutici all' avvio e all' esecuzione dei lavori. «Oggi è una data storica per la città di Messina - ha dichiarato il sindaco Accorinti - perché la firma di questo contratto consente l' apertura di un cantiere da 72 milioni di euro, che potrà finalmente e definitivamente liberare dal traffico pesante che per 50 anni ha afflitto la città. L' avvio dei lavori del porto di Tremestieri era il principale obiettivo del pro POTERI E POLTRONE NELLA SICILIA ORIENTALE gramma della nostra amministrazione ed è stato portato a termine». «Grazie alla collaborazione e alla sinergia tra le amministrazioni coinvolte - ha aggiunto l' assessore De Cola - si è compiuto oggi un passaggio molto importante». I tempi previsti per la realizzazione dell' opera sono fissati in diciotto mesi dalla consegna dei lavori; poco meno di tre anni se si considerano anche i tempi amministrativi per collaudi e approvazioni. «Sono felice di essere qui - ha concluso il direttore tecnico della Nuova Coedmar Boscolo - adesso bisogna passare ai fatti. Da parte nostra dobbiamo pensare solo a lavorare senza lasciare più spazio alle parole». (*ACAF*)

Palazzo Zanca. Sottoscritto anche il verbale di consegna delle aree demaniali marittime e lo specchio acqueo oggetto di indagini ambientali

Porto di Tremestieri, firmato il contratto

Siglato a Palazzo Zanca il contratto per la realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale. Presenti, tra gli altri: il sindaco, Renato Accorinti; l'assessore ai Lavori pubblici, Sergio De Cola; la presidente del Consiglio comunale, Emilia Barrile; il direttore generale del Comune, Antonio Le Donne; il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Messina, Antonino De Simone; e il direttore tecnico della Nuova Coedmar, ditta aggiudicataria dei lavori, Orianna Boscolo.

Sottoscritto anche il verbale di consegna delle aree demaniali marittime e lo specchio acqueo oggetto delle indagini ambientali e dei monitoraggi propedeutici all'avvio e all'esecuzione dei lavori. «È una data storica per la nostra città - ha dichiarato il sindaco Accorinti - La firma di questo contratto consente l'apertura di un cantiere da 72 milioni di euro, che potrà finalmente liberare la città dal traffico pesante, che per 50 anni l'ha afflitta; migliorerà i collegamenti via mare candidandosi seriamente a una quota del mercato della logistica nel bacino del Mediterraneo e sviluppando un nuovo segmento dell'economia cittadina.

È stato un lavoro complesso e difficile reso possibile dalla collaborazione tra Pubbliche amministrazioni e dalla spinta propulsiva che tutte le persone coinvolte hanno dato, con in testa il sostegno del ministro alle Infrastrutture, Graziano Delrio (assente ieri mattina), che ha seguito tutti i passaggi consentendo di potere guardare concretamente alla realizzazione di questa opera fondamentale per il futuro di Messina. Realizzare il porto di Tremestieri - ha proseguito Accorinti - vuol dire migliorare la sicurezza nelle strade e la qualità della vita, significa anche restituire ai cittadini la possibilità di usufruire della rada S. Francesco, avviando un percorso di recupero delle aree. L'avvio dei lavori del porto di Tremestieri era il principale obiettivo del programma della nostra amministrazione ed è stato portato a termine».

«Questa infrastruttura - ha affermato l'assessore De Cola - inciderà in modo significativo sulla crescita e sullo sviluppo della città. Firmare un contratto di tale rilevanza, non solo economica, è un'azione che più di qualunque parola esprime l'impegno continuo di questa amministrazione per la nostra Messina». I tempi previsti per la realizzazione dell'opera sono fissati in 18 mesi dalla consegna dei lavori; poco meno di 3 anni se si considerano anche i tempi amministrativi per collaudi e approvazioni.

Porto di Tremestieri. I sindacati: "E' una firma storica"

