

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
01 Marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

"...Le aree portuali pagano la tassa sui rifiuti..." (Italia Oggi)

Dai Porti:

Trieste:

"...Fincantieri con regione e sindacati per lo sviluppo del lavoro in Liguria..." (Informatore Navale)

Venezia:

"...Convegno sulla sicurezza portuale..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Modulo per base Iss parte in nave da Savona..." (Ansa, The Medi Telegraph, Il Sole 24 Ore)

Ravenna:

"...Ok del Cipe, via al progetto per hub portuale di Ravenna..." (Ansa, Messaggero Marittimo, Corriere di Romagna, Informare, Il Resto del Carlino, Adriaeco, Ravenna 24 Ore, Ravenna Notizie, Romagna Notizie, SettesereQui, Ravenna e Dintorni, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Convegno sull'Authority..." (Informatore Navale)

"...Bacini:riparte la gara..." (L'Informatore Navale)

"...Presto un nuovo deposito di GNL a Livorno..." (Corriere Marittimo)

Napoli:

"...Arrivano 150 milioni dalla Regione..." (The Medi Telegraph)

Brindisi:

"...Ritoccate al ribasso le tariffe di rimorchio per il 2018—2018..." (Brindisi Report)

Gioia Tauro:

"...Zes calabresi, il cuore è Gioia..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Zes, la Sicilia ottiene più aree..." (Gazzetta del Sud)

"...Ci batteremo per l'Authority..." (Gazzetta del Sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
01 Marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Porti Campani in rete

Per la Cassazione il tributo non è dovuto se c'è un' Authority

Le aree portuali pagano la tassa sui rifiuti

Le aree portuali sono soggette al pagamento della tassa rifiuti. La natura demaniale delle aree occupate non esonera dal prelievo. Non sono soggetti al tributo solo le aree dove sono istituite le Autorità portuali, che sono tenute a svolgere il servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti. Solo in presenza di un' Autorità portuale è esclusa la privativa comunale e l' ente non ha diritto a riscuotere la tassa. Lo ha chiarito la Corte di cassazione, con la sentenza 3798 del 16 febbraio 2018.

Per la Cassazione, la Tarsu è «un tributo che il singolo soggetto è tenuto a versare in relazione a una utilità che egli trae dallo svolgimento di una attività svolta da un ente pubblico. Come tale, il potere di imposizione non può connettersi ad un soggetto diverso da quello che espleta il servizio, in ottemperanza ad un espresso disposto legislativo».

I giudici di legittimità richiamano nella pronuncia l' articolo 6 della legge 84/1994 che ha istituito le Autorità portuali in alcuni porti con il compito, tra l' altro, di «indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni». È questa legge che riserva le competenze in materia di pulizia e raccolta dei rifiuti. La stessa regola vale per Tares e Tari.

Quindi, all' interno del perimetro di competenza l' Autorità portuale è tenuta ad assicurare il servizio di smaltimento rifiuti prodotti anche in banchine, pontili galleggianti e specchi d' acqua. Per effetto della normativa sopra richiamata, la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti prodotti all' interno dell' area di competenza dell' Autorità portuale, compresi quelli prodotti a bordo delle navi e i residui di carico, costituiscono operazioni che non sono demandate al comune o comunque al gestore del servizio pubblico di igiene urbana, ma al soggetto incaricato dalla stessa Autorità portuale.

Ed essendo istituita una tariffa ad hoc per lo svolgimento del servizio, è escluso che l' amministrazione comunale possa richiedere nell' ambito portuale il pagamento della tassa rifiuti.

Il servizio che le Autorità sono chiamati a svolgere consiste anche nella raccolta dei rifiuti e nel loro conferimento in discarica.

Addirittura, secondo la Cassazione (sentenza 23583/2009), ai fini dell' esistenza dell' obbligazione tributaria non può essere riconosciuto alcun valore giuridico alla circostanza che il comune svolga di fatto il servizio di raccolta dei rifiuti mediante appalto a un' impresa privata, tenuto conto che il potere impositivo deve trovare la sua fonte necessariamente nella legge e non ha rilevanza l' attività di fatto

-segue

svolta da un soggetto che non ha alcuna competenza.

Invece, nei porti privi di Autorità solo il comune è tenuto a svolgere il servizio di smaltimento rifiuti, in regime di privativa.

L' articolo 6 citato indica le grandi città in cui è istituita (Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova e via dicendo) l' Autorità portuale è un soggetto con personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa.

Non va confusa, però, con la Capitaneria di Porto che non rientra in questa nozione giuridica.

SERGIO TROVATO

FINCANTIERI CON REGIONE E SINDACATI PER LO SVILUPPO DEL LAVORO IN LIGURIA

Trieste, 28 febbraio 2018— Fincantieri ha firmato un protocollo di collaborazione con la Regione Liguria e le organizzazioni sindacali Cgil, Cisl e Uil volto a realizzare una serie di iniziative finalizzate a favorire i processi di collocazione lavorativa, stimolare l'occupazione locale, soprattutto quella giovanile, contribuendo così allo sviluppo socio-economico del territorio regionale.

La firma è avvenuta oggi presso la sede della Regione Liguria tra Giuseppe Bono, Amministratore delegato del gruppo cantieristico, Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria, e i Segretari regionali delle tre sigle sindacali, Federico Vesigna (Cgil), Luca Maestripieri (Cisl) e Mario Ghini (Uil).

Azienda, regione e sindacati opereranno in stretta collaborazione nelle materie di mutuo interesse al fine di: **potenziare l'attività di informazione e comunicazione** sulle iniziative e sulle opportunità occupazionali, sia nei confronti dei lavoratori che nei confronti delle imprese che operano nell'indotto cantieristico, in particolare di quelle dei siti produttivi di Sestri Ponente, Riva

Trigoso e Muggiano; **accrescere le opportunità di impiego e favorire processi di ingresso** nel mondo del lavoro, in particolare per i più giovani; individuare le modalità più efficaci e opportune per ottemperare agli obblighi previsti dalle leggi speciali a favore delle **categorie di lavoratori più fragili**; **favorire il migliore raccordo possibile tra fabbisogni formativi e offerta** e lo sviluppo di percorsi di istruzione e formazione professionali coerenti con gli ambiti settoriali fortemente connessi al sistema produttivo; **promuovere la qualità dell'occupazione** offrendo uno specifico servizio alle comunità locali e tenendo conto delle esigenze del mercato del lavoro in continua evoluzione.

Nello specifico, la collaborazione prevederà, tra le altre attività, **l'apertura di uno sportello del Centro per l'impiego presso i siti produttivi di Sestri Ponente, Riva Trigoso e Muggiano**, la promozione di tirocini presso l'azienda e le imprese dell'indotto, nonché iniziative di orientamento. Al fine di assicurare l'efficacia degli interventi previsti dal protocollo, sarà istituito un gruppo di lavoro paritetico composto dai rappresentanti delle parti firmatarie e aperto, ove ritenuto necessario, a soggetti del mondo della formazione, della scuola, delle università e dei poli tecnico-professionali della regione.

L'Amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono ha dichiarato: *"La Liguria è una delle aree dove siamo maggiormente presenti, costituendo senza dubbio la prima industria della regione, proprio per questo motivo l'iniziativa avviata oggi rappresenta un punto di partenza importante per le istituzioni locali, il sindacato e l'azienda. Dobbiamo collaborare per raggiungere l'obiettivo condiviso di un'occupazione stabile, regolare e qualificata, vero e proprio fattore di crescita delle comunità e dei territori. Lo scenario competitivo in cui quotidianamente operiamo, infatti, impone adeguate competenze specifiche e una sempre più stretta sintonia nel mondo del lavoro fra domanda e offerta, e l'intesa raggiunta oggi va nella direzione di riconoscere tali necessità".*

"L'accordo firmato oggi – ha detto il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti – è frutto di una strategia costruita in più di un anno di confronto con l'azienda ed è tra i primi in Italia: in un momento in cui tutti fanno troppe parole la Liguria è già passata ai fatti. A questo si aggiungono le prospettive sul ribaltamento a mare che deve proseguire rapidamente, ma anche allargare i suoi obiettivi originari. Dopo tanti anni in cui la presenza di Fincantieri è stata a volte messa addirittura in dubbio sul territorio, oggi, con questa firma, si conferma e si consolida, e credo che aumenterà per importanza nei mesi e negli anni a venire. Siamo convinti che un tavolo di coordinamento tra azienda, Regione e sindacati possa non soltanto creare occasioni concrete di lavoro per molti liguri, ma anche aiutare a definire un metodo di collaborazione che potrebbe essere applicato anche in altre situazioni: l'apertura di sportelli per l'impiego all'interno dei cantieri e quindi un vaglio congiunto insieme al management di quell'azienda dei curricula, l'individuazione delle figure professionali più utili a creare occupazione, un piano importante di formazione per dare a quell'azienda in espansione le professionalità di cui ha bisogno all'interno dei suoi cantieri, occupando giovani e meno giovani del nostro territorio".

A Venezia convegno sulla sicurezza portuale

Cooperazione tra gli scali di Venezia, Trieste e Capodistria

VENEZIA – Al porto di Venezia si è tenuto il seminario relativo alla security e cyber security transfrontaliera parte del progetto europeo Secnet, avviato a Trieste lo scorso Ottobre e che ha ricevuto un co-finanziamento pari a 1,3 milioni di euro (di cui 250 mila per il solo porto di Venezia) nell'ambito del Programma Interreg Italia-Slovenia, con l'obiettivo di rafforzare la capacità istituzionale e la governance transfrontaliera nella security portuale puntando ad accrescere la competenza dei porti in questo specifico settore con l'ausilio di innovativi sistemi informatici e fornendo competenze tecniche e specialistiche comuni a livello transfrontaliero.

Ai tre scali partner del progetto (Venezia, Trieste – capofila – e Capodistria) spetta il compito di avviare un piano d'azione congiunto per potenziare la difesa delle reti informatiche (cyber security) e la difesa delle aree portuali dall'accesso di soggetti non autorizzati, tramite l'implementazione di concrete azioni pilota Venezia, con l'organizzazione del seminario sulla security fisica e cibernetica (strutturato con la partecipazione di relatori tra i massimi esperti internazionali in materia) anticipa di fatto un'esigenza dei responsabili della sicurezza dei porti nord adriatici: le misure aggiuntive e non coordinate di security si traducono spesso infatti in una più lenta movimentazione della merce e quindi in una minore competitività dei porti, a discapito dello sviluppo economico dei territori.

Ad aprire i lavori il segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale Martino Conticelli, il quale, ripercorrendo lo sviluppo delle misure di sicurezza che ha visto il passaggio da sistemi di presidio e controllo fisico del territorio a tecnologie sempre più avanzate ha sottolineato quanto il tema della cyber security rappresenti un aspetto cruciale in un campo a cui Venezia dedica attenzione da tempo; non è infatti un caso l'esito più che positivo dell'ispezione della Commissione europea (dipartimento security) di qualche mese fa, tanto che i membri del gruppo ispettivo hanno assunto l'impegno di proporre a Bruxelles che alcune procedure già in uso nei terminal del porto di Venezia vengano adottate come buone pratiche anche da altri scali europei. Conticelli ha infine confermato l'importanza della cooperazione tra i porti su questo fronte, necessaria per raggiungere standard migliori e più competitivi.

Il training transfrontaliero ha visto la presenza di oltre cinquanta funzionari per la sicurezza portuale provenienti dagli scali del Nord Adriatico, tra i quali anche il referente dello scalo di Chioggia. L'evento, articolato in tre Sessioni tematiche, ha visto la partecipazione di illustri accademici ed esperti di assoluta rilevanza.

Il capitano di fregata (CP) V. Paolo Leone, del Corpo delle Capitanerie di porto, ha presentato i maggiori case history nelle prassi dei porti europei nella gestione della sicurezza fisica ed informatica emerse dalla ispezioni condotte dalla Commissione europea, nonché un inquadramento generale sulla rilevanza strategica della tematica, condividendo anche le esperienze dirette dei gruppi di lavoro da lui condotti tra la Commissione europea e la U. S. Coast Guard, e annunciando in anteprima a Venezia che è in corso di elaborazione uno strumento che verrà diffuso alle Autorità di Sistema portuale per la raccolta di maggiori dati analitici sul cyber risk management.

Quindi il prof. Roberto Setola, coordinatore del Master Homeland Security, Università Campus Bio-Medico di Roma, ha illustrato le nuove tecnologie per la sicurezza fisica nelle aree portuali e di "Cyber Security" sottolineando quanto la security non rappresenti una "spesa" ma un investimento necessario alla crescita.

Al prof. Fabio Garzia, Università Sapienza di Roma (Dipartimento di "Ingegneria della Sicurezza") il compito di relazionare su "La gestione multidisciplinare integrata della sicurezza nelle aree di manovra ferroviaria portuali", tema che era stato richiamato anche nel corso degli interventi dei molti operatori presenti.

Il prossimo appuntamento legato al progetto Secnet si terrà il 6 Marzo a Capodistria.

Spazio: modulo per base Iss parte in nave da Savona

Cygnus sarà lanciato dalla Virginia per portare cibo e materiali

(ANSA) - GENOVA, 28 FEB - Partirà questa sera dal porto di Savona a bordo della "Grande Halifax", la nuova nave del gruppo Grimaldi, il modulo Cygnus, destinato al rifornimento della Iss, l'International space station. Costruito a Torino dalla Thales Alenia Space, il modulo, trasportato al Savona Terminal Auto dalla ditta Fagioli, è stato imbarcato con destinazione finale la base spaziale di Wallop Island, in Virginia. Da lì verrà lanciato nello spazio per portare viveri e carichi per esperimenti da effettuare a bordo della Stazione spaziale internazionale.(ANSA).

Per la "Grande Halifax" esordio a Savona

Savona - A bordo trattori agricoli di fabbricazione turca, escavatori, furgoni e Jeep Renegade "made in Italy", ma anche un "pezzo" della stazione spaziale Iss realizzato a Torino da Thales Alenia Space e imbarcato proprio a Savona.

Savona - Trattori agricoli di fabbricazione turca, escavatori, furgoni e Jeep Renegade "made in Italy", ma anche un "pezzo" della stazione spaziale Iss realizzato a Torino da Thales Alenia Space e imbarcato proprio a Savona.

Per la "**Grande Halifax**", ultima car carrier consegnata in casa Grimaldi Napoli (la cerimonia si è svolta poco più di un mese fa in Cina, nei cantieri Jinling), l'esordio nel porto ligure è stato tutt'altro che simbolico. Lunga quasi 200 metri e larga 36, 63.000 tonnellate di stazza lorda, la nave - ripartita ieri sera con destinazione Sagunto, ultima tappa europea prima di raggiungere Halifax - è la più grande della flotta Grimaldi insieme alle gemelle "Grande Baltimora" e "Grande New York". Con una capacità di 6.700 ceu (unità di misura acronimo di "car equivalent unit") o in alternativa 4.000 metri lineari di merce rotabile e 2.500 ceu, **la "Grande Halifax" fa parte del progetto di rinnovo della flotta lanciato dal gruppo Grimaldi** che vede in costruzione altre sette unità pure car e truck carrier, presso i cantieri cinesi di Yangfang, mentre a breve sarà annunciata la realizzazione di altre navi ro/ro.

«Il nostro rapporto con il porto di Savona è storico - ha spiegato, in rappresentanza dell'armatore, Paul Kyprianou - ed è diventato ancora più solido con l'acquisizione, lo scorso dicembre, della Società Marittima spedizioni, proprietaria del terminal auto. La realizzazione del nuovo capannone a tre livelli sarà completata con ogni probabilità entro fine anno. **A quel punto la capacità di traffico salirà a 250.000 veicoli**». L'investimento è stato di 7,5 milioni di euro.

La "Grande Halifax" (bandiera italiana e certificazione Rina) è a tutti gli effetti una nave green: **«Le emissioni sono ben al di sotto della soglia imposta anche dai regolamenti più severi** - ha spiegato il comandante Luigi Mazzitelli - a testimonianza degli sforzi che il nostro gruppo sta facendo in materia di sostenibilità ambientale». In merito alla possibilità di ricorrere, in futuro, alla propulsione a Lng, Kyprianou ha ribadito che il gas naturale non rientra nei piani del gruppo. «Siamo molto più concentrati sulla modalità elettrica, che è quella che consente alle navi di non inquinare durante la permanenza nei porti».

Nuova nave del gruppo Grimaldi

La Grande Halifax ha caricato un modulo per lo spazio

È approdata ieri, per la prima volta, nel porto di Savona, la Grande Halifax (nella foto), nave ro-ro pure car & truck carrier del gruppo Grimaldi. L'unità, specializzata nel trasporto di automezzi ma anche di altre merci caricate su apposite piattaforme ha caricato a Savona, tra l'altro, il Cygnus, un modulo costruito a Torino dalla Thales Alenia e destinato in Virginia, che servirà a trasportare viveri e carichi per esperimenti alla stazione orbitante Iss. La Grande Halifax, lunga 199,9 metri, larga 32,26 e costruita in Cina presso i cantieri Jinling di Nanjing, è giunta a Savona nel suo viaggio inaugurale, dopo aver toccato Gioia Tauro e Civitavecchia. È destinata a collegare, con frequenza settimanale, il Mediterraneo con il Nord America, insieme alle gemelle Grande Baltimora e Grande New York.

Con l'ok del Cipe, via al progetto per hub portuale di Ravenna

Bando entro l'estate, via i lavori a febbraio-marzo 2019

Con l'approvazione del Cipe si avvia l'iter per la realizzazione dell'hub portuale di Ravenna. Il programma prevede che entro l'estate sia pubblicato il bando di gara, che entro l'anno si arrivi all'aggiudicazione definitiva e che a febbraio-marzo 2019 inizino i lavori.

Il progetto è stato consegnato al ministero delle infrastrutture e trasporti il 18 settembre scorso e licenziato con parere positivo dal consiglio superiore dei lavori pubblici il 15 dicembre 2017.

Prevede l'approfondimento dei fondali, la realizzazione di una nuova banchina, della lunghezza di oltre un chilometro, l'adeguamento strutturale alla normativa antisismica e ai nuovi fondali di oltre 2.500 metri di banchine esistenti e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per circa 200 ettari.

L'investimento previsto per il solo escavo è di circa 250 milioni che saliranno a 500 milioni con gli altri lavori, finanziati anche da Ue e da un mutuo con la Bei. (ANSA).

Il Cipe approva "hub portuale" di Ravenna

Il progetto prevede l'approfondimento dei fondali, nuove banchine e aree per la logistica

RAVENNA – Il Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) nella seduta del 28 Febbraio 2018, ha approvato il progetto definitivo "hub portuale di Ravenna".

Si conclude così l'iter autorizzativo del Progetto consegnato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 18 Settembre scorso e licenziato con parere positivo dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 15 Dicembre 2017.

Il Progetto, come noto, nella sua prima fase prevede l'approfondimento dei fondali a -12,5 mt, la realizzazione di una nuova banchina, della lunghezza di oltre 1.000 m, l'adeguamento strutturale alla normativa antisismica ed ai nuovi fondali di oltre 2.500 m di banchine esistenti, l'approfondimento dei fondali di ulteriori banchine (già adeguate) per oltre 4.000 m e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per circa 200 ettari.

L'investimento previsto per il solo escavo è di circa 250 milioni di euro che saliranno a 500 milioni con il rifacimento di ulteriori 2.500 m di banchine in destra canale, la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, investimenti privati nella logistica e l'ulteriore approfondimento sino a 14,50 mt, previsto nella seconda fase del Progetto.

Il Progetto, riconosciuto l'importanza quale elemento strategico all'interno della piattaforma logistica nazionale ed europea, ha ottenuto un contributo dalla Ue di 37 milioni di euro, che si vanno ad aggiungere ai 60 milioni già stanziati dal Cipe, ai 120 derivanti da un mutuo sottoscritto con la Banca Europea degli Investimenti ed a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, che ne garantiscono la copertura finanziaria.

«Certamente c'è soddisfazione per il giudizio del Cipe ma c'è altrettanta consapevolezza che dobbiamo proseguire con questi ritmi per consegnare alla comunità portuale ravennate il porto con i nuovi fondali nei tempi descritti. Ringrazio tutti coloro che a diverso titolo hanno consentito di tagliare questo primo, fondamentale, traguardo. Da domani il nostro lavoro proseguirà con la stessa intensità ma con qualche certezza fondamentale in più».

Ora il timing prevede che entro l'estate sia pubblicato il bando di gara, che entro l'anno si arrivi all'aggiudicazione definitiva e che a Febbraio/Marzo 2019 inizino i lavori.

Porto: via libera al progetto. Inizio lavori nel 2019

Il Cipe dà l'ok: il bando sarà pubblicato entro l'estate



RAVENNA. E' arrivato finalmente oggi il via libera dal Cipe (il Comitato interministeriale per la programmazione economica) al progetto "Hub portuale" per lo sviluppo dello scalo di Ravenna, che porterà investimenti pubblici e privati per circa 535 milioni di euro. L'inizio dei lavori è previsto per il 2019; entro l'estate intanto sarà pubblicato il bando di gara, ed entro il 2018 è prevista l'aggiudicazione definitiva.

Si conclude così l'iter autorizzativo del piano consegnato al ministero delle Infrastrutture il 18 settembre scorso e licenziato con parere positivo dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici il 15 dicembre. Il progetto, ricorda l'Autorità portuale, nella sua prima fase prevede l'approfondimento dei fondali in avamporto e lungo tutto il Canale Candiano a -12,5 metri, la realizzazione di una nuova banchina per terminal container della lunghezza di oltre 1.000 metri, l'adeguamento strutturale alla normativa antisismica e ai nuovi fondali di oltre 6.500 metri di banchine esistenti e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per circa 200 ettari. Queste aree saranno raccordate alla rete ferroviaria per traffico merci. L'investimento previsto per il progetto (prima fase) è di 235 milioni di euro, ma attiverà altri investimenti, anche di soggetti privati, per ulteriori 300 milioni, che comprenderanno la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, investimenti privati nella logistica, l'ulteriore approfondimento del Candiano fino a 14,50 metri, previsto nella seconda fase del Progetto, e un deposito costiero di Gnl.

"Il progetto, per l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica

- segue

europea - aggiunge Ap - ha ottenuto un contributo dall'Unione europea di 37 milioni di euro, che si vanno ad aggiungere ai 60 milioni già stanziati dal Cipe, ai 120 derivanti da un mutuo della Banca europea degli investimenti e a risorse proprie della stessa Autorità di sistema portuale, e che ne garantiscono la copertura finanziaria". L'Autorità "esprime soddisfazione e ringrazia la Regione Emilia-Romagna, il Comune di Ravenna, il Provveditorato alle Opere pubbliche e tutti coloro che hanno consentito di raggiungere questo traguardo".

Il CIPE ha approvato il progetto definitivo "Hub Portuale di Ravenna"

Entro l'estate il bando di gara, per attivare i lavori nel 2019

informARE · Oggi il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha approvato il progetto definitivo "Hub Portuale di Ravenna", piano di sviluppo del porto ravennate che nella sua prima fase prevede l'approfondimento dei fondali in avamposto e lungo tutto il Canale Candiano a -12,5 metri, la realizzazione di una nuova banchina per terminal container della lunghezza di oltre mille metri lineari, l'adeguamento strutturale alla normativa antisismica ed ai nuovi fondali di oltre 6.500 metri di banchine esistenti e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per circa 200 ettari, aree che saranno raccordate alla rete ferroviaria per traffico merci.

Il via libera odierno conclude l'iter autorizzativo del progetto consegnato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti lo scorso 18 settembre e licenziato con parere positivo dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 15 dicembre 2017.

L'investimento previsto per la prima fase del progetto è di 235 milioni di euro. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, esprimendo soddisfazione per il giudizio del CIPE e ringraziando per il lavoro svolto la Regione Emilia Romagna, il Comune di Ravenna, il Provveditorato alle Opere Pubbliche e tutti coloro che hanno consentito di raggiungere questo traguardo, ha ricordato che il progetto contribuirà ad attivare altri investimenti, anche di soggetti privati, per ulteriori 300 milioni di euro, che comprenderanno la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, investimenti privati nella logistica, l'ulteriore approfondimento del Canale Candiano sino a 14,50 metri, previsto nella seconda fase del progetto, e un deposito costiero di GNL.

L'ente portuale ha ricordato inoltre che il progetto, per l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica europea, ha ottenuto un contributo dall'Unione Europea di 37 milioni di euro, che si vanno ad aggiungere ai 60 milioni già stanziati dal CIPE, ai 120 derivanti da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti ed a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, e che ne garantiscono la copertura finanziaria.

L'AdSP ha specificato che la fase di attuazione del progetto prevede che entro l'estate sia pubblicato il bando di gara, che entro l'anno si arrivi all'aggiudicazione definitiva e nel 2019 inizino i lavori. **(30)**

Ravenna, finalmente il via libera, il Cipe ha approvato il progetto hub portuale

Si conclude così l'iter autorizzativo del progetto. Lavori al via nel 2019



Il Porto di Ravenna

Ravenna, 28 febbraio 2018 - Il Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) nella seduta di oggi ha approvato il **progetto definitivo 'Hub portuale di Ravenna'**. Si conclude così l'iter autorizzativo del progetto consegnato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 18 settembre scorso e licenziato con parere positivo dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici il 15 dicembre 2017.

- segue

Il progetto, come noto, nella sua prima fase prevede l'**approfondimento dei fondali in avamporto e lungo il canale Candiano a -12,5 mt**, la realizzazione di una **nuova banchina per terminal container** della lunghezza di oltre 1.000 metri, l'**adeguamento strutturale alla normativa antisismica e ai nuovi fondali** di oltre 6.500 metri di banchine esistenti e la realizzazione di **aree destinate alla logistica** in ambito portuale per circa 200 ettari. Aree che saranno raccordate alla rete ferroviaria per traffico merci.

L'**investimento** previsto per il Progetto (I fase) è di **235 milioni di euro**. Il progetto contribuirà ad **attivare altri investimenti**, anche di soggetti privati, per **ulteriori 300 milioni di euro**, che comprenderanno la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, investimenti privati nella logistica, l'ulteriore approfondimento del canale Candiano sino a 14,50 metri, previsto nella seconda fase del Progetto, e un deposito costiero di Gnl.

Il progetto ha ottenuto un **contributo dall'Unione Europea di 37 milioni di euro**, che si vanno ad aggiungere ai **60 milioni già stanziati dal CIPE**, ai **120** derivanti da un **mutuo della Banca Europea degli Investimenti** ed a risorse proprie dell'**Autorità di Sistema Portuale**, e che ne garantiscono la copertura finanziaria.

Ora il cronoprogramma prevede che **entro l'estate sia pubblicato il bando di gara**, entro l'anno si arrivi all'**aggiudicazione definitiva e nel 2019 inizino i lavori**.

Porto di Ravenna: approvato dal CIPE il Progetto "HUB PORTUALE"

Il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) nella seduta di oggi (28 febbraio 2018 ndr), ha approvato il progetto definitivo "HUB PORTUALE di RAVENNA".

Si conclude così l'iter autorizzativo del Progetto consegnato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 18 settembre scorso e licenziato con parere positivo dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 15 dicembre 2017.

Il Progetto, come noto, nella sua prima fase prevede l'approfondimento dei fondali in avamposto e lungo tutto il Canale Candiano a -12,5 mt, la realizzazione di una nuova banchina per terminal container della lunghezza di oltre 1.000 mt, l'adeguamento strutturale alla normativa antisismica ed ai nuovi fondali di oltre 6.500 mt di banchine esistenti e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per circa 200 ettari. Aree che saranno raccordate alla rete ferroviaria per traffico merci.

L'investimento previsto per il Progetto (I fase) è di 235 milioni di euro. Il Progetto contribuirà ad attivare altri investimenti, anche di soggetti privati, per ulteriori 300 milioni di euro, che comprenderanno la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, investimenti privati nella logistica, l'ulteriore approfondimento del Canale Candiano sino a 14,50 mt, previsto nella seconda fase del Progetto, e un deposito costiero di GNL.

Il Progetto, per l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica europea, ha ottenuto un contributo dall'Unione Europea di 37 milioni di euro, che si vanno ad aggiungere ai 60 milioni già stanziati dal CIPE, ai 120 derivanti da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti ed a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, e che ne garantiscono la copertura finanziaria.

L'Autorità di Sistema Portuale esprime soddisfazione per il giudizio del CIPE e ringrazia per il lavoro svolto la Regione Emilia Romagna, il Comune di Ravenna, il Provveditorato alle Opere Pubbliche e tutti coloro che hanno consentito di raggiungere questo traguardo.

Ora il timing prevede che entro l'estate sia pubblicato il bando di gara, entro l'anno si arrivi all'aggiudicazione definitiva e nel 2019 inizino i lavori.

Hub Portuale di Ravenna, il Cipe approva il progetto definitivo



Entro l'estate il bando di gara, inizio dei lavori nel 2019

L'Autorità di Sistema portuale comunica che il **Comitato Interministeriale per la programmazione economica (CIPE)** nella seduta di oggi (28 febbraio 2018 ndr), ha approvato il progetto definitivo "Hub Portuale di Ravenna"

Si conclude così, commenta l'Autorità, l'iter autorizzativo del Progetto consegnato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 18 settembre scorso e licenziato con parere positivo dal **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici** il 15 dicembre 2017.

Il Progetto, come noto, nella sua prima fase prevede l'approfondimento dei fondali in avamporto e lungo tutto il Canale Candiano a -12,5 mt, la realizzazione di una nuova banchina per terminal container della lunghezza di oltre 1.000 mt, l'adeguamento strutturale alla normativa antisismica ed ai nuovi fondali di oltre 6.500 mt di banchine esistenti e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per circa 200 ettari. Aree che saranno raccordate alla rete ferroviaria per traffico merci.

L'investimento previsto per il Progetto (I fase) è di **235 milioni di euro**. Il Progetto contribuirà ad attivare altri investimenti, anche di soggetti privati, per ulteriori 300 milioni di euro, che comprenderanno la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, investimenti privati nella logistica, l'ulteriore approfondimento del Canale Candiano sino a 14,50 mt, previsto nella seconda fase del Progetto, e un deposito costiero di GNL.

Il Progetto, per l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica europea, ha ottenuto un contributo dall'Unione Europea di 37 milioni di euro, che si vanno ad aggiungere ai **60 milioni** già stanziati dal CIPE, ai 120 derivanti da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti ed a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, e che ne garantiscono la copertura finanziaria.

L'Autorità di Sistema Portuale "esprime soddisfazione" per il giudizio del CIPE e ringrazia per il lavoro svolto la Regione Emilia Romagna, il Comune di Ravenna, il Provveditorato alle Opere Pubbliche e tutti coloro che hanno consentito di raggiungere questo traguardo.

Ora il timing prevede che entro l'estate sia pubblicato il bando di gara, entro l'anno si arrivi all'aggiudicazione definitiva e nel 2019 inizino i lavori.

Hub portuale: approvato il progetto, la soddisfazione di Autorità di Sistema Portuale



Entro l'estate sarà pubblicato il bando di gara, entro l'anno l'aggiudicazione definitiva, nel 2019 via ai lavori

Il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) nella seduta di oggi (28 febbraio, n.d.r.), ha **approvato** il progetto definitivo "HUB PORTUALE di RAVENNA". Si conclude così l'iter autorizzativo del Progetto consegnato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 18 settembre scorso e licenziato con parere positivo dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 15 dicembre 2017, comunica l'Autorità Portuale di Ravenna in una nota.

Il Progetto, come noto, nella sua **prima fase** prevede l'**approfondimento dei fondali in avamporto** e lungo tutto il **Canale Candiano a -12,5 mt**, la realizzazione di una **nuova banchina per terminal container** della lunghezza di oltre 1.000 mt, l'**adeguamento strutturale** alla normativa antisismica ed ai nuovi fondali di oltre 6.500 mt di **banchine esistenti** e la **realizzazione di aree destinate alla logistica** in ambito portuale per circa 200 ettari. Aree che saranno raccordate alla rete ferroviaria per traffico merci.

L'**investimento** previsto per il Progetto (I fase) è di **235 milioni di euro**. Il Progetto contribuirà ad **attivare altri investimenti**, anche di soggetti privati, per **ulteriori 300 milioni di euro**, che comprenderanno la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, investimenti privati nella logistica, l'ulteriore approfondimento del Canale Candiano sino a 14,50 mt, previsto nella seconda fase del Progetto, e un deposito costiero di GNL.

Il Progetto, per l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica europea, ha ottenuto un **contributo dall'Unione Europea di 37 milioni di euro**, che si vanno ad aggiungere ai **60 milioni già stanziati dal CIPE**, ai **120 derivanti da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti** ed a risorse proprie dell'**Autorità di Sistema Portuale**, e che ne garantiscono la copertura finanziaria.

L'Autorità di Sistema Portuale esprime **soddisfazione** per il giudizio del CIPE e ringrazia per il lavoro svolto la Regione Emilia Romagna, il Comune di Ravenna, il Provveditorato alle Opere Pubbliche e tutti coloro che hanno consentito di raggiungere questo traguardo.

Ora il timing prevede che **entro l'estate** sia pubblicato il **bando di gara**, entro l'anno si arrivi all'**aggiudicazione definitiva** e nel **2019** **inizino i lavori**.

Hub Portuale: le reazioni del mondo economico e politico ravennate

Tutta Ravenna plaude al Sì del Cipe per il progetto di Hub portuale ravennate, che consentirà finalmente, dopo anni e anni di attesa, di approfondire i fondali del Canale Candiano e aprire il porto di Ravenna a nuove prospettive economiche. Riportiamo di seguito i commenti in proposito inviati dalle istituzioni e dalle associazioni del mondo politico ed economico ravennate.

LEGACOOP ROMAGNA (Guglielmo Russo, Presidente - Mario Mazzotti, Direttore generale)

"Apprendiamo con grande soddisfazione la decisione assunta dal CIPE che apre finalmente la possibilità di entrare nella fase esecutiva e realizzativa dei lavori relativi all'abbassamento dei fondali e al rifacimento di parte delle banchine del porto di Ravenna. Come operatori abbiamo sempre sottolineato l'importanza strategica ed economica di queste opere, come volano per lo sviluppo dello scalo portuale ravennate e come contributo al consolidamento della crescita economica per tutto il territorio regionale".

"Gli importanti investimenti che questa opera movimenterà, sia in termini diretti che in termini indiretti, dovranno prevedere occasioni di lavoro e di impegno per le imprese cooperative e per tutte le imprese del territorio. Questo risultato è sicuramente merito della ritrovata unità tra le istituzioni e le forze economiche e sociali del territorio, che l'Autorità Portuale ha saputo ben interpretare e dell'impegno delle istituzioni locali, regionali e nazionali che ringraziamo sentitamente".

CONFINDUSTRIA ROMAGNA:

Confindustria Romagna esprime grande sollievo e soddisfazione per la definitiva approvazione da parte del Cipe del progetto di escavo dei fondali del porto di Ravenna. Era il 23 marzo 2012 quando l'associazione si rallegrava per l'assegnazione di 60 milioni di euro per l'hub portuale di Ravenna: in sei anni di percorsi anche tortuosi, l'associazione ha monitorato e, quando necessario, fatto sentire la propria voce per garantire la realizzazione di un intervento vitale per lo scalo, che è – per occupati e indotto – la prima industria del territorio.

L'avvio dei lavori consentirà di recuperare la competitività persa nell'attesa: ora il porto potrà ulteriormente dispiegare il proprio potenziale, a dimostrazione che un progetto fattibile, ragionato e condiviso porta frutti di cui tutti beneficeranno. L'auspicio ora è quello che i lavori comincino e vengano eseguiti nel più breve tempo possibile: nel frattempo l'associazione monitorerà affinché la manutenzione dello scalo continui ad essere svolta con regolarità e tempestivamente.

Ringraziamo le istituzioni locali, la Regione, il presidente dell'Autorità di sistema portuale Daniele Rossi e tutti coloro che non hanno mancato occasione per far presente al Governo l'importanza di questo intervento.

CNA RAVENNA (Pierpaolo Burioli, presidente)

Esprimiamo grande soddisfazione per il risultato conseguito. È il risultato che certamente premia il grande lavoro del Presidente dell'AdSP e di tutta la struttura, ma riteniamo sia anche un risultato derivante dalla compattezza che dietro questo progetto ha visto unite le Amministrazioni comunali e regionali insieme a tutto il cluster portuale ravennate, le associazioni d'impresa tra cui la CNA. Non dimentichiamoci però che questo risultato non è il punto di arrivo, ma il punto di partenza verso il giorno in cui la draga inizierà i lavori di approfondimento. Ora l'obiettivo è quello di avvicinare più possibile quel giorno".

GIANNI BESSI (Consigliere PD in Regione)

La decisione del Cipe di approvare il progetto dell'Hub portuale di Ravenna è una buonissima notizia, non solo per la città ma anche per la Regione e per tutto il sistema portuale italiano. In questo modo potremo

- segue

finalmente permettere allo scalo marittimo di valorizzare le sue potenzialità di piattaforma logistica di prim'ordine. Ora si tratta di procedere alla fase realizzativa scegliendo di continuare con la logica di squadra, con operatori e istituzioni che si confrontano e procedono insieme verso un obiettivo comune.

Quello di cui abbiamo bisogno, in questo Paese che è costantemente in campagna elettorale, è di lavorare su progetti di lungo respiro e, soprattutto, di trovare gli accordi per realizzare i progetti in tempi certi. Perché il successo del porto non coinvolge solo gli operatori, per usare un'immagine presa dalla finanza, gli 'azionisti' a cui rispondere sono tutti i lavoratori portuali, che quotidianamente garantiscono professionalità di livello in tutte le fasi operative, e le comunità in cui vivono.

Il nostro non è solo uno scalo commerciale, ma, appunto, un hub di valore internazionale per la presenza di attività di alto profilo: i distretti energetico e chimico sono di valore internazionale, ma è anche un punto di riferimento per i settori di punta dell'economia regionale, a cominciare da quello agroalimentare. È un esempio di come esista un'Italia che magari non ci aspettiamo, ma che in molte attività è in grado di stare alla pari con i competitori mondiali.

ALBERTO PAGANI (Candidato Pd alla Camera e deputato uscente)

Sin dal primo giorno del mio insediamento alla Camera e alla Commissione Trasporti, insieme alla Regione, al Comune, all'Autorità portuale e a tutti i lavoratori dello scalo ravennate, abbiamo compiuto uno sforzo costante e determinato per arrivare a questo risultato necessario per il contesto attuale e per le strategie di sviluppo. È un traguardo importantissimo per Ravenna, un investimento prioritario per tutta la Regione ma anche di grande rilevanza nazionale ed europea, raggiunto grazie allo spirito di collaborazione da parte di tutti gli attori politici e tecnici in campo. Ravenna ritornerà meritatamente un asse strategico della portualità.

IL GRUPPO PD IN CONSIGLIO COMUNALE A RAVENNA

Quella di oggi – commenta **Fabio Sbaraglia, capogruppo del Partito Democratico in Consiglio comunale** - è una data che rimarrà importante per la nostra città perché rende applicabile, dopo anni di impasse burocratici e ritardi attuativi, un progetto che darà una risposta concreta all'esigenza di investire a livello infrastrutturale e di potenziamento della logistica sul nostro scalo, espressa da anni con forza da tutti gli operatori portuali e dai lavoratori.

Stiamo parlando di un comparto che complessivamente dà lavoro a più di 9.000 persone e che esprime, insieme al settore energetico e a quello turistico, il maggior potenziale di crescita occupazionale ed economica per Ravenna e la regione. La tempistica e la modalità con cui il progetto è stato approvato, che corrisponde alle più rosee aspettative, ha stupito e rinfanciato anche gli addetti ai lavori ed è il risultato di una proficua stima e collaborazione creata tra le autorità di governo e tutti coloro, privati e pubblici, ma in questo caso con un ruolo predominante del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Rossi e del sindaco de Pascale.

E' ovvio che tutto questo si è potuto realizzare grazie a un'attenzione costante e puntuale del Ministro Del Rio che ha coordinato le competenti strutture ministeriali e ha dimostrato un'attenzione non scontata per il porto di Ravenna, rafforzandone l'importanza. Come Gruppo PD del Consiglio comunale ci sentiamo impegnati a continuare con convinzione a sostenere l'attività dell'Autorità di Sistema Portuale nonché di tutti gli operatori del porto che comunque da oggi saranno chiamati a governare tutte le necessità operative connesse alla realizzazione del progetto.

Dobbiamo essere tutti consapevoli che gli inevitabili adempimenti e adeguamenti organizzativi e operativi andranno gestiti allo scopo di limitare i disagi, sia pur temporanei, che saranno forse inevitabili per poter usufruire di strutture più funzionanti e più adeguate, utili allo sviluppo di una portualità più redditizia e più aperta ai cambiamenti nazionali e mondiali del settore. Da oggi non ci sono più ne veli ne scuse. Le componenti istituzionali e le forze economiche e sociali che con la loro compattezza hanno permesso di ottenere questo risultato sono impegnate a mantenere il passo e la coesione sin qui mostrata.

Occorre pertanto vigilare affinché a livello locale non si rinnovino paure, ritardi o esitazioni, che già in passato hanno prodotto i noti ritardi nell'attuazione del progetto. Solo proseguendo con un metodo di lavoro che valorizza e coinvolge tutti i portatori di interesse e la comunità ravennate intera si potrà e dovrà evitare che insorgano intoppi o difficoltà non necessari, che si aggiungerebbero a quelli comunque fisiologici ancora da affrontare per portare a termine l'obiettivo proposto.

- segue

Esprimiamo un forte apprezzamento – **sottolinea il segretario comunale del PD, Marco Frati** – perché con il passaggio di stamattina conseguiamo un fondamentale obiettivo del programma di mandato di questa Amministrazione per il quale il Partito Democratico si è fortemente battuto e che continuerà a sostenere. Ringraziamo per questo il Primo Ministro Gentiloni, tutti i ministri e il Presidente della Regione Bonaccini che, con il loro impegno, hanno confermato quanto il porto di Ravenna sia infrastruttura fondamentale e centrale delle Regione Emilia Romagna e di tutto il Nord Italia.

Porto: il Cipe approva il Progetto di Hub Portuale di Ravenna. Il sindaco: "Grazie a tutti"



"Il CIPE ha appena approvato il Progetto Hub Portuale Ravenna per l'escavo dei nostri fondali e la realizzazione delle nostre banchine e delle nostre nuove piattaforme logistiche. Grazie al Presidente Rossi e a tutta la struttura di AP, al Ministro Delrio, al Presidente Bonaccini, all'Assessore Donini e a tutti i funzionari statali, regionali, provinciali e comunali coinvolti in questa corsa contro il tempo". Questa la dichiarazione del sindaco Michele de Pascale, a seguito dell'approvazione del tanto atteso progetto sul porto ravennate.

"Grazie soprattutto agli uomini e alle donne del Porto di Ravenna - conclude il sindaco - che, nonostante le tante difficoltà degli anni passati, ci hanno fatto sentire la loro fiducia, il loro supporto e anche il loro affetto, per una sfida che è dell'intera città. Ora si inizia a scavare".

Porto: il Cipe approva il Progetto di Hub Portuale di Ravenna. Il sindaco: "Grazie a tutti"

"Il CIPE ha appena approvato il Progetto Hub Portuale Ravenna per l'escavo dei nostri fondali e la realizzazione delle nostre banchine e delle nostre nuove piattaforme logistiche. Grazie al Presidente Rossi e a tutta la struttura di AP, al Ministro Delrio, al Presidente Bonaccini, all'Assessore Donini e a tutti i funzionari statali, regionali, provinciali e comunali coinvolti in questa corsa contro il tempo". Questa la dichiarazione del sindaco Michele de Pascale, a seguito dell'approvazione del tanto atteso progetto sul porto ravennate.

"Grazie soprattutto agli uomini e alle donne del Porto di Ravenna - conclude il sindaco - che, nonostante le tante difficoltà degli anni passati, ci hanno fatto sentire la loro fiducia, il loro supporto e anche il loro affetto, per una sfida che è dell'intera città. Ora si inizia a scavare".

Ravenna, progetto Hub portuale da 235 milioni, via libera storico dal Cipe



Finalmente è arrivato il via libera del Cipe per l'Hub portuale di Ravenna, il progetto di profondo rinnovamento da 235 milioni di euro. L'attesissimo parere positivo da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica, conferma in sostanza anche il finanziamento dei 60 milioni di euro per gli scavi del porto di Ravenna. Evitata così per un soffio la tagliola delle elezioni politiche del 4 marzo, dall'esito incerto, dopo le quali non sarebbe stato così sicuro l'esito finale dell'iter. La spinta del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, insieme ad altri ministri emiliano romagnoli presenti nel Cipe, è stata determinante per il buon esito dell'operazione, oltre al lavoro fatto dall'Autorità portuale ravennate, guidata nell'ultimo anno da Daniele Rossi e dalle istituzioni locali, Regione e Comune in testa, col sindaco De Pascalis che si è speso fin dal primo giorno del suo mandato per questo obiettivo insieme all'onorevole ravennate Alberto Pagani.

Quello che il Cipe ha deliberato è un progetto articolato, del valore di circa 235 milioni di euro, che comprende l'approfondimento dei fondali della zona di accesso al porto sino a -13,50 metri, l'approfondimento del canale Candiano a -12,50 metri fino a San Vitale, in modo uniforme con il dragaggio di 4 milioni 700 mila metri cubi di sabbia, la realizzazione di una nuova banchina di oltre mille metri nella «Penisola Trattaroli» destinata prevalentemente a terminal container, che sarà raggiunta dalla linea ferroviaria, l'adeguamento strutturale di oltre 6.500 metri di banchine portuali (banchine costruite 50 anni fa quando la normativa antisismica non esisteva, ndr), la realizzazione di nuove piattaforme logistiche urbanizzate e attrezzate in area portuale per circa 200 ettari utilizzando parte del materiale di risulta dai dragaggi opportunamente trattato.

Ora è ufficiale: il progetto per i fondali ha l'approvazione definitiva

È arrivato il sì dal comitato interministeriale. Opera da 235 milioni di euro. Nel 2019 via ai lavori



Il progetto per l'approfondimento dei fondali del canale Candiano e il rifacimento di diversi tratti di banchina, anche noto come "Hub portuale Ravenna", ha ricevuto l'approvazione definitiva dal comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) nella seduta di oggi, 28 febbraio. Si conclude così l'iter autorizzativo entrato nella fase conclusiva con la consegna dei falconi al ministero delle Infrastrutture e

Trasporti il 18 settembre scorso. Entro l'estate dovrebbe essere pubblicato il bando di gara, entro l'anno l'aggiudicazione definitiva e nel 2019 l'inizio dei lavori.

Il progetto, come noto, prevede l'approfondimento dei fondali in avamposto e lungo tutto il canale fino a 12,50 metri, la realizzazione di una nuova banchina per terminal container della lunghezza di oltre un chilometro, l'adeguamento strutturale alla normativa antisismica e ai nuovi fondali di oltre 6,5 km di banchine esistenti e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per circa 200 ettari. Aree che saranno raccordate alla rete ferroviaria per traffico merci.

L'investimento previsto è di 235 milioni di euro, così coperti: un contributo dall'Unione Europea di 37 milioni, 60 milioni stanziati dal Cipe, 120 da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti e il resto da risorse proprie dell'Autorità di sistema portuale. Secondo le stime degli uffici di via Antico Squero «il progetto contribuirà ad attivare altri investimenti, anche di soggetti privati, per ulteriori 300 milioni di euro», che comprenderanno interventi successivi a quelli già descritti per i quali si stima una tempistica di circa sei anni.

L'Autorità portuale esprime soddisfazione per il giudizio del Cipe e ringrazia per il lavoro svolto la Regione Emilia-Romagna, il Comune di Ravenna, il Provveditorato alle Opere Pubbliche e tutti coloro che hanno consentito di raggiungere questo traguardo.

Il sindaco Michele de Pascale ringrazia il presidente di Ap, Daniele Rossi, e tutta la struttura, il ministro Delrio, il presidente Bonaccini, l'assessore Donini e tutti i funzionari statali, regionali, provinciali e comunali coinvolti in questa corsa contro il tempo: «Grazie soprattutto agli uomini e alle donne del Porto di Ravenna che, nonostante le tante difficoltà degli anni passati, ci hanno fatto sentire la loro fiducia, il

- segue

loro supporto e anche il loro affetto, per una sfida che è dell'intera città. Ora si inizia a scavare».

Confindustria Romagna esprime grande sollievo e soddisfazione: «Era il 23 marzo 2012 quando l'associazione si rallegrava per l'assegnazione di 60 milioni di euro per l'hub portuale di Ravenna: in sei anni di percorsi anche tortuosi, l'associazione ha monitorato e, quando necessario, fatto sentire la propria voce per garantire la realizzazione di un intervento vitale per lo scalo che è la prima industria del territorio. L'avvio dei lavori consentirà di recuperare la competitività persa nell'attesa: ora il porto potrà ulteriormente dispiegare il proprio potenziale, a dimostrazione che un progetto fattibile, ragionato e condiviso porta frutti di cui tutti beneficeranno».

Cipe, via libera all'hub portuale di Ravenna / GALLERY

Ravenna - Il Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) ha approvato il progetto definitivo per l'Hub portuale di Ravenna. Si conclude così ***l'iter autorizzativo del Progetto consegnato al ministero delle Infrastrutture e trasporti il 18 settembre scorso***

Ravenna - Il Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) ha approvato il progetto definitivo per l'Hub portuale di Ravenna. Si conclude così *l'iter autorizzativo del Progetto consegnato al ministero delle Infrastrutture e trasporti il 18 settembre scorso e licenziato con parere positivo dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 15 dicembre 2017.*

Il progetto nella sua prima fase prevede l'approfondimento dei fondali a -12,5 metri, la realizzazione di una nuova banchina, della lunghezza di oltre un chilometro, l'adeguamento strutturale alla normativa antisismica e ai nuovi fondali di oltre 2,5 chilometri di banchine esistenti, l'approfondimento dei fondali di ulteriori banchine (già adeguate) per oltre quattro chilometri e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per circa due milioni di metri quadrati.

L'investimento previsto per il solo escavo è di circa 250 milioni di euro, che saliranno a 500 milioni con il rifacimento di ulteriori 2,5 chilometri di banchine in destra canale, la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, investimenti privati nella logistica e l'ulteriore approfondimento sino a 14,5 metri, previsto nella seconda fase del progetto.

Il progetto, riconosciuto l'importanza quale elemento strategico all'interno della piattaforma logistica nazionale ed europea, ha ottenuto un contributo dall'Unione europea di 37 milioni di euro, che si vanno ad aggiungere ai 60 milioni già stanziati dal Cipe, ai 120 derivanti da un mutuo sottoscritto con la Banca europea degli investimenti e a risorse proprie dell'Autorità di sistema portuale, che ne garantiscono la copertura finanziaria: «Certamente c'è soddisfazione per il giudizio del Cipe - dice il presidente dell'Adsp di Ravenna, Daniele Rossi -. Ma c'è altrettanta consapevolezza che dobbiamo proseguire con questi ritmi per consegnare alla comunità portuale ravennate il porto con i nuovi fondali nei tempi descritti».

Ora la tabella di marcia prevede che entro l'estate sia pubblicato il bando di gara, che entro l'anno si arrivi all'aggiudicazione definitiva e che a febbraio-marzo 2019 inizino i lavori.

-segue

Ora la tabella di marcia prevede che entro l'estate sia pubblicato il bando di gara, che entro l'anno si arrivi all'aggiudicazione definitiva e che a febbraio-marzo 2019 inizino i lavori.

LA SCHEDA

Prima fase

Le opere previste nella prima fase dei lavori prevedono l'approfondimento dei fondali a -13,5 metri del canale marino e dell'avamposto e nell'approfondimento del Canale Candiano a -12,5 metri fino alla Darsena San Vitale, con il dragaggio di oltre 4,7 milioni di mc di materiale. È prevista anche la realizzazione di un impianto di trattamento dei materiali di dragaggio e il loro riutilizzo, per il quale è in preparazione il relativo bando di gara.

Le banchine

Previsti: la realizzazione di una nuova banchina lunga oltre un chilometro, destinata a terminal container sul lato destro del Canale Candiano in Penisola Trattaroli che sarà raggiunto dalla linea ferroviaria; l'adeguamento strutturale alla normativa antisismica e ai nuovi fondali di oltre 2,5 chilometri di banchine esistenti. Saranno approfonditi i fondali di ulteriori banchine (già adeguate) per uno sviluppo lineare di oltre quattro chilometri.

Le casse di colmata

Strategico per la prima fase dei lavori l'utilizzo della Cassa Nadep. Il materiale di escavo verrà poi stoccato nelle aree Sapir Logistica 1 e Logistica 2 e nella S3 alle Basette (varie proprietà).

La logistica

Verranno realizzate nuove piattaforme logistiche urbanizzate e attrezzate in area portuale per circa due milioni di metri quadrati, utilizzando parte del materiale di risulta dai dragaggi opportunamente trattato.

La spesa

Il quadro economico prevede una spesa di 235 milioni di euro per il completamento della prima fase di lavori. Compreso l'indotto, l'investimento sale a mezzo miliardo.

-segue

I tempi

I tempi di istruttoria presso il ministero sono previsti in circa un anno. I lavori della prima fase dureranno circa quattro anni per la realizzazione delle infrastrutture e contemporaneamente sarà realizzato l'impianto di trattamento dei materiali di dragaggio. La fase di approfondimento dei fondali comporterà altri due anni circa. Se la caratterizzazione del materiale di escavo dell'area al centro delle dighe foranee darà esiti favorevoli e se torneranno in uso le casse di colmata di via Trieste e Centro direzionale, i tempi si ridurranno di tre anni complessivi. Il prossimo passo sarà la predisposizione del bando per indire la gara di appalto che porterà ad avviare i lavori di escavo nei primi mesi del 2019.

La seconda fase

Non appena ultimati i lavori della prima fase e realizzato l'impianto di trattamento dei materiali risultanti dall'escavo, avrà inizio la seconda fase nella quale si completerà l'escavo dei fondali sino alla profondità di 14,5 metri.

La ferrovia

È previsto il potenziamento della rete di collegamento ferroviario con investimenti per circa 30 milioni. Già sottoscritti gli accordi per realizzare due scali merci, in destra e sinistra Candiano.

Convegno dell' Authority: 1 Marzo, Fortezza Vecchia, Sala Ferretti, a partire dalle 9.00

Il ruolo dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale nella Formazione, quale strumento di "Sistema" per lo sviluppo della filiera portuale, marittima e logistica . Prevista la partecipazione del Ministro del Lavoro, Giuliano Poletti FINALITA' DELL' INCONTRO I porti rappresentano degli asset strategici per il recupero della competitività del Paese. Per valorizzare il loro potenziale è, però, necessaria una specifica programmazione e gestione che ne definisca la visione in un' ottica futura e la declini nella dimensione operativa. "Il futuro chiede collaborazione e coesione elementi indispensabili a contrastare la crisi profonda della quale solo recentemente si iniziano a registrare segnali di ripresa ". È in questa ottica che si è provveduto a modificare la legge 28 gennaio 1994 n. 84 e s.m., di disciplina dell' ordinamento portuale. Questa iniziativa, per valorizzare il "Sistema Porto", intende focalizzare l' attenzione, al ruolo della formazione in un sistema di relazioni industriali , allo scopo di mettere in contatto il mondo della formazione professionale con la filiera produttiva portuale, marittima e logistica. Gli aspetti critici da affrontare, sono da un lato la rilevazione degli effettivi fabbisogni professionali richiesti dalle imprese della filiera, rispetto ai cambiamenti dettati dall' evoluzione dei modelli organizzativi, tecnologici e sociali e dall' altro nel monitorare e mettere a regime strumenti che consentano di governare il cambiamento delle professioni del settore. Un altro aspetto che risulta fondamentale è quello di intercettare in prospettiva, alcune linee di cambiamento, messe in atto, durante gli anni della crisi dalle imprese più dinamiche localizzate nel territorio, quali buone pratiche da adottare. Le domande alle quali il sistema deve rispondere sono: Quanto conta la formazione dei neoassunti e degli occupati? Quanto l' investimento in capitale umano è considerato strategico dalle imprese? In che modo cambiano i profili dei futuri lavoratori? La filiera portuale, marittima e logistica guarda anche all' innovazione tecnologica come fattore chiave per il rilancio e la competitività delle imprese. L' automazione e la digitalizzazione dei terminal creano scompiglio nel modo di tradizionale di lavorare. Tuttavia, è un processo che non può essere fermato ma deve essere governato. Pertanto, fare sistema in una economia che evolve, diventa fondamentale per creare da un lato nuove competenze e dall' altro lato fare in modo che le competenze dei profili tradizionali non diventino obsolete andando a colmare il divario tra la velocità del cambiamento nel lavoro dovuta all' innovazione e la velocità con cui

- segue

le professioni delle filiere del settore vengano aggiornate. Il programma vede il coinvolgimento delle istituzioni regionali e della comunità portuale, marittima e logistica, oltre a sessioni di interventi riservate alle OO.SS territoriali e datoriali, alle imprese/terminal del cluster marittimo, portuale e logistico, le scuole, le Università e alle agenzie formative. **PROGRAMME** 9,30 - 10,00 Registrazione partecipanti - Open Coffee 10,00 - 10,15 Saluti di benvenuto - Apertura dei lavori Presidente AdSP Mar Tirreno Settentrionale Stefano Corsini 10,15 - 10,30 La funzione e gli obiettivi dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Dirigente Controllo Interno, Trasparenza, Anticorruzione, Formazione Claudio Capuano 10,30 - 10,45 La funzione della Regione Toscana Assessore Istruzione, Formazione e Lavoro Cristina Grieco 10,45 - 11,00 La funzione dell' Autorità Marittima Contrammiraglio (CP) Giuseppe Tarzia 11,00 - 11,15 La funzione dell' Accademia Navale Ammiraglio Pierpaolo Ribuffo 11,15 - 11,30 La funzione dell' Azienda Usl Toscana Nord Ovest Dirigente Responsabile U.F. Prevenzione Igiene e Sicurezza Luoghi di Lavoro - Zona Livorno Cesare Buonocore 11,30 - 11,45 La programmazione economica come strumento di collegamento tra filiera produttiva e filiera formativa Istituto Regionale Programmazione Economica Toscana - IRPET Dirigente Lavoro, Istruzione, Welfare Nicola Scidone 11,45 - 13,15 Il valore aggiunto di una "formazione di sistema " per la competitività nella filiera marittima, portuale e logistica Moderatore: Segretario Generale AdSP Mar Tirreno Settentrionale Massimo Provinciali Sessione riservata agli interventi degli stakeholder Imprese - Terminal portuali/logistici(porti di Livorno e Piombino- InterportoToscano Vespucci - Interporto della Toscana Centrale) - Società Amatoriali - Imprese del settore nautico e del diporto - OO.SS., Associazioni di categoria (Asamar-Spedimar -Assimprese - **Assiterminal**) 13,15 - 13,30 Chiusura dei lavori Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali Giuliano Poletti 13,30- 14,30 Light Lunch 14,30 - 16,00 Ripresa dei lavori Sistema Formativo Duale: Una nuova visione dell' apprendistato formativo professionalizzante Moderatore: Segretario Generale AdSP Mar Tirreno Settentrionale Massimo Provinciali Sessione riservata agli interventi del settore istruzione, formazione e università: Istituti scolastici secondari Tecnici e Professionali di Livorno e Piombino, Università degli Studi di Pisa (Scuola Sant' Anna - Polo Universitario Sistemi Logistici di Livorno) , Agenzie Formative e Agenzie Interinali 16,00 - 16,15 Conclusioni Assessore Istruzione, formazione e lavoro Cristina Grieco 16,15 - 16,30 Chiusura dei Lavori Segretario Generale AdSP del Mar Tirreno Settentrionale Massimo Provinciali.

BACINI: RIPARTE LA GARA

Livorno, 28 febbraio 2018 – Bacini. Riparte il procedimento di gara. Lo ha reso noto in tarda serata il presidente Corsini durante un convegno organizzato dal Pd di Livorno e dedicato alla mobilità territoriale.

Nell'ambito dell'istituto del soccorso istruttorio, L'Autorità di Sistema Portuale ha infatti invitato i concorrenti a fornire chiarimenti circa le manifestazioni di interesse presentate a suo tempo. Una volta resi i chiarimenti, l'adsp trasmetterà presto le lettere di invito per la presentazione delle offerte.

Presto un nuovo deposito di GNL a Livorno

LIVORNO- E' stata costituita la "Livorno LNG Terminal S.p.A.", società posseduta in via paritetica da "Costiero Gas Livorno S.p.A.", joint venture tra "Enifuel S.p.A." e "Liquigas S.p.A.", e "Neri Vulcangas Investimenti S.r.l.", joint venture tra "Neri Depositi Costieri S.p.A." e "Società Italiana Gas Liquidi S.p.A."

Quattro grandi ed importanti realtà italiane, operanti nel settore della distribuzione e commercializzazione di Gpl e della logistica portuale di prodotti petrolchimici, si sono unite per dare avvio alla realizzazione di un grande investimento, nel settore della distribuzione del **Gas Naturale Liquefatto (Gnl)**. La **"Livorno LNG Terminal S.p.A."**, infatti, procederà alla realizzazione, all'interno del Porto di Livorno, di un deposito costiero small scale, di circa 9.000 metri cubi, di cui la prima fase per 4.500 mc, per consentire la ricezione e lo stoccaggio di GNL, approvvigionato tramite navi gasiere, per la sua successiva distribuzione mediante autocisterne e navi di piccole dimensioni (bettoline), per il rifornimento delle stazioni di servizio stradali e delle navi in transito nel porto di Livorno.

Il nuovo impianto, che sorgerà in un'area situata in una posizione strategica all'interno del Porto di Livorno, potrà altresì creare importanti sinergie anche con altri impianti simili presenti in zona. Il progetto prevede un investimento di oltre 50 milioni di euro ed è già stato ritenuto "cofinanziabile" dalla Commissione Europea come parte del pacchetto "Gainn4Sea".

La costituzione della "Livorno LNG Terminal S.p.A." e la definizione dei rapporti interni tra i soci ha rappresentato un grande traguardo dopo un lungo lavoro negoziale, che ha visto l'intervento di numerosi consulenti tecnici e legali sia dal lato "Costiero Gas Livorno S.p.A." che dal lato "Neri Vulcangas Investimenti S.r.l." (quest'ultima assistita dall'avvocato Valentina Zanelli dello Studio Associato Carnelutti di Milano) ma, allo stesso tempo, rappresenta l'inizio di un'importante iniziativa imprenditoriale italiana, diretta alla realizzazione di un investimento in un settore ormai considerato strategico nel panorama delle energie alternative che detteranno la transizione energetica verso combustibili più puliti e compatibili con l'ambiente.

Napoli, arrivano 150 milioni dalla Regione

Napoli - Priorità agli interventi di manutenzione, sicurezza, dragaggio e successivamente funzionalità.

Napoli - La Giunta regionale della Campania ha deliberato ieri un provvedimento relativo al finanziamento degli interventi per i porti della Campania. Alla Direzione Generale per la Mobilità della Regione Campania è affidato il compito di disciplinare i rapporti con ciascun Comune, con priorità agli interventi di manutenzione, sicurezza, dragaggio e successivamente funzionalità. Relativamente ai porti, la Regione Campania investirà circa 66 milioni di euro, che saranno incrementati da ulteriori 80 milioni previsti dall'ultima delibera del Cipe, per un totale di circa 150 milioni. **Ulteriori risorse saranno individuate e successivamente destinate ai fabbisogni esposti dai 49 porti regionali, coprendo le necessità di tutti i progetti che saranno individuati attraverso un bando, in cui sarà data priorità agli interventi cantierabili.**

Porto, ritoccate al ribasso le tariffe di rimorchio per il 2018-2018

Porto, ritoccate al ribasso le tariffe di rimorchio per il 2018-2018
Ordinanza della Capitaneria di Porto dopo la periodica revisione basata sui dati contabili della società concessionaria
Redazione
il più letti di oggi
Intermodalità porto-aeroporto: Adp e Authority siglano un protocollo d'intesa
BRINDISI - La Capitaneria di Porto di Brindisi, al termine della periodica revisione prevista dalla normativa che regola questo genere di servizi portuali, ha stabilito una riduzione delle tariffe di rimorchio del 2,33 per cento, che andrà applicata dalla società attualmente concessionaria, la Fratelli Barretta Srl (il cui mandato scade nel 2030). La nuova tabella tariffaria riguarda il biennio 2018-2019 e si applica alla tabella attualmente in vigore. Il sistema di applicazione e di calcolo del costo dei rimorchiatori invece non cambia. L'ordinanza relativa, la numero 13 del 2018, è stata emanata dal capitano di vascello Salvatore Minervino, comandante della Capitaneria di Brindisi, sulla base dei dati contabili richiesti alla società di rimorchio, e sentito il parere della associazioni nazionali di categoria Assoport, Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Confitarma, Ferdarlinea e Federagenti. (ordinanza in allegato) Allegati.

Pubblicato il decreto del presidente del Consiglio con il regolamento per l' avvio

Zes calabresi, «il cuore è Gioia»

Sviluppo integrato delle aree portuali con credito d' imposta e altre agevolazioni

Domenico Latino GIOIA TAURO Entra in vigore il regolamento per l' avvio delle Zone economiche speciali (Zes). Il decreto del presidente del Consiglio dei ministri è stato infatti pubblicato sulla Gazzetta ufficiale n. 47 del 26 febbraio definendone le modalità di istituzione, comprese quelle per le zes interregionali; la durata; i criteri per l' identificazione e la delimitazione delle diverse aree; i criteri che disciplinano l' accesso delle aziende; il coordinamento generale degli obiettivi di sviluppo.

Le Zes sono geograficamente limitate alle regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna) e saranno concentrate nelle aree portuali e nelle aree economicamente collegate; qui le imprese potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo territoriale.

Lo scopo è sperimentare nuove forme di governo economico di aree concentrate, nelle quali le procedure amministrative e di accesso alle infrastrutture per le imprese che operano o che si insedieranno all' interno delle aree siano coordinate da un soggetto gestore in rappresentanza dell' Amministrazione centrale, della Regione interessata e della

relativa Autorità portuale, al fine di consentire una progettualità integrata di sviluppo della Zes con l' obiettivo di rilanciare la competitività dei porti delle regioni meridionali.

Le Zes saranno dotate di agevolazioni fiscali aggiuntive rispetto al regime ordinario del credito d' imposta al Sud: oltre agli investimenti delle PMI saranno eleggibili per il credito d' imposta maxi investimenti fino a 50 milioni di euro, così da attrarre grandi player internazionali di importanza strategica per il **trasporto marittimo** e la movimentazione delle merci nei porti del Mezzogiorno. E poi tempi dimezzati per autorizzazioni e procedure, oneri amministrativi e istruttori più bassi.

Contenuti definiti rivoluzionari che rappresentano un' imperdibile opportunità per la Regione Calabria che rispetto ad un primo schema oggi si vede riconosciuti ben 2.476 ettari in luogo dei 400 iniziali.

Le Zes saranno attivate su richiesta delle Regioni interessate, previa presentazione di adeguati progetti di sviluppo che in Calabria sono già pronti. La loro durata non può essere inferiore a sette anni e superiore a quattordici, prorogabile su richiesta fino a un massimo di altri sette.

Le imprese beneficiarie dovranno mantenere l' attività oggetto dell' agevolazione nella Zes per almeno

-segue

sette anni dopo il completamento dell' investimento.

Il presidente della Regione, Mario Oliverio ha espresso grande soddisfazione per un successo che è partito dalla Calabria: «La prima Regione - ha specificato - ad avere avanzato al Governo e al Parlamento una proposta di istituzione della Zes i cui contenuti sono stati verificati anche in sede nazionale ed europea. L' obiettivo della Zes è di creare le condizioni per uno sviluppo armonico del territorio regionale con una grande area per provincia. Il cuore è Gioia Tauro. Le altre aree saranno localizzate nelle zone retroportuali e aeroportuali, caratterizzate da ampi spazi e infrastrutture adeguate ad ospitare anche le grandi imprese. Si apre una prospettiva nuova per lo sviluppo della nostra regione».

Pubblicato il 26 febbraio il decreto del Governo, ora la palla passa in mano alla Regione

Zes, la Sicilia ottiene più aree

E adesso si assicuri la Zona economica speciale anche per Messina-Milazzo

Lucio D' Amico Messina C' è una (potenziale) buona notizia per la Sicilia ma anche per Messina e Milazzo. Il 26 febbraio è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale il decreto della presidenza del Consiglio dei ministri che regola le "Zes", le Zone economiche speciali delle quali si è tanto discusso in questi mesi e che rappresentano uno strumento indispensabile, per il sistema di agevolazioni e benefici fiscali che prevedono, in vista del rilancio delle città portuali del Sud. Nel decreto si sancisce l' aumento della superficie complessiva da utilizzare per le "Zes" siciliane: si è passati da 4 mila ettari a 5.580. È un "assist" che il Governo nazionale, su pressione della giunta Musumeci, ha dato all' Isola e ai suoi porti, che non sono solo quelli di Palermo-Termini Imerese o di Catania-Augusta. Messina-Milazzo devono avere, oltre all' autonomia dell' Autorità portuale, la loro fetta di Zona economica speciale, e non è un favore o una concessione, è un diritto sacrosanto e un dovere da parte delle amministrazioni statali e regionali.

«La notizia è sicuramente positiva - afferma il vicepresidente del movimento CapitaleMessina Gianfranco Salmeri -, adesso si può finalmente partire, e sono le Regioni a dover proporre al Governo le aree interessate ed il Piano strategico per l' istituzione delle nuove zone speciali. Le regioni Campania e Calabria sono già in fase avanzata di programmazione, la Sicilia è invece in grave ritardo, a causa dell' inerzia dell' esecutivo precedente. Ma non si deve perdere tempo ulteriormente. L' azione politica del governo Musumeci e della Regione Sardegna ha ottenuto l' incremento legato alla maggiore superficie territoriale delle due isole. Ma le Zone siciliane rimangono sempre due, e secondo l' orientamento del Governo sono Palermo e Catania, sedi di Autorità portuale. È chiaro che non possiamo accettare che Messina sia l' unica Città metropolitana del Sud a rimanere esclusa dai benefici delle Zes. Cosa fare quindi? La soluzione migliore, per noi, sarebbe quella di emendare la legge 123/17 per consentire l' istituzione di una terza Zes siciliana autonoma, obiettivo difficile e di lungo termine che va perseguito, ma nel frattempo non possiamo aspettare e rischiare di perdere questo "treno".

Bisogna quindi prepararsi ad ipotesi subordinate; ad esempio quella dell' inclusione in altra istituenda Zes, grazie all' art. 4 comma 2 della legge, che prevede che la Zona economica speciale possa essere

-segue

costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprendano al proprio interno almeno un' area **portuale**. L' idea è quella, in sintesi, di estendere la Zes di Catania o di Palermo, alle aree retroportuali del territorio **messinese**, ed è quello che ci aspettiamo che faccia il governo Musumeci».

Un altro candidato risponde all' appello della Gazzetta per la difesa dei nostri porti

«Ci batteremo per l' Authority»

Picciolo: siamo stati i primi a sostenere l' autonomia

Un altro candidato alle elezioni del 4 marzo risponde all' appello alla Gazzetta. Dopo Gabriele Siracusano e Pietro Navarra, è Beppe Picciolo che interviene sul tema della difesa dell' **Autorità portuale di Messina** e Milazzo.

«È da tempi non sospetti - afferma - che la posizione di Sicilia Futura sull' argomento è chiara ed univoca. La nostra **Authority**, abbiamo sempre detto, è imprescindibile da qualsiasi piano di sviluppo del territorio. Il mantenimento delle prerogative dei porti di **Messina** e di Milazzo rappresenta la madre di tutte le battaglie che intendiamo portare sui tavoli romani e siamo convinti che il caloroso appoggio che il 4 marzo arriverà dagli elettori sarà il giusto viatico anche per far cambiare piani e strategie politiche al Partito Democratico che, sull' argomento, ha assunto nel recente passato un atteggiamento pilatesco. Noi non ci nascondiamo dietro un dito, e saremo i capofila di quella deputazione **messinese** che conquisterà uno scranno in Parlamento per portare avanti con orgoglio e forza il piano di revisione dei porti italiani, ribadendo l' importanza strategica di **Messina** e la sua centralità nel Mediterraneo.

Per noi - prosegue Picciolo -, e posso parlare

certamente a nome di tutto il Pd che in questa tornata elettorale rappresento unitamente al prof. Navarra e a Fabio D' Amore, l' **Autorità portuale** deve restare una prerogativa di **Messina** e Milazzo. I fondi di questa **Authority** dovranno servire a realizzare quei progetti basilari per il rilancio della cantieristica e delle attività turistiche sullo Stretto, solo così potrà risollevarsi **Messina**: con la sua **Autorità Portuale** "integra" e con una rappresentanza politica in grado di non abbassare la testa ma capace di tenere fede agli impegni presi in questi giorni. La crisi di rappresentatività politica del nostro territorio è la chiave di lettura della crisi economica che sta annichilendo **Messina**. L' ultimo politico degno di tale nome che ha saputo indossare i panni del vero **messinese** per tutelare la Falce e Maregrossa è stato il professore Pippo Isgrò, e non è un caso se oggi, a sostenere questa battaglia con il Pd per evitare l' ennesimo scippo, ci ritroviamo al fianco proprio colui che in prima persona tentò di dare una svolta alla bonifica di quel prezioso lembo di terra "che meraviglia gli stranieri"».(l.d.)

Riflettori sul Piano triennale dell' Authority

Opere portuali strategiche, ecco le previsioni

Milazzo Nell' ultimo Piano triennale delle opere pubbliche dell' Autorità portuale non ci sono sostanziali modifiche rispetto al passato. Tra le novità, rispetto appunto alle previsioni precedenti, l' intervento finalizzato alla realizzazione di un ormeggio per navi da crociera esterno al molo foraneo. Previsto, inoltre, l' allargamento del pontile Eolie, con spostamento del terminal passeggeri sul medesimo pontile e con la ristrutturazione del fabbricato sul molo Marullo da destinare a nuova sede di Milazzo dell' Authority. E l' ente messinese ha già avviato i primi interventi sulla banchina che attualmente ospita i mezzi delle forze dell' ordine ma anche degli operatori portuali nonché gli uffici. Con una spesa di circa 300 mila euro si è deciso di potenziare i sottoservizi (idrici e fognari) indispensabili per assicurare un miglior livello di esercizio dello scalo.

Nella giornata di ieri l' ufficio "Appalti e gare" ha pubblicato la manifestazione di interesse per il conferimento di incarico professionale per la redazione della progettazione tecnico-economica definitiva. Le somme a disposizione sono poco più di 23 mila euro.

Subito dopo si dovrebbe finalmente dare attuazione al progetto, ormai da quasi un anno

in stand by, di ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto terzo lotto. Quest' area è costituita da un tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri.

La banchina del molo foraneo ha una larghezza di 12 metri; nel tratto in testata, in corrispondenza del dente, raggiunge i 28 metri, con una profondità di 10 metri.

In atto la limitata larghezza del molo foraneo impedisce un comodo utilizzo del banchinamento sia per le operazioni commerciali che, soprattutto, per gli accosti delle navi da crociera di lunghezza superiore ai 250 metri e al tempo stesso agevolare le operazioni a terra. L' Autorità portuale ha previsto 7 milioni di euro nel Piano delle opere triennali e nel frattempo ha definito il progetto - spesa circa 450 mila euro - per dar corso agli interventi. Ovviamente adesso occorrerà procedere alla predisposizione degli atti di gara. I tempi tuttavia non sembrano brevi. Infatti per l' espletamento del servizio di progettazione preliminare, definitiva, esecutiva sono previsti complessivamente 380 giorni.(r.m.)

Ieri l'incontro tra **Authority**, Capitaneria, Genio civile, Agenzia del Demanio, Regione siciliana e Comune

Riperimetrate le zone portuali e demaniali di Messina

Domenico Bertè **Messina** Serviva mettere un punto fermo sulla titolarità delle aree ed è arrivato, almeno per **Messina**. Nei prossimi giorni sarà fatta la stessa operazione per tutta l'area di Giammoro e saranno chiamati in causa tutti i sindaci della zona tirrenica interessati. Ieri all'**Autorità portuale**, con il commissario **Antonino De Simone**, inedito summit con l'assessore ai Lavori pubblici del Comune di **Messina**, Sergio De Cola, l'ingegnere capo del Genio civile Leonardo Santoro, il comandante della Capitaneria di porto Nazareno Laganà e i rappresentanti dell'Agenzia Demanio di Palermo Giusto Santoro e del Demanio regionale marittimo, Giampaolo Nicocia.

Il nodo era l'esatta perimetrazione delle aree portuali e la cui gestione è in capo all'**Authority**. In più occasioni in questi anni sono sorte incomprensioni sulla titolarità di alcune zone della città e per le quali gli interventi sono stati o contesi o omessi, con effetti diametralmente opposti e comunque non in linea con un'azione di tutela o di pianificazione.

Il caso della cittadella fieristica è il più clamoroso, ma altre erano le zone grigie, sulle quali l'Ap e il Genio civile hanno chiesto un approfondimento con tutti gli attori. Intanto è stato definito per bene l'ambito portuale cittadino, di proprietà del demanio dello Stato e gestito dall'Ente di via Vittorio Emanuele. Questo perché il decreto con cui veniva definita la titolarità delle aree era solo descrittivo e sprovvisto di una planimetria che chiarisse i particolari.

L'ambito portuale va dalla foce dell'Annunziata, fino al limite nord della Tommaso Cannizzaro, con la linea lato mare del viale della Libertà a fare da confine. Questo fa sì che, per esempio, il Cavalcavia che porta alla don Blasco e la zona del Portalegni, come tutte quelle opere di attraversamento carrabile di un torrente, siano di competenza del Comune di **Messina**. "Assegnati" anche i torrenti che nello stesso ambito, tagliano l'ambito portuale.

Sono dello Stato gli alvei del Boccetta, di Giostra e San Licandro. Della Regione invece il Trapani. Ma la responsabilità della manutenzione, hanno detto i responsabili dell'Agenzia del Demanio, delle parti

-segue

coperte spetta a Palazzo Zanca perché utilizzate per la viabilità.

L'aver definito le proprietà, anche se poi formalmente sarà una commissione convocata dalla Capitaneria a dover ratificare, eviterà, per esempio il contenzioso per la Fiera. Sarà allargata la competenza dell' Authority al porto di Tremestieri sino a tutto il torrente Canneto e da Larderia a Pistunina.



**Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale**

*Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia*

ANNO 2018 | **N.3**
marzo 2018

PORTI CAMPANI IN RETE

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA



Foto di R. Giordano

GAETANO MANFREDI: I CAMBIAMENTI A SOSTEGNO DELLA FORMAZIONE E DELL'INNOVAZIONE.

Obiettivo: offrire competenze e nuove prospettive
di lavoro ai giovani laureati



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA



Foto di R. Giordano

Il numero di marzo si apre con un'intervista al Rettore dell'Università Federico II, Gaetano Manfredi. La seconda puntata, del nostro viaggio sulle banchine del porto di Napoli, è dedicata al cantiere "Palumbo". Il Comandante Giuseppe Menna esprime il suo punto di vista sui punti di forza e di debolezza del porto di Salerno. Il numero comprende una sintesi del Master Plan, approvato, a metà febbraio, dal Comitato di Gestione. Chiude il numero di marzo una scheda sui dati di traffico 2016-2017.

GAETANO MANFREDI: I CAMBIAMENTI A SOSTEGNO DELLA FORMAZIONE E DELL'INNOVAZIONE

Obiettivo: offrire competenze e nuove prospettive di lavoro ai giovani laureati

di **Emilia Leonetti**

1) Signor Rettore vorrei iniziare la nostra intervista dalla formazione e dall'opportunità di prevedere un corso di laurea nel settore marittimo. Cosa ne pensa? Questa assenza, in una città di mare è, secondo Lei, una mancanza cui ovviare?

"Esiste già un'offerta didattica presso l'Università Parthenope. Anche la Federico II però è impegnata in quest'area di formazione perché ha il corso in ingegneria navale e nell'ambito dei corsi di economia aziendale ci sono indirizzi che contemplano materie del settore.

Comunque potremmo sicuramente valutare di arricchire l'offerta formativa in questa prospettiva perché il tema dell'industria marittima è un tema molto importante per Napoli."

2) Volendo restare sull'argomento, quale ruolo pensa debba avere la principale Università del Sud Italia in tema di formazione? Ritene che debba esserci un ridimensionamento di corsi tradizionali e che si debba prestare un'attenzione maggiore a nuove realtà legate alle modifiche intervenute nella società contemporanea?

"Certamente la Federico II rappresenta un punto di riferimento per la formazione nel Mezzogiorno e in Italia. Noi siamo molto impegnati nel rinnovamento dell'offerta didattica. La nostra idea è quella di affiancare alla didattica curriculare, che viene ogni anno aggiornata, iniziative di avanguardia accoppiate alle nuove tecnologie, come sono le academy realizzate con Apple, Cisco, Deloitte, e le tante altre che stiamo progettando."



3) Di recente Lei ha firmato un accordo con la Apple che ha consentito, nella sede di San Giovanni, della Facoltà di Ingegneria, l'avvio di un centro di formazione per 200 studenti nel settore delle tecnologie applicate alle piattaforme social. Quali ricadute avrà sul piano occupazionale per i ragazzi del meridione? Soprattutto ritiene che sia sufficiente per dar vita ad imprese innovative?

"Senza dubbio, l'iniziativa che noi abbiamo realizzato con Apple, ma anche le altre, crea grandi opportunità per i nostri giovani, perché molti dei ragazzi che escono dalle academy della nostra università ricevono offerte di lavoro qualificato. Il tema è far in modo che queste ricadute avvengano anche sul nostro territorio ed evitare di alimentare poi la migrazione dei nostri laureati e diplomati. Quindi, bisogna fare in modo che il tessuto d'impresa innovative si rafforzi con nuovi insediamenti e con la creazione di nuove imprese."

4) In che modo la formazione deve, a suo parere, essere collegata con il tessuto produttivo circostante?

"È molto importante il legame tra formazione e lavoro, ma dobbiamo sempre ricordare che l'evoluzione così rapida del mondo del lavoro determina la necessità di competenze che siano solide e, quindi, che guardino, sì, a quelle che sono le applicazioni pratiche ma abbiano una formazione curriculare che dia competenze per l'aggiornamento continuo e per la valorizzazione dei nostri giovani."

5) Quali sono, a suo parere, le infrastrutture immateriali e materiali indispensabili per far restare i giovani laureati al Sud e anche per attrarre giovani talenti dal nord?

"Ci vogliono investimenti in aziende ad alto tasso di tecnologia, centri di ricerca e servizi della città a livello europeo, con una qualità della vita che sia comparabile a quella di altre città che competono con noi."

6) L'ultimo rapporto Svimez (ottobre 2017) riferisce che in 15 anni sono emigrati al centro nord 200 mila laureati. In termini finanziari abbiamo perso 30 miliardi di euro. Come pensa si possa recuperare questo gap di intelligenze e di competenze?

"Per evitare questa migrazione è necessario che i nostri

giovani trovino opportunità di lavoro qualificate nei nostri territori. Per questo sono necessari investimenti di qualità."

7) Lei, in questi ultimi tempi, si è molto impegnato per aprire la Federico II a nuove alleanze. L'ultima in ordine di tempo, se non erro, è con la Normale di Pisa. Può spiegarci qual è lo scopo? Quali opportunità offrirà ai suoi studenti? C'è il rischio che rappresenti una operazione senza costrutto, mancando un tessuto imprenditoriale esteso e innovativo?

"Il progetto della Normale ha l'obiettivo di realizzare una scuola superiore autonoma nel sud Italia. È sicuramente una formazione d'eccellenza di cui noi abbiamo bisogno e che non deve essere necessariamente collegata al mondo dell'impresa ma deve guardare a quelle che sono le nuove frontiere, anche della ricerca di base, per poi determinare quel contesto innovativo da cui nascono le applicazioni e il trasferimento tecnologico."

8) L'Università Federico II è la principale istituzione culturale di Napoli e del Mezzogiorno. In che modo contribuisce a costruire una società più giusta, solidale, libera?

"Nella nostra formazione noi non guardiamo solamente alle competenze di tipo curriculare, ma facciamo in modo che i nostri giovani crescano nella loro capacità critica, così che possano essere dei cittadini completi in grado di agire liberamente nella nostra società."

9) L'ultima domanda la vorrei riservare ai suoi prossimi programmi. Quali sono le principali novità del 2018?

"Le idee di sviluppo riguardano tanti campi. Sicuramente abbiamo in programma di continuare con il progetto San Giovanni attraendo nuove imprese ad alta tecnologia, di potenziare gli interventi anche sull'area occidentale con le iniziative che stiamo valutando di realizzare a Bagnoli e di incrementare il tasso di innovazione anche nelle aree umanistiche con i nostri progetti sulle digital humanities investendo sulla maggiore internazionalizzazione di questi percorsi."



**Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale**

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



CANTIERI "PALUMBO": DALLA RIPARAZIONI ALLA COSTRUZIONE DI GRANDI YACHTS

L'espansione del Gruppo nell'area del Mediterraneo

di **Emilia Leonetti**

ha collaborato
Vincenzo Androne

Una stretta palazzina fronte strada di colore grigio, nelle adiacenze del molo Carmine, è la sede di una delle principali imprese del settore delle riparazioni navali e della costruzione di grandi yachts. Il gruppo "Palumbo", partendo dal porto di Napoli, ha aperto, a partire dal 2007 sedi in diversi scali del Mar Mediterraneo. Da Messina, a Malta, a Tenerife, a Marsiglia, di recente Savona ed Ancona, divenuto il sito principale per la costruzione di grandi yachts.

Anche se a Napoli è stato costruito il più grande yacht del Sud Italia, il Columbus di 57 metri consegnato nel 2015, il cantiere ha difficoltà a proseguire nella costruzione di imbarcazioni da diporto. "A Napoli mancano gli spazi - spiega il Direttore del cantiere Paolo Balzano - Con l'acquisizione del cantiere di Ancona (specializzato nelle costruzioni) possiamo concentrare qui le attività legate alle riparazioni navali e al "refitting" (trasformazione e riammodernamento di imbarcazioni anche di grandi dimensioni). In questo periodo sono in lavorazione 11 navi di cui due in refitting, oltre 10 yachts in riparazioni."

Questo comparto ha ricevuto un grande impulso negli ultimi tempi grazie anche allo sviluppo turistico della città, che ha riportato Napoli e il suo golfo al centro delle rotte di imbarcazioni da diporto.

L'incontro con il Direttore del cantiere avviene nella sala riunioni del gruppo. Sul tavolo, delle brochure mostrano l'espansione dell'impresa nell'area del Mediterraneo e soprattutto la qualità dei lavori realizzati nella costruzione di grandi yachts e nelle trasformazioni di navi. Il centro dell'attività, tiene a precisare il Direttore, resta qui. Il cuore dell'impresa è il cantiere di Napoli, con il suo know-how, le competenze e le capacità degli operai che rappresentano una specificità del settore: in tutto 65 persone tra operai, tecnici e amministrativi. Nell'indotto lavorano, in questo periodo, grazie alla quantità di interventi di riparazione e di refitting in corso, tra 70 e 80 operai. Si tratta di meccanici, carpentieri, allestitori, verniciatori di imprese esterne che affiancano gli interni per assicurare la conclusione delle commesse nei tempi previsti.



La società è impegnata nel migliorare l'attività, non solo espandendosi, ma anche investendo in attrezzature, nella formazione del personale, nel trovare, ad esempio, per il cantiere di Napoli nuove prospettive. Rientra in questa politica la costituzione di una società tra "Palumbo" e "La Nuova Meccanica Navale" denominata "Napoli DRY Docks srl" per la gestione di un'area comune al molo Martello da destinare, con l'acquisto di un nuovo bacino, alle riparazioni navali. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha approvato l'atto di concessione e si procederà, nei prossimi mesi, alla realizzazione dell'investimento.

L'impresa "Palumbo" opera su tre distinte aree: il molo 28, il molo 37 e il molo 40. La distribuzione è dovuta all'impossibilità di usufruire di un'unica grande area in concessione e al costante ampliamento dell'attività della società. Le tre infrastrutture in concessione svolgono attività legate alle riparazioni navali e alla trasformazione di navi. Ciò che le differenzia, sono l'organizzazione degli spazi e la tipologia di dotazioni per lo sviluppo delle attività.

L'area più ampia si trova al Molo 40. Lungo l'intera banchina sono distribuite officine, gru a torre e semoventi, un bacino galleggiante dove è ora in riparazione un traghetto della Moby Lines. Da qui, in auto, accompagnata dal Direttore tecnico, passiamo a visitare il molo 28, dove sono stati realizzati due grandi

capannoni, al cui interno vengono costruite parti di mega yachts, parti necessarie per il riammodernamento di navi o per riparare imbarcazioni. Un secondo bacino galleggiante di maggiori dimensioni è operativo al molo 28. Il nostro giro prosegue al molo 37, dove è allocato il capannone per interventi speciali e dove è stato di recente costruito uno scafo di uno yacht di 80 metri (ora in allestimento ad Ancona), in più le officine, localizzate su questo molo, sono dedicate esclusivamente a lavori di carpenteria e di tubisteria. Sempre al 37, spiega Paolo Balzano, è in dotazione un ormeggio per almeno due imbarcazioni in attesa di passare nel reparto "riparazioni".

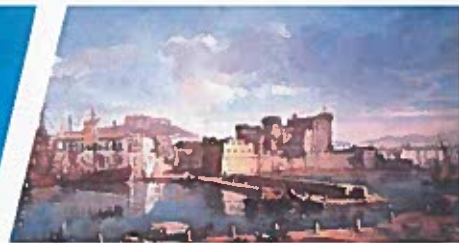
Prima di chiudere la nostra visita, passiamo davanti all'edificio della CULP dove la società ha preso in affitto due piani a disposizione dello staff del reparto "yacht refitting" e nuove costruzioni. Da lì, nel nostro percorso di ritorno, alle spalle della CULP, è visibile il nuovo magazzino, dove vengono conservate apparecchiature, accessori e ricambi. "Il nostro auspicio-osserva Balzano-è che si possa, nel tempo, riorganizzare il comparto concentrando, in un'area dedicata, le imprese della cantieristica. Avere officine, magazzini, uffici in luoghi diversi non è razionale e soprattutto è poco funzionale al nostro lavoro."





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA



GIUSEPPE MENNA: COMANDANTE AUTORITÀ MARITTIMA DI SALERNO

Sicurezza e controlli al servizio del dinamico scalo salernitano

Giuseppe Menna è da settembre Comandante della Capitaneria di Porto di Salerno. Napoletano di nascita, ha girato per lavoro diversi porti della Campania. Per questo, come tiene a precisare, conosce "il porto di Salerno, i suoi punti di forza e di debolezza".

1) Comandante Menna, parliamo dalle criticità dello scalo salernitano che Lei ha avuto modo di conoscere anche per l'esperienza acquisita alla guida di diverse Autorità Marittime della Campania? Quali sono, a suo parere, le principali?

"Le rispondo in maniera diretta: le opere infrastrutturali. Il porto di Salerno negli ultimi dieci anni è cresciuto in maniera esponenziale grazie ad una classe imprenditoriale competente e attiva. Vi è ora la necessità di adeguare le infrastrutture ai nuovi scenari che si sono determinati nel settore del traffico merci, container, passeggeri.

Penso in particolare ai lavori per l'ampliamento dell'imboccatura del porto, al dragaggio dei fondali, in generale alla manutenzione delle banchine."

2) Restando sul tema. Quali sono i punti di forza dello scalo?

"Come Le ho già anticipato, gli imprenditori sono un punto di forza.

Al secondo posto inserisco l'organizzazione degli spazi. Vede i due punti sono strettamente connessi: una classe imprenditoriale attiva e la capacità di ottimizzare al meglio le banchine nella movimentazione della merce.

A Salerno vige il principio di non esclusività delle banchine. Un principio che ha fatto sì che il porto sia, in Europa, uno dei più dinamici per aumento dei volumi di traffico in relazione alle aree a disposizione."

3) Il porto di Salerno, come ha anche sottolineato, riesce in un'area non estesa a sviluppare diverse tipologie di traffico. In che modo incide sulla sicurezza a mare e a terra?

"La sicurezza a mare e a terra, come sa, è una nostra competenza. Noi l'assicuriamo con controlli continui: a mare il nostro principale impegno è la salvaguardia dell'ambiente, a terra il controllo formale e sostanziale sul rispetto delle norme a tutela della sicurezza dei lavoratori"



4) È di poco tempo fa il grave incidente ai magazzini che è costato la vita ad un giovane operaio. Cosa è mancato in quel drammatico evento?

"Noi avevamo effettuato una visita di controllo ai magazzini quindici giorni prima dell'incidente. Tutto era in regola, nel senso che le misure di sicurezza previste erano rispettate. E' accaduto l'imponderabile: il collega per soccorrere il giovane si è distratto, dimenticando acceso il motore. A seguito dell'incidente, abbiamo deciso nel Comitato "igiene e sicurezza" composto da noi, dall'AdSP del Mar Tirreno Centrale e dall'Asl, di stilare un calendario di verifiche nei luoghi di lavoro più frequente e stringente di prima. Il nostro scopo è riuscire a garantire il più alto livello di sicurezza per chi lavora nel nostro porto"

5) Dal 1 gennaio il porto di Salerno è entrato ufficialmente a far parte dell'AdSP del mar Tirreno Centrale. Come valuta il nuovo sistema portuale campano? Soprattutto quali ricadute pensa che avrà sul porto di Salerno?

"Valuto positivamente aver varato una riforma che ha superato la frammentazione per mettere a sistema porti di una stessa regione. Sono poi sicuro che il Presidente Pietro Spirito e il Segretario Generale Francesco Messineo operano e opereranno per assicurare ai tre porti dell'AdSP l'adeguamento infrastrutturale indispensabile per il loro sviluppo"



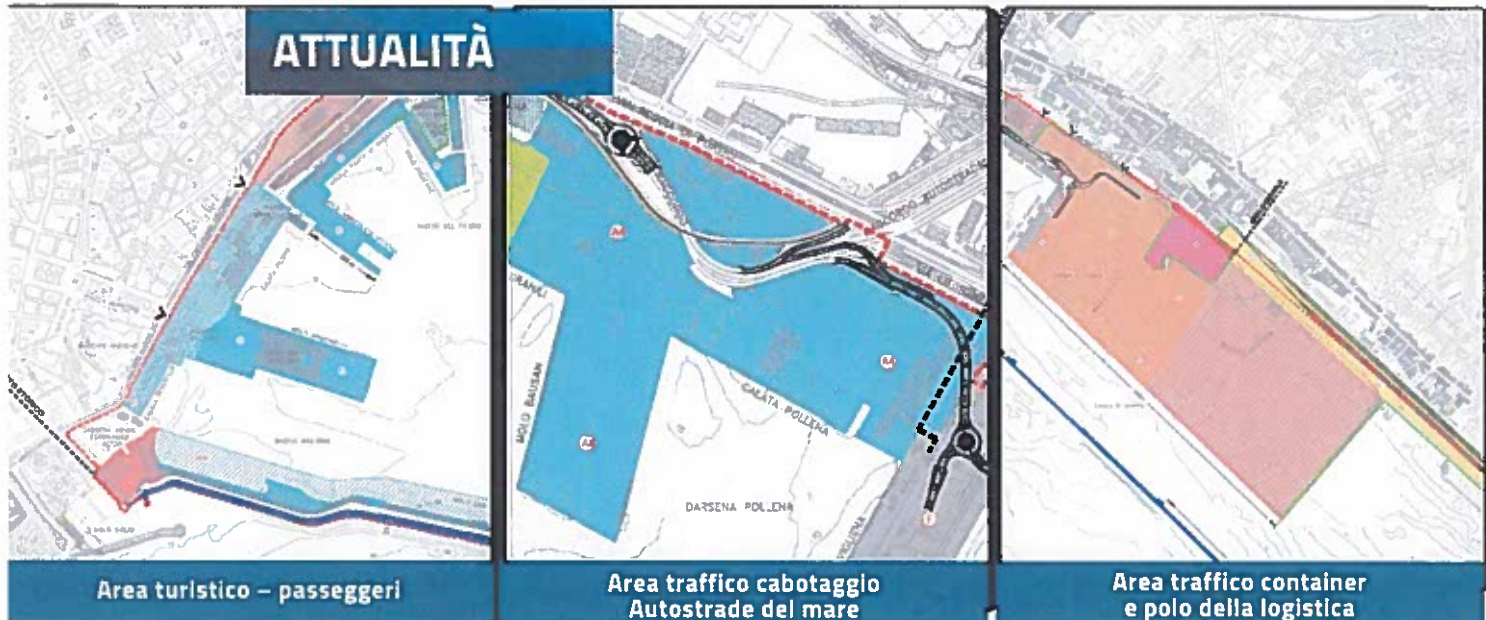


Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



IL PRIMO MASTER PLAN DEL PORTO DI NAPOLI.

La riorganizzazione delle banchine al 2030

Di E.L.

Il master plan del porto di Napoli è stato approvato dal Comitato di Gestione. Esso costituisce un allegato al Piano operativo Triennale 2017-2019. Il nuovo strumento di indirizzo per la riorganizzazione degli spazi e per una razionalizzazione delle infrastrutture presenti, nei circa 4 km di estensione dello scalo, è stato varato a conclusione di una serie di incontri con gli operatori e dopo una serie di aggiustamenti. La sua proiezione è al 2030.

Si tratta di uno strumento di pianificazione che svolge diverse funzioni: la prima è quella di fotografare l'attuale situazione dello scalo, delle sue banchine e delle sue attività, la seconda di definire la riorganizzazione degli spazi. Una terza funzione è quella di essere strumento operativo di attuazione delle linee programmatiche "delineate nei documenti di programmazione adottati, individuando operativamente le azioni da adottare per una corretta e coerente attuazione degli obiettivi."

Il master plan è stato redatto dall'ufficio programmazione dell'AdSP e ha, come elemento caratterizzante, quello di disegnare un sistema portuale integrato e aperto, in linea con quanto previsto dalla legge di riforma dei porti n.169 del 4 agosto 2016, con la successiva modifica del correttivo porti.

Le novità presenti nel master plan, per quanto riguarda la parte "assetto degli spazi portuali linee di indirizzo al 2030", sono diverse e legate alla necessità di specializzare le aree per funzioni. L'obiettivo è mettere ordine in uno scalo multipurpose, mantenendo tale caratteristica, ma delimitando in ambiti omogenei funzioni omogenee. Secondo questo scenario, l'area turistico-passeggeri parte dal molo San Vincenzo e si chiude all'area del Pisacane. Le novità, dunque, riguarderanno il molo San Vincenzo destinato al traffico da diporto, il molo Beverello al traffico veloce da e per le isole, le aree destinate all'accoglienza e alla gestione dei



croceristi comprenderanno anche l'“Immacolatella Vecchia” lato ponente.

Il traffico di cabotaggio e quello delle autostrade del mare sarà concentrato, a levante, tra il molo Bausan e Calata Pollena a ridosso dello svincolo con l'autostrada. Sempre a levante il master plan prevede l'allungamento del nuovo Terminal di Levante e la destinazione dell'area adiacente (zona ex Corradini) a polo della logistica. A ridosso del nuovo terminal contenitori si svilupperà il fascio di binari di 750 metri di lunghezza per far in modo che l'intermodalità nel trasporto sia una realtà per lo scalo partenopeo, attualmente caratterizzato dall'assenza di trasporto su ferro per il trasferimento della merce.

L'area della cantieristica sarà compresa tra il molo Carmine, pontile Vittorio Emanuele e Calata Villa del Popolo e consentirà di organizzare le attività legate

alle riparazioni navali, alle trasformazioni di navi in uno spazio attrezzato e funzionale

“La strategia proposta- precisa il Presidente Pietro Spirito- è focalizzata sull'efficienza e sulla razionalizzazione degli asset a disposizione e sulla ricerca e consolidamento di spazi selettivi di sviluppo per i diversi mercati. La riorganizzazione degli assetti portuali si colloca in uno scenario complesso nel quale l'evidenza dei vincoli e delle opportunità presenti comporta l'esercizio di un'analisi accurata, in grado di coniugare la visione di medio e lungo periodo con una gradualità attuativa realistica, coerente con la tempistica degli interventi e con le criticità presenti.”

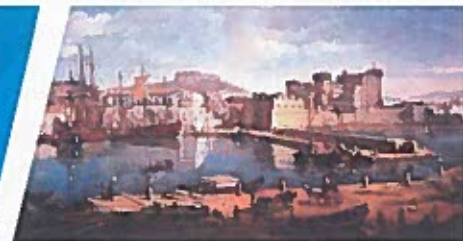
Per un esame del documento pdf del Master Plan si può scaricare il file al link presente nella versione online della newsletter





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ

DATI DI TRAFFICO 2016 – 2017

Il 2017 si chiude con risultati positivi per il sistema portuale campano (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia). La novità è che, da quest'anno, i dati rappresentano il traffico merci, container, passeggeri e crocieristico dei tre porti.

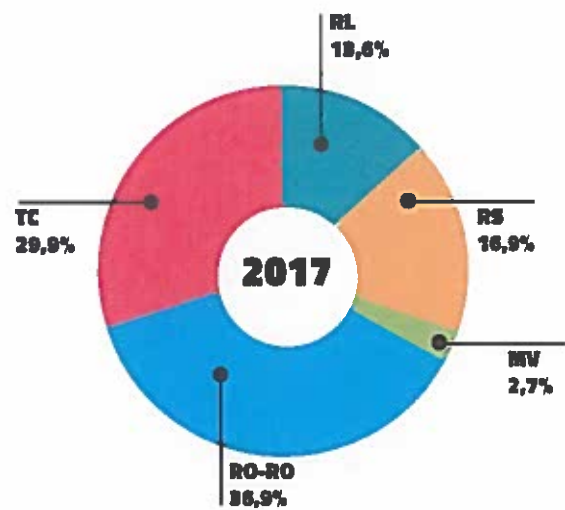
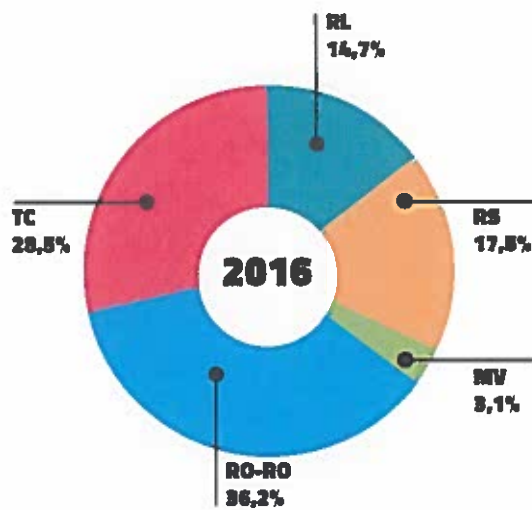
La tabella e il grafico pubblicati fanno, infatti, riferimento ai traffici complessivi

DATI DI TRAFFICO AdSP Mar Tirreno Centrale

AdSP Mar Tirreno Centrale	2016	2017	Var.%
Traffico Merci (tonnellate)	35.466.237	37.398.774	5,45%
Traffico Containers (teu)	872.053	964.562	10,61%
Traffico Passeggeri (num.)	7.111.069	7.365.444	3,58%
Traffico crocieristico (num.)	1.417.546	993.073	-29,94%



PERCENTUALI DEL TRAFFICO MERCI IN TONNELLATE



● RINFUSE LIQUIDE
 ● RINFUSE SOLIDE
 ● MERCI VARIE
 ● RO-RO
 ● TRAFFICO CONTAINER