



Dai Porti:

Genova:

"...Meno di tre mesi per salvare la **Pietro Chiesa**..." (Il Secolo XIX)

"...**Genova e Trieste stringono gemellaggio**..." (Informazioni Marittime)

"...**Accesso alla fibra, l'Italia sta recuperando posizioni**..." (The Medi Telegraph)

Savona:

"...**A Marzo arriveranno le nuove gru a vado Ligure**..." (Il Messaggero Marittimo, Ansa)

Piombino:

"...Il porto delle attese..." (Gazzetta Marittima)

La Spezia:

"...**La videocamera intelligente per la sicurezza nel porto**..." (Informazioni Marittime)

Civitavecchia:

"...**Attacchi del Pd al Port Mobility**..." (Civonline)

"...**Le Autostrade del Mare per connettere l'Italia**..." (Civonline, Il Messaggero Marittimo)

Gioia Tauro:

"...**Preoccupazioni per il destino di Gioia Tauro**..." (Il Messaggero Marittimo, Ferpress)

Messina:

"...**Restyling di aree**..." (Gazzetta del Sud)

"...**Prg del porto intesa con la Regione**..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...**Il porto di Palermo guarda al futuro**..." (Il Messaggero Marittimo, Quotidiano di Sicilia, Giornale di Sicilia)

"...**A Palermo concorso di idee per nuovi terminal**..." (Ansa, The Medi Telegraph, Ferpress)

Cagliari:

"...**Trasporti marittimi, via libera ddl su continuità territoriale Sardegna-Corsica**..." (Ferpress)

Notizie da altri porti esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Meno di tre mesi per salvare la Pietro Chiesa

GENOVA. Incontro ieri in Authority sulla crisi della Pietro Chiesa, la compagnia dei portuali del carbone che rischia il fallimento. I vertici dell' Adsp, il console Tirreno Bianchi con il collega della Culmv, Antonio Benvenuti, i rappresentanti sindacali hanno concordato la redazione di un calendario che assicuri alla P.Chiesa l' assorbimento nella compagnia dei portuali genovesi, prima che la cooperativa dei 29 carboné concluda l' anno fiscale (aprile 2018).

C' è però appunto bisogno di un calendario definito, perché la Culmv deve redigere il piano d' impresa 2018-19 (operazione che si sovrappone ad altre partite del periodo: conguaglio ai terminalisti, contributi formazione ecc...

) necessario perché l' Adsp a sua volta determini l' organico portuale previsto dal Correttivo e i possibili scivoli pensionistici della Stabilità. Ma per essere scritto, il piano d' impresa Culmv necessita che l' Adsp chieda ai terminalisti, e fornisca alla Compagnia Unica, le previsioni di traffico sulle quali l' ufficio di Benvenuti possa indicare gli avviamenti della Culmv.

Il console punta a incrociare due partite: non solo quella della P.Chiesa (le 700 mila tonnellate di merce movimentate dal Terminal Rinfuse garantiscono il lavoro per i soci, non la tenuta economica della struttura aziendale) ma anche quella dell' ingresso in compagnia dei 53 interinali, non come soci ordinari, ma come soci speciali: contratti a termine, con la mutua ma senza l' Indennità di mancato avviamento. Regolarizzazione che la Culmv chiede all' ente gestore del porto da sette anni.

Per questa seconda partita serve il via libera dell' Adsp, ma per l' assorbimento della P.Chiesa è necessario l' ok del ministero dei Trasporti, cui Palazzo San Giorgio deve inviare un' istruttoria sul caso. Ecco perché i tempi sono fondamentali: la P.Chiesa ha autonomia sino ad aprile, il governo pare ben disposto ma scade a marzo: «Per dirmi soddisfatto dell' incontro, aspetto di vedere definito la prossima settimana il calendario» dice Enrico Ascheri (Filt Cgil). Roberto Gulli (Uiltrasporti) prospetta la possibilità «di azioni a sostegno dei lavoratori della P.Chiesa» se non verrà rispettata la parola d' ordine dell' operazione, ribadita da Massimo Rossi (Fit Cisl): «Fare il prima possibile».

Informazioni Marittime

Camalli, Genova e Trieste stringono gemellaggio

Arriva il primo accordo di collaborazione interportuale sui camalli. Lo fanno Genova e Trieste, scambiandosi informazioni sulle rispettive attività, permettendo allo scalo giuliano di acquisire nuove conoscenze in campo formativo, attingendo dalla storica tradizione genovese. La Culmv di Genova, Fondazione Cif, Rina e Agenzia del Lavoro portuale di Trieste hanno firmato un'intesa per scambiarsi know-how su formazione, organizzazione e prospettive future dell'automazione e digitalizzazione. «Lo stiamo facendo da anni insieme a Cif e Rina. Avere con noi anche l'Agenzia di Trieste è importante perché i due scali hanno cicli operativi simili e sono in pieno sviluppo sulle rotte che collegano in primo luogo il Far East», commenta Antonio Benvenuti, console della Culmv – Compagnia unica lavoratori portuali.

«Il fatto che sia arrivata una richiesta dal porto di Trieste per formare il personale del pool di manodopera dello scalo è l'attestazione della qualità della formazione professionale ligure in campo portuale», sottolinea Ilaria Cavo, assessore regionale ligure alla Formazione. «Il gigantismo navale rilancia un modello di traffico estremamente flessibile, gestito con grande professionalità e l'articolo 17 svolge questa funzione che è molto moderna», aggiunge Mario Sommariva, presidente dell'Agenzia del lavoro di Trieste e segretario generale del porto.

Oltre a Benvenuti, Cavo e Sommariva, alla firma erano presenti il presidente della Fondazione Cif, Alessandro Repetto; l'amministratore delegato di Rina Academy, Giorgio Saletti; e il segretario generale dell'Autorità portuale Genova-Savona, Marco Sanguineri.

«Accesso alla fibra, l'Italia sta recuperando posizioni» / INTERVISTA

Genova - Calcagno, a.d. Fastweb: «Ci stiamo avvicinando alla media Ue. Genova città ideale per sviluppare la tecnologia 5G. Importanti investimenti per il porto».

Genova - Il gap con il resto d'Europa c'è, ma non è così disastroso come più voci sostengono. «Questo discorso stava in piedi cinque-sei anni fa, quando l'accesso alla fibra era garantito al 20% della popolazione - spiega al *Secolo XIX- The MediTelegraph* **Alberto Calcagno, amministratore delegato di Fastweb**, a Genova per presentare con il sindaco Marco Bucci il progetto di estensione della copertura wi-fi - Oggi siamo arrivati al 70%, contro una media europea del 75%. In Italia sono stati fatti investimenti milionari, per parte nostra abbiamo contribuito in modo significativo: il problema riguarda l'adozione, ovvero il reale utilizzo dell'infrastruttura».

Quanto pesa questo problema?

«La percentuale di chi ha una linea fissa, in Italia, non va oltre il 50%, mentre in Europa la media sfiora l'80% e in alcuni Paesi arriva addirittura al 100%. È come se avessimo costruito autostrade a 4 corsie senza un numero sufficiente di automobili per riempirle».

Come si possono riempire quelle corsie?

«Da una parte ci sta pensando il mercato. La diffusione di *video on demand*, per esempio, sta avvicinando sempre di più le persone al mondo della fibra. È un trend molto forte, che ha l'effetto di aumentare significativamente l'appetito di banda. Dall'altra bisognerebbe incentivare l'uso dell'infrastruttura, come è stato fatto per le aziende».

-segue

Uno dei grandi temi del momento è la “digital transformation” del Paese.

«Vero, anche se spesso se ne parla a sproposito. Il primo passo verso la digitalizzazione consiste nel rivedere quei processi che aziende, enti o professionisti danno per scontati. È l'approccio alla quotidianità che va cambiato. Avvicinarsi alla tecnologia è il secondo step».

Fastweb ha presentato il suo progetto di estensione della rete wi-fi a Genova. In cosa consiste?

«Premetto che Genova è la seconda città italiana, dopo Milano, nella quale Fastweb ha iniziato a operare ormai 17 anni fa. Oggi possiamo dire che è stata una scelta lungimirante: con 2.200 chilometri di fibra ottica e 180.000 utenze raggiunte dall'ultrafibra, la città ha tutte le caratteristiche per diventare un centro all'avanguardia nell'accesso alla tecnologia 5G. Per quanto riguarda il wi-fi, è stato deciso di installare 230 *access point* di ultima generazione in città, che andranno ad aggiungersi nei prossimi mesi ai 220 già esistenti. In sostanza, i nostri quasi 100.000 clienti fissi e mobili potranno navigare gratuitamente da Voltri a Nervi, su tutto il territorio cittadino, quartieri collinari compresi. Anche grazie ai nostri investimenti, che fino ad oggi hanno superato i 120 milioni, Genova diventerà una delle città più “smart” d'Italia».

Quali sono le potenzialità di Genova, in questo senso?

«Sono molte. Qui, tanto per iniziare, c'è turismo per dodici mesi all'anno. E poi c'è un tessuto sociale, universitario e di imprese che, pur non essendo paragonabile a una città come Milano, ha bisogno di sviluppare e sfruttare l'*Internet of Things*: penso alla raccolta, analisi e condivisione di dati sul traffico, al meteo, alle operazioni in porto. Qui l'ecosistema digitale può fare davvero grandi cose».

A proposito di porto: che cosa potrà cambiare grazie all'IoT?

«A Genova abbiamo una quota di mercato business vicina al 40%, e tra i clienti ci sono anche diversi terminalisti: insomma, partiamo da un'ottima base. Dal punto di vista dell'IoT, posso dire che la diffusione capillare di sensori e l'adozione delle ultime tecnologie saranno elementi determinanti, per garantire a un porto complesso come quello di Genova un alto livello di competitività. Credo che la vera svolta, sotto questo profilo, per la community portuale ci sarà tra un paio d'anni. Da parte nostra siamo già pronti: abbiamo l'infrastruttura, le centraline e le frequenze».

Il Messaggero Marittimo

A Marzo arriveranno le nuove gru a Vado Ligure

Destinate alla piattaforma Maersk sono partite a Natale

SAVONA – Sono già partite dalla Cina le gru destinate ad equipaggiare la cosiddetta "piattaforma Maersk", il nuovo terminal container che APM Terminals, controllata del gruppo marittimo danese AP Moller-Maersk (di cui fa parte anche Maersk Line, la prima compagnia al mondo nel trasporto di container) sta realizzando a Vado Ligure.

I mezzi di sollevamento, commissionati al costruttore cinese ZPMC e destinati alle operazioni di imbarco e sbarco dei container, sono salpati alla volta del Mar Tirreno a Natale scorso, e arriveranno a Vado alla fine del prossimo Marzo, secondo quanto riferito da un portavoce di APM Terminals Italia.

Sono invece già state consegnati dal fornitore finlandese Kalmar i primi dieci straddle carrier (in totale saranno 19), mezzi necessari per la movimentazione dei contenitori all'interno dei piazzali della nuova struttura ligure, che inizierà ad operare ricevendo le prime navi nella primavera del 2019.

APM Terminals è l'azionista di controllo del futuro terminal container di Vado, con il 50,1% delle azioni, mentre il gruppo statale cinese Cosco detiene il 40% e il restante 9,9% è in mano a Qingdao Port International Development, la società che gestisce il porto cinese di Qingdao. APM Terminals controlla anche il Reefer Terminal del porto di Vado Ligure, struttura specializzata nella movimentazione di frutta e merce a temperatura controllata rilevata nel 2015 dal GF Group della famiglia Orsero.

Terminal di Vado Ligure: le gru cinesi arriveranno a marzo

Sono partite nei giorni di Natale

(ANSA) - SAVONA, 16 GEN - Sono già partite dalla Cina le gru destinate ad equipaggiare la cosiddetta 'piattaforma Maersk', il nuovo terminal container che APM Terminals, controllata del gruppo marittimo danese AP Moller-Maersk (di cui fa parte anche Maersk Line, la prima compagnia al mondo nel trasporto di container) sta realizzando a Vado Ligure.

I mezzi di sollevamento, commissionati al costruttore cinese ZPMC e destinati alle operazioni di imbarco e sbarco dei container, sono salpati alla volta del Mar Tirreno a Natale scorso, e arriveranno a Vado alla fine del prossimo marzo, secondo quanto riferito da un portavoce di APM Terminals Italia.

Sono invece già state consegnati dal fornitore finlandese Kalmar i primi 10 straddle carrier (in totale saranno 19), mezzi necessari per la movimentazione dei contenitori all'interno dei piazzali della nuova struttura ligure, che inizierà ad operare ricevendo le prime navi nella primavera del 2019. APM Terminals è l'azionista di controllo del futuro terminal container di Vado, con il 50,1% delle azioni, mentre il gruppo statale cinese COSCO detiene il 40% e il restante 9,9% è in mano a Qingdao Port International Development, la società che gestisce il porto cinese di Qingdao. APM Terminals controlla anche il Reefer Terminal del porto di Vado Ligure, struttura specializzata nella movimentazione di frutta e merce a temperatura controllata rilevata nel 2015 dal GF Group della famiglia Orsero.

Piombino, il porto (di “sistema”) delle attese

PIOMBINO – Un ex porto dell’Elba che è diventato un grande porto, con fondali fino a 20 metri – che nessuno dei porti tirrenici da Civitavecchia in su già dispone – e con piazzali, attracchi e prospettive di insediamenti da far invidia. Eppure sul porto di Piombino grava una fitta nebbia di immobilismo. L’Autorità portuale del Tirreno settentrionale, presieduta da Stefano Corsini, sta lavorando sulle problematiche più complesse: dalle autorizzazioni all’ATI tra Neri e Cantieri San giorgio del porto per creare un grande sito di demolizioni e ristrutturazioni navali, con i mille ritardi creati da una burocrazia sia nazionale che regionale; da parte della Regione e di Roma si parla di un avvio rapido della famosa, attesissima “bretella” di collegamento del porto con la rete nazionale, a più riprese vengono avanti proposte di decentrare a Piombino traffici che a Livorno non trovano spazi, nel quadro di un “sistema” che per il momento è più una speranza che una realtà. Insomma a Piombino tutto o quasi è fermo: a cominciare dall’intricata, amara vicenda delle acciaierie. E dalla mancanza della sospirata “bretella” autostradale, più un collegamento ferroviario davvero ad alta capacità.

Eppure guardando la mappa del porto di oggi si capisce come ci siano potenzialità enormi. Tanto che l’armamento più interessato, quello che fa capo alle compagnie del gruppo Onorato, ha potenziato e continua a potenziare i propri servizi, allargandosi anche a realtà terminalistiche nuove. È il caso dell’ingresso dell’armamento Onorato nella Tuscany , con il 33% delle quote. Ma non è il solo movimento che riguarda il secondo porto del “sistema” livornese. Prende piede, anche con i recenti suggerimenti del presidente dell’Asamar Enrico Binistalli, l’idea già a suo tempo lanciata dall’ex manager di banchina della Zim Angelo Roma per un servizio di transhipment che consentirebbe alle navi portacontainers dell’ultima generazione – grazie ai fondali di 20 metri – di scaricare migliaia di Teu alla volta, da far ripartire poi con navette feeder verso i porti vicini con pescaggi minori. Una alternativa almeno provvisoria in attesa della Darsena Europa. Solo un sogno di mezz’inverno?

Informazioni Marittime

A La Spezia la videocamera intelligente per la sicurezza nel porto

Presso la sede Contship di La Spezia è stato attivato il sistema di videocamere Bluxtair, una soluzione innovativa per la sicurezza sul lavoro implementata da CLS, azienda di servizi dedicata alla vendita, al noleggio e all'assistenza di carrelli elevatori, macchine e attrezzature per la logistica.

Bluxtair è un sistema studiato per evitare le collisioni tra il personale e i veicoli industriali. Si tratta di una "videocamera intelligente" che effettua continuamente una scansione dell'area di controllo per rilevare gli elementi che potrebbero ostacolare i movimenti del carrello, riconoscendo se questi siano pedoni oppure ostacoli.

Bluxtair allerta immediatamente il conducente nel caso di imminente pericolo per una persona, permettendogli di reagire in modo tempestivo. E' possibile anche registrare cronologicamente gli eventi e le ultime tre ore di operazioni, in modo da analizzare anche i mancati infortuni.

Mari (FI): "Cosa c'è dietro gli attacchi di alcuni esponenti del Pd a Port Mobility?"

Il vice coordinatore territoriale di Forza Italia interviene sulla vicenda: "Con l'avvicinarsi della campagna elettorale non vorremmo che all'interno del porto si facesse bassa politica per cercare qualche voto in più"

CIVITAVECCHIA - "Sentir parlare alcuni esponenti del Pd dei compensi all'interno di una società come la Port Mobility, ci sembra quanto meno assurdo. Come mai tanto interesse?"

Se lo domanda Emanuela Mari, vice coordinatore territoriale di Forza Italia, specificando: "Premesso che qualunque azione venga intrapresa sulla querelle in atto tra Royal Bus e Port Mobility si deve innanzitutto tenere conto della tutela dei posti di lavoro inoltre - continua l'esponente azzurro - non si è mai visto risolvere una vertenza occupazionale sul tavolo di un "segretario" del Ministro senza aver coinvolto tutte le parti in causa".

Mari torna poi sulle dichiarazioni di alcuni esponenti dem riguardo l'ipotesi di porre un tetto agli stipendi. "Sarebbe potuta essere una riflessione corretta – evidenzia l'azzurra - qualora la Port Mobility non fosse riuscita a pagare le spettanze alla Royal Bus ma, visto che dalle cronache leggiamo l'esatto opposto e, anzi, quanto avvenuto nei giorni scorsi sembra quanto mai corretto e rispettoso delle normative vigenti in materia oltre che del codice degli appalti, tali ingerenze risultano quanto mai inopportune. Con questi tentativi di isolare Port Mobility – incalza Mari - non vorremmo che si celasse una strategia per permettere la "scalata" del PD all'interno dello scalo".

Il vice coordinatore territoriale di FI sottolinea come non sia questo il modo per tutelare posti di lavoro e prosegue: "Con l'avvicinarsi della campagna elettorale non vorremmo che, all'interno del porto di Civitavecchia, si facesse bassa politica per cercare qualche voto in più, nella migliore delle ipotesi, approfittando della crisi che coinvolge i lavoratori. Ancora di più, in questa situazione – continua l'azzurra - è importate che la figura di presidente dell'Autorità di sistema portuale, seppur nominata dal Partito democratico, svolga la sua funzione in un ruolo manageriale e assolutamente imparziale. Ricordiamo a tutti infatti – conclude Mari - se mai ce ne fosse bisogno, che l'Autorità di sistema è strategica tanto per il territorio quanto per l'intero Paese e non deve assolutamente rispondere a logiche partitiche".

Le Autostrade del mare per connettere l'Italia

Convegno del MIT oggi, dalle 10 alle 13, presso la sala conferenze dell'Adsp con ospite il ministro Graziano Delrio

CIVITAVECCHIA - "Le Autostrade del Mare per connettere l'Italia", il nuovo "Marebonus" per una logistica sostenibile. È questo il tema dell'importante convegno che si terrà oggi, dalle 10 alle 13, presso la sala conferenze dell'Adsp. Una scaletta densa di ospiti importanti come il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio che chiuderà i lavori. Ad aprirli, invece sarà Michele Civita, assessore regionale alle politiche del territorio, mobilità e rifiuti, invece del presidente della Regione Lazio Nicola Zingaretti.

A seguire la relazione introduttiva di Ennio Cascetta, amministratore unico Ram logistica infrastrutture e trasporti spa. Dopo ci sarà una discussione con Thomas Baumgartner, presidente Fercam spa, Matteo Catani, amministratore delegato Gnv, Francesco Maria di Majo, presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale, Massimo Ferro, direttore corporate strategy Nestlé, Emanuele Grimaldi vice presidente International chamber of shipping, Giancarlo Laguzzi, presidente FerCargo, e Peter Weiss, vice presidente Supply chain Europe fca group. Moderatore Andrea Appetecchia, direttore Isfort.