"Una data storica quella di oggi, 3 ottobre 2017, che sancisce ufficialmente la nascita di una grande infrastruttura portuale, strategica per la mobilità della città di Messina con un investimento da 72 milioni". Anche i sindacati, Fast Confsal e Ugl, esultano per la firma sul contratto del nuovo porto di Tremestieri. "Oggi con grande emozione, dopo anni di battaglie, problematiche tecniche e burocratiche - dicono -, il porto di Tremestieri con annessa piastra intermodale diventa realtà. Abbiamo lottato e sostenuto per anni questo progetto che da molti era considerato inappropriato e impossibile da realizzare, facendo sì che questa vicenda a noi fortemente connessa come cittadini e lavoratori sia diventata parte attiva delle nostre lotte sindacali. Una vittoria che appartiene alla città che avrà in dotazione di un' infrastruttura moderna che guarda al futuro e soprattutto verso le nuove generazioni in termini occupazionali e di vita della popolazione del territorio". Infine è tempo di ringraziamenti. "All' Autorità Portuale ed al suo commissario Antonino De Simone, al Comune di Messina, alla Regione Sicilia, al Governo a tutti coloro hanno avuto un ruolo attivo nei procedimenti propedeutici al traguardo. Ma non può ovviamente mancare un particolare e sentito ringraziamento all' ingegnere Francesco Di Sarcina, uomo cardine di tutto il progetto al quale va il nostro affettuoso saluto".

Messina, firmato il contratto per il nuovo porto di Tremestieri. Accorinti: "Portato a termine uno dei principali obiettivi della nostra Amministrazione" [FOTO]

Firmato a Palazzo Zanca il contratto per la realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri. I tempi previsti per la realizzazione dell'opera sono fissati in diciotto mesi dalla consegna dei lavori. Accorinti: "Oggi è una data storica per la città di Messina"

"Oggi è una data storica per la città di Messina perché la firma di questo contratto consente l'apertura di un cantiere da 72 milioni di euro, che potrà finalmente e definitivamente liberare dal traffico pesante che per 50 anni ha afflitto la città, migliorerà i collegamenti via mare candidandosi seriamente ad una quota del mercato della logistica nel bacino del Mediterraneo e sviluppando un nuovo segmento dell'economia cittadina. Il traffico pesante non è uno dei problemi di Messina, ma è il vero grande problema". Lo ha detto il sindaco Renato Accorinti in occasione della sigla a Palazzo Zanca del contratto per la realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale. All'incontro hanno partecipato, tra gli altri, l'assessore ai Lavori Pubblici, Sergio De Cola; la presidente del Consiglio comunale, Emilia Barrile; il segretario generale/direttore generale del Comune di Messina, Antonio Le Donne; il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Messina, Antonino De Simone; ed il direttore tecnico della Nuova CO.ED.MAR. srl, ditta aggiudicataria dei lavori, Orianna Boscolo. Nella mattinata di oggi è stato anche sottoscritto il verbale di consegna delle aree demaniali marittime e lo specchio acqueo oggetto delle indagini ambientali e dei monitoraggi propedeutici all'avvio e all'esecuzione dei lavori. "È stato un lavoro complesso e difficile - ha aggiunto il sindaco - reso possibile dalla collaborazione tra Pubbliche Amministrazioni e dalla spinta propulsiva che tutte le persone coinvolte hanno dato, con in testa il sostegno attento del ministro alle Infrastrutture, Graziano Delrio, che con la sua struttura ha seguito tutti i passaggi consentendo oggi di

-segue

poter guardare concretamente alla realizzazione di questa opera fondamentale per il futuro di Messina. Dopo 50 anni in cui il passaggio dei mezzi pesanti in città ha causato morte e inquinamento, realizzare il porto di Tremestieri vuol dire migliorare la sicurezza nelle strade e la qualità della vita, significa anche restituire ai cittadini la possibilità di usufruire della rada San Francesco avviando un percorso di recupero delle aree centrali. L' avvio dei lavori del porto di Tremestieri era il principale obiettivo del programma della nostra Amministrazione ed è stato portato a termine ". " Grazie alla collaborazione e alla sinergia tra le Amministrazioni coinvolte - ha aggiunto l' assessore De Cola - si è compiuto oggi un passaggio molto importante per arrivare alla realizzazione di questa infrastruttura che inciderà in modo significativo sulla crescita e sullo sviluppo della città. Arrivare alla firma di un contratto di tale rilevanza, non solo economica, è un' azione che più di qualunque parola esprime l' impegno continuo e assoluto di questa Amministrazione per la nostra Messina ". I tempi previsti per la realizzazione dell' opera sono fissati in diciotto mesi dalla consegna dei lavori; poco meno di tre anni se si considerano anche i tempi amministrativi per collaudi e approvazioni. "Sono felice di essere qui - ha concluso il direttore tecnico della Nuova CO.ED.MAR. Boscolo - adesso bisogna passare ai fatti. Da parte nostra dobbiamo pensare solo a lavorare senza lasciare più spazio alle parole ".

L' incontro

Portualità «Fare squadra per attrarre nuovi flussi»

Il presidente dell' **Autorità** del sistema **portuale** della Sicilia orientale, Andrea Annunziata, ha incontrato ieri, nella sede di Confindustria, il vicepresidente vicario degli industriali catanesi Antonello Biriaco, insieme ad una folta rappresentanza di imprese associate. «Un' occasione importante - ha detto Biriaco - per avviare da subito una grande sinergia con un' istituzione che avrà nei prossimi anni un ruolo di punta per lo sviluppo economico di tutto il sud-est della Sicilia. Sfruttare la nuova centralità del Mediterraneo, con i porti di Catania, Siracusa e Augusta è alla nostra portata, ma solo se sapremo giocare di squadra».

Biriaco - che rappresenterà gli industriali nell' organismo di partenariato della Risorsa Mare dell' **Autorità portuale** della Sicilia orientale, insediatosi proprio nei giorni scorsi - ha aggiunto: «Sviluppare le vocazioni naturali dei nostri approdi deve essere il nostro punto di forza. Il porto di Catania sta vivendo una rinascita importante con l' apertura alla città e con la nuova darsena commerciale. Ora dobbiamo aumentare l' appetibilità del nostro porto rispetto ai grandi flussi croceristici, ma soprattutto aprirci al diportismo privato di fascia alta».

Nodo centrale è l' istituzione in Sicilia delle zone economiche speciali (Zes) per le quali in governo ha già stanziato 200 milioni nel prossimo triennio, mirando ad attirare nuovi investimenti nelle aree **portuali** del Sud, attraverso un mix di incentivi fiscali, creditizi e semplificazioni burocratiche. «Abbiamo già avuto modo di sottolineare, proprio in occasione dell' incontro con il ministro per la Coesione territoriale, Claudio De Vincenti, la nostra attenzione verso i vantaggi offerti da questi nuovi incentivi previsti dal decreto "Resto al Sud" - ha proseguito Biriaco -. Abbiamo una carta da giocare bene e in tempi rapidi anche per il nostro territorio, che ora deve puntare ad un progetto di zona economica speciale che sia moltiplicatore di investimenti ma anche volano per la rigenerazione urbana».

«La fascia orientale della Sicilia deve diventare l' area **portuale** più appetibile e sicura di tutto il Mediterraneo - ha detto Annunziata - Il raddoppio del canale di Suez può significare per noi un aumento dei flussi di container dagli attuali 100 mila ad 1 milione». Per cogliere questa opportunità occorre mettere in campo una «sinergia strategica tra attori istituzionali e categorie produttive». Quanto alla Zes, secondo Annunziata «deve estendersi in maniera significativa dalle aree **portuali** all' entroterra dell' Isola e sarà fondamentale per garantire la sburocratizzazione delle procedure amministrative, offrendo tempi

-segue

e costi certi alle imprese».

in breve

Confindustria Oggi incontro con presidente dell' **Autorità Portuale** Oggi alle 9 il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** di Catania e Augusta, Andrea Annunziata, incontrerà gli imprenditori associati nella sede di Confindustria (viale Vittorio Veneto 109). Al centro dell' incontro, al quale parteciperà il vicepresidente di Confindustria Catania, Antonello Biriaco, le tematiche connesse allo sviluppo del sistema **portuale** della Sicilia orientale.

Cannizzaro Fundraising dinner Oggi alle 10, nell' aula congressi dell' ospedale Cannizzaro, presentazione di Fundraising Dinner, appuntamento con la solidarietà in favore della ricerca sulla fibrosi cistica.

Prefettura Vicari nuovo capo di gabinetto Il prefetto Silvana Riccio ha nominato nuovo capo di Gabinetto il viceprefetto Patrizia Vicari, che proviene dal Dipartimento di pubblica sicurezza del ministero dell' Interno, dove ha svolto la propria attività nell' ambito della segreteria tecnico-amministrativa per la gestione dei fondi europei e programmi operativi nazionali.

Il viceprefetto Vicari ha svolto diversi incarichi, compreso l' Ufficio di Gabinetto del ministro e in tale contesto ha frequentato l' Ecole Nationale d' Administration - Ena, conseguendo il diploma in Amministrazione Pubblica Internazionale.

Sviluppo Catania e Augusta Ecco come cresceranno

CATANIA - Lo sviluppo fa rotta al Sud. Un progetto ambizioso sì, ma possibile grazie alla presenza di due porti strategici come Catania e Augusta, due assi nella manica in cui risiedono le condizioni per un rilancio territoriale del Sud. Se ne è parlato lungamente quest'oggi nel corso di un incontro organizzato da Confindustria a Catania nella sede di via Vittorio Veneto. Ospite illustre Andrea Annunziata, presidente, di recente nomina, dell'Autorità Portuale di Catania e Augusta che ha incontrato il vicepresidente vicario degli industriali catanesi Antonello Biriaco, insieme ad una folta rappresentanza di imprese associate. "C'è intanto un grande confronto con il territorio, sindacati e istituzioni. Stiamo mettendo a punto una strategia per rendere il Porto - quale industria fra le più importanti della Sicilia orientale- moderna, sicura e sostenibile anche sul piano ambientale. Intendiamo muoverci intanto con gli investimenti", ha spiegato Annunziata. L'incontro di oggi è stato occasione da parte degli imprenditori per avviare da subito un dialogo fattivo con un'istituzione che avrà nei prossimi anni un ruolo di rilievo per lo sviluppo economico di tutto il sud-est della Sicilia. "Si tratta di due porti molto importanti, anche sul piano sinergico, non sono completamente in concorrenza fra di loro. Perché Catania ha diverse vocazioni: croceristica, diportistica, peschereccio, commerciale mentre Augusta è prettamente commerciale", ha dichiarato Biriaco che si è peraltro da pochi giorni insediato per rappresentare gli industriali nell'organismo di partenariato della Risorsa Mare dell'Autorità portuale della Sicilia orientale. E al centro dell'incontro è stato il Porto di Catania fra progetti e speranze future. "A Catania grazie alla nuova darsena il vecchio porto è stato liberato dai vari semi rimorchi e container, rendendolo fruibile alla città in virtù anche del grande progetto waterfront. Il processo che prevede un collegamento fra realtà portuale con la città è già stato avviato", ha detto Biriaco. In questo Annunziata è stato chiaro. "Il riordino delle banchine e del complessivo sistema aeroportuale della Città è un progetto ambizioso che andrà avanti e siamo certi darà i suoi frutti". In tal senso sarà indispensabile intercettare il flusso dei mega yacht. "Cercare di capire e individuare le esigenze del mercato è indispensabile per gettare le basi dello sviluppo - prosegue Biriaco - Il mercato oggi ci induce a pensare che l'arrivo a Catania di un flusso d'imbarcazioni quali grossi yacht (50 metri in su) possa rappresentare un volano dello sviluppo per la città: perché il turista una volta sceso a Catania deve poter avere la possibilità di conoscere le nostre decine di eccellenze, enogastronomiche, cultura, patrimonio storico e non solo". Tra le opportunità più importanti una gara d'appalto, in programma a breve, per la realizzazione di una

-segue

nuova stazione marittima a Catania. Un'opera imponente che prevedrà un investimento pari a milioni di euro. Un tema cruciale a cui si lega il ruolo nuovo assunto dalle Zes, zone economiche speciali, (Catania e Augusta ne sono comprese). La qualificazione di tale aree come Zes consentirà di attrarre investimenti esteri o extra-regionali, attraverso incentivi, agevolazioni fiscali, deroghe normative. Si tratta di un recente decreto legge varato nell'ambito delle politiche di rilancio del Sud. "Per noi imprenditori - ha continuato Biriaco - rappresenta una grande opportunità commerciale, è una grande mano perché consente peraltro un vero processo di sburocratizzazione. Un argomento importante, nato in intesa con il ministro Claudio De Vincenti, in quanto opportunità di sviluppo non solo segnatamente al Porto, ma anche su quello delle retro portualità: la cemenzeria di via Domenico Tempio, per fare un esempio dovrà essere necessariamente accorpata alla realtà del nostro Porto. Non esiste sviluppo di un Porto senza retro portualità", precisa. "Già la nostra darsena - aggiunge il presidente di Confindustria - è piccola per poter accogliere i volumi di traffico che Catania registra. In tal senso dovrà essere previsto un ampliamento, intervenendo anche su quelle aree che non sono particolarmente attrattive per renderlo maggiormente fruibile al croceristica". Ma la salita è appena iniziata. "Il primo passo - spiega Annunziata - è l'unificazione, così come previsto dalle legge, ovvero unificare tutto, dalle piante organiche, ai bilanci, ma nel frattempo non rimarremo con le mani in mano: puntiamo al rilancio delle due infrastrutture cercando di superare anche i problemi del passato, come la retro portualità, per esempio, che non può esaurirsi a due tre chilometri da mare. Lo scopo è dare l'immagine di una Sicilia orientale che lavora e vuole modernizzare tutto per rendersi appetibile sul mercato sia sul piano commerciale che turistico. E sono fiducioso. Anche le Zes porteranno dei vantaggi in tal senso". Insomma, lo sguardo è rivolto ai bisogni del territorio. "La Sicilia ha avuto sempre la fortuna di trovarsi al centro del Mediterraneo, aggiunge il presidente dell'Autorità Portuale, ma finora ne ha ricavato troppi problemi. Questo momento, dunque, - anche di grande solidarietà espressa da parte di questa regione - deve fare proiettarsi in avanti. E' giusto dunque approntare sistemi che offrano risposte concrete sul piano economico". E ancora, Augusta e Catania, sono due buone realtà, "che necessitano però di un rapido processo di modernizzazione. Abbiamo anche bisogno di una buona cantieristica per assistere le grandi navi che solcano il Mediterraneo", conclude Annunziata. Oltre al riordino delle banchine e al miglioramento complessivo dell'appeal del Porto di Catania, Biriaco si sofferma anche sull'aspetto legato al decoro urbano in relazione soprattutto al complessivo utilizzo dell'area nel fine settimana. "Ben vengano le aree commerciali, ma il core business di un porto non può essere solo quello. Occorre calmierare le potenzialità derivanti dalle attività commerciali. Nel fine settimana si registra un'ondata di utenti, il che è una cosa positiva, ribadisco, ma crediamo che vada tutto rivisto in un'ottica di ordine pubblico e legalità", conclude Antonello Biriaco.

Con l'Italian Cruise
tocca a Palermo
la stima per il 2018



Pasqualino Monti

PALERMO - La presidenza di Pasqualino Monti
(segue in ultima pagina)

Con l'Italian Cruise tocca

all' **Autorevolezza** di sistema della Sicilia occidentale - Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani - esordisce con la grande manifestazione dedicata alle crociere in Italia e nel Mediterraneo, ovvero la settima edizione dell'Italian Cruise Day in programma per venerdì prossimo 6 ottobre. Il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo - con il supporto di CLIA si conferma molto partecipato con oltre 250 presenze attese da tutta Italia per un'intensa giornata di studio, confronto e dibattito sulle ultime tendenze, le dinamiche, i processi produttivi, gli attori e le prospettive del settore in Italia.

Il forum vedrà anche quest'anno la presentazione dell'Italian Cruise Watch 2017, il rapporto di ricerca di riferimento sul settore crocieristico in Italia curato da Risposte Turismo, contenente i dati più aggiornati e rilevanti e le previsioni per il futuro del comparto.

Rispetto ai dati a consuntivo registrati nel 2016, le proiezioni aggiornate relative alla chiusura del 2017, presentate in anteprima in occasione della conferenza stampa di Palermo del presidente Monti con i vertici di Risposte Turismo confermano la contrazione prevista sin dall'inizio dell'anno, evidenziando una riduzione ancor più marcata sia per quanto riguarda il numero di crocieristi movimentati (imbarcati, sbarcati e transitati) dai porti italiani (-7,8%, per un totale di 10,2 milioni che per le toccate nave (-11,3%, per un totale di poco superiore a 4.400), a chiusura di un biennio che sembrava poter avviare un nuovo ciclo positivo per la

crocieristica nazionale. Tali dati sono il frutto delle stime fornite a Risposte Turismo da oltre 40 porti crocieristici italiani che hanno concentrato nel 2016 il 99,6% del totale nazionale dei crocieristi movimentati e il 96,6% degli accessi. Ma come è stato recentemente evidenziato anche nell'ambito dei preventivi 2018 della livornese Porto 2000, il settore sembra in ripresa per l'anno prossimo. E c'è un forte impegno di tutti i porti per riconquistare le compagnie "perdute".

"Le stime di chiusura dell'anno 2017 - ha commentato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo - non possono che indurre i decision maker del comparto ad interrogarsi su come riconquistare i volumi di traffico persi. Una strada non semplice, che certamente dovrà contemplare da un lato un recupero di appeal internazionale quanto a destinazioni, itinerari scali, così da convincere le compagnie ad orientare le scelte di deployment a beneficio del nostro paese, e dall'altro uno sforzo in più per conquistare la domanda italiana che, verosimilmente, imbarcandosi in un porto nazionale, sceglierebbe crociere che scalano in due se non tre realtà del Paese incidendo considerevolmente sul totale dei movimenti passeggeri.

E certamente i porti, all'indomani della riforma sulla governance, dovranno impegnarsi non poco per adeguare la propria offerta ai servizi ed agli standard richiesti ormai con continuità dalle compagnie come, ad esempio, la profondità dei fondali e i possibili rifornimenti di LNG, due questioni sempre più indelegabili".

Nell'ambito di Italian Cruise Day 2017 si terranno inoltre le consegne del Premio di Laurea ICD (valore: 1.000 euro), dedicato alla migliore tesi di laurea sulla produzione e/o il turismo crocieristico, e del Premio di Laurea Assoport (valore: 500 euro),

conferito all'autore della miglior tesi sulla portualità crocieristica.

La giornata terminerà con la nuova edizione di Carriere@ICD, l'unico career day in Italia dedicato al settore crocieristico che darà la possibilità a 50 giovani desiderosi di intraprendere un percorso professionale in questo comparto di ascoltare presentazioni aziendali e svolgere una serie di incontri e di colloqui one to one con alcune delle più importanti aziende del comparto, tra cui compagnie di crociera, aziende portuali, agenzie marittime, tour operator e network di agenzie di viaggio.

Confermata la partecipazione a Carriere@ICD di Ant Bellettieri & Co., Cagliari Cruise Port e Catania Cruise Terminal, FY4U, CIMA Viaggi, Costa Crociere, Destefano Speciale & Co., MDT Servizi Turistici, Meli Maritime, MSC Crociere, Isla Ship, Navigare Travel, Naviservice, Royal Caribbean International e Sailing Race Service.

"Ospitare a Palermo un appuntamento consolidato come l'Italian Cruise Day" - ha dichiarato nella sua recente presentazione Pasqualino Monti - è per me un onore e un modo per avviare simbolicamente il mio lavoro di presidente della nuova Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale che ingloba, oltre a Palermo e Termini Imerese, anche Trapani e Porto Empedocle, in un unico grande sistema di gestione". Il forum - ha proseguito Monti - è anche l'occasione per evidenziare, assieme a tutto il cluster marittimo, gli aspetti e le potenzialità più rilevanti dello scenario attuale e delle prospettive del settore crocieristico italiano, prendendo coscienza della opportunità che esso riveste. Inoltre sono felice di accogliere i partecipanti in una città come Palermo, che ha sorpreso anche me, e che gli ospiti possano visitare scoprendo quanta bellezza contiene".

Msc e Hamburg Sud, ultimo attracco Le nuove navi non arrivano da noi

Lo storico servizio marittimo per il Sudamerica dà l'addio a Livorno

E' STATO, per decenni, uno dei servizi marittimi storici dal porto labronico: da Livorno al sud America, ne hanno scritto persino grandi come Oriana Fallaci e Curzio Malaparte. Ma dai prossimi giorni - le circolari delle compagnie di navigazione interessate non lasciano dubbi - le linee di navigazione di Msc e di Hamburg Sud, che caricavano anche per altri vettori, lasceranno Livorno per attestarsi su Genova. Motivazione ufficiale: l'Alleanza cambia navi ed adotta vettori più grandi per motivi di economia di scala, che non possono entrare, per questioni di pescaggio, a pieno carico in Darsena Toscana. Gli agenti livornesi delle compagnie interessate non parlano, ma da Genova arrivano i particolari del cambio di destinazione. Msc (Mediterranean Shipping Company), che è la seconda compagnia al mondo nel settore dei contenitori, si era attestata soltanto ad inizio 2017 in Darsena Toscana sponda est, traslocando dalla sponda ovest. Primo viaggio, la Msc Alicante.

AL TERMINAL Lorenzini si erano attrezzati alla meglio con un parco di semoventi di ultima generazione e con rese più che soddisfacenti. Anche Hamburg Sud, che con Msc

ha un 'apparentamento' operativo, ha scalato la sponda est, caricando contenitori destinati al sud America anche per le compagnie Hapag Lloyd, Cma, Maersk e in parte Zim. Un motivo per cui sarebbe stato deciso di concentrare il servizio su Genova sembra essere anche il diktat dell'Antitrust in vista della

L'ANTITRUST
Tra i motivi della decisione la messa in discussione della libertà di concorrenza

definizione dell'acquisizione di Hamburg Sud da parte di Maersk, primo vettore al mondo. Il merger - ha detto l'Antitrust - sarebbe troppo forte e non rispetterebbe la libertà di concorrenza. Così è stato deciso di mettere meno navi, ma più grandi: che a Livorno non entrano a pieno carico. Sembra che su Livorno rimarranno i servizi con il sud America solo con trasbordi a Tangeri (in entrata) e da Genova (in uscita). Ma i traffici consolidati che affluivano dal Veneto, dall'Emilia e dal centro/sud rischiano di migrare definitivamente.

A.F.



Maersk è in procinto di acquisire Hamburg
La motivazione ufficiale parla di vettori più grandi



LEADER | contenitori caricati da Hamburg Sud hanno avuto per lo più destinazione principale i maggiori porti del sud America

Panama, l'Authority autorizza lo scambio di slot tra "alleati"

Panama - La Panama Canal Authority (ACP) ha annunciato di aver introdotto la possibilità per le compagnie appartenenti alla stessa alleanza, di scambiare gli slot di passaggio. Lo swap sarà possibile dal 1 dicembre e si potrà realizzare tra nave della stessa tipologia e dimensione, purchè appartengano alla stessa alleanza di vettori. Alla sostituzione non si applicheranno sovrattasse.

Il porto di Ashdod intende investire 367 mln di dollari

ASHDOD - Il porto israeliano di Ashdod intende investire fino a 367 milioni di dollari Usa in progetti strategici per far fronte alla presenza di navi portacontenitori sempre più grandi.

La Ashdod Port Company (Apc) ha già investito centinaia di milioni di dollari in mezzi, infra-
(continua a pagina 2)

Il porto di Ashdod

strutture e rinnovamento del porto; adesso è in fase di acquisizione di nuove infrastrutture, risorse umane e sta migliorando il sistema logistico per accogliere adeguatamente le grandi navi porta contenitori.

"Apc" può già operare su navi con lunghezza fino a 367 metri e pescaggi di 14,8 metri ma la realizzazione dei nuovi progetti consentirà di accogliere navi con lunghezza superiore ai 400 metri.

Gli investimenti prevedono l'acquisto di una nuova gru Ship-to-Shore che sarà installata come settima gru alla banchina 23 e sarà utilizzata per le operazioni di imbarco e sbarco su navi larghe 22 metri.

IL PORTO OLANDESE PRESENTA UN PROGETTO SPERIMENTALE

Anche Rotterdam punta sul blockchain

Nasce il BlockLab in collaborazione con Comune, Exact e la banca Abn Amro

ALBERTO GIHARA

GENOVA. Il sistema blockchain attira sempre più entusiasmo fra gli operatori dello shipping. Adesso entra in campo un pezzo grosso del settore come l'**Autorità portuale** di Rotterdam, che ha annunciato l'avvio di un progetto sperimentale per l'utilizzo della tecnologia informatica che garantisce alti livelli di riservatezza e sicurezza. L'impegno del porto in questo campo comincia con l'organizzazione di un evento, il BlockLab, finanziato congiuntamente con il Comune di Rotterdam. Ma l'ambizione è arrivare a applicazioni concrete. «Sto pensando - ha annunciato il presidente e ceo dell'**Authority, Allard Castleijn** - alle numerose applicazioni che possono essere realizzate all'interno della catena logistica grazie al blockchain. Questo ci permetterà di organizzare i flussi di merce in maniera più efficace. Questo passo è perfettamente in linea con le nostre ambizioni di "porto intelligente"».

Le applicazioni portuali della tecnologia blockchain, che ha avuto una forte crescita di interesse nel corso del 2017,



Il porto di Rotterdam

si aggiungono a quelle in via di definizione anche da parte di broker, assicuratori e compagnie marittime. Uno dei primi progetti concreti che verranno presentati durante il BlockLab è un'applicazione per i finanziamenti nel settore logistico-portuale. L'applicazione è stata sviluppata in collaborazione con Exact e la banca Abn Amro. Inoltre, verranno annunciati i vincitori di un finanziamento per lo sviluppo di applicazioni basate sulla tecnologia blockchain nel settore dell'energia. Il

BlockLab partirà con un gruppo di cinque persone che lavoreranno nel Cambridge innovation center di Rotterdam. Si cercherà di testare teorie e idee relative a blockchain per trasformarle in opportunità concrete e affidarle poi a consorzi di sviluppatori e utenti. Il laboratorio servirà anche come centro di ricerca per il settore privato. Il gruppo lavorerà in collaborazione con l'Università di scienze applicate di Rotterdam. Maaertten Struijvenberg, vicesindaco di rotterdam con delega agli

affari economici, ha spiegato: «Si parla molto intorno al blockchain, ma finora non ci sono state molte applicazioni pratiche. Noi cambieremo la situazione con il BlockLab. E' importante perché abbiamo davvero bisogno di innovazioni per lanciare l'economia del futuro. E il blockchain può aiutarci a raggiungere questo risultato».

Il laboratorio è il risultato concreto di un percorso cominciato a novembre del 2016, quando il porto di Rotterdam è entrato in un consorzio di banche e altri organismi il cui obiettivo è proprio lo sviluppo della tecnologia blockchain. L'obiettivo è la condivisione di informazioni logistiche e commerciali fra le parti. «Attualmente il blockchain - spiega una nota del porto di Rotterdam - è uno dei campi più cruciali dell'innovazione. L'idea di base è che l'utente può condurre transazioni senza coinvolgere un intermediario. La tecnologia garantisce i controlli necessari e assicura che la transazione avvenga automaticamente. Questo permette di creare reti su larga scala più efficienti».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Barcellona, anche il porto è insofferente / L'ANALISI

Genova - Barcellona non è uno dei primi porti mediterranei (ha chiuso il 2016 testa a testa con Genova), ma certamente è uno di quelli che presenta meglio. Niente a che fare lo spettacolo troppo spesso trasandato delle banchine italiane

Genova - Barcellona non è uno dei primi porti mediterranei (ha chiuso il 2016 testa a testa con Genova), ma certamente è uno di quelli che presenta meglio. Niente a che fare lo spettacolo troppo spesso trasandato delle banchine italiane: la funivia dalla Barceloneta alla fortezza del Montjuic passa come un fuso sopra fumaioli e piscine delle navi ferme intorno al palazzo dell'Autorità portuale, che chiude la parte più antica dello scalo, tra barche a vela, la Rambla e il centro commerciale Maremagnum. Verso Sud, i terminali traghetti, container e rinfuse fronteggiano bianchissime stazioni delle crociere e i depositi sul Moll de Adossat, il porto in mezzo al mare ricavato sulla diga foranea. Più giù il terminal auto, lo scalo petroli e del gas ingentilito da un po' di verde (vero) e il porto container semi-automatico del Moll Prat sono il fronte mare della piana a Sud della città, dove si produce gran parte del 20% di pil spagnolo rivendicato dagli autonomisti. **Come tutti i porti nazionali**, anche questo scalo guidato dall'ex vice-presidente del Barcellona F.C. Sixte Cambra, ha spesso mostrato segni di fastidio per il centralismo di Madrid. È infatti nella capitale castigliana, a 360 chilometri dal mare più vicino, che si decidono le sorti delle 28 Autorità portuali sparse sulla costa iberica. Lo Stato garantisce ai porti autonomia finanziaria, ma le strategie e i grandi progetti sono coordinati dal centro, dall'ente Puertos del Estado. **«Ricordo che una volta** - dice Giuliano Gallanti, ex presidente dell'associazione dei porti europei (Espo), già alla guida delle Authority di Genova e Livorno - il direttore commerciale del porto di Barcellona, Santiago Garcia Milà, anche lui ex numero uno di Espo, mi disse che nei confronti di quell'organismo centrale c'era una certa insofferenza, perché nei passaggi burocratici tra Barcellona e Madrid si perdono mesi e mesi, la burocrazia ingessa le decisioni». Un'ipotetica autonomia farebbe bene o male al porto di Barcellona? «Probabilmente bene. A risentirne sarebbero solo i collegamenti interni alla Spagna, quindi con le Isole Baleari, che finirebbero a vantaggio di Valencia, ma per il resto, ragionando in via d'ipotesi, l'autonomia garantirebbe se non un miglioramento, certamente non un peggioramento della situazione, vista la posizione di Barcellona e il carattere internazionale dei suoi traffici».

-segue

Profilo simile a quello tracciato da Maurizio Maresca, docente di diritto internazionale all'Università di Udine e membro della Struttura di missione del ministero dei Trasporti, che traccia un grande porto intorno alla sua nazione «come lo è Anversa per le Fiandre, o come sognavano un tempo gli autonomisti triestini». Un soggetto più agile e indipendente, un vicino certamente temibile per i porti liguri, non tanto sotto il profilo dei traffici (che fanno riferimento a due aree geograficamente diverse, Catalogna e Nord Italia) quanto per l'attrattività nei confronti dei grandi gruppi internazionali (ancora recentemente il colosso delle crociere Royal Caribbean ha spostato il suo quartier generale per il Mediterraneo da Genova alla Barcellona).

«**In ogni caso** - aggiunge Maresca - credo che la spinta all'autonomismo dovrebbe arrivare prima dai grandi soggetti economici in Catalogna, cui a confronto il porto ha peso minimo. Però nei confronti di Barcellona, sia l'Europa, sia la Spagna, dovrebbero avere un atteggiamento molto più flessibile. Se si guarda al diritto internazionale, sono diversi gli elementi che potrebbero giustificare le richieste catalane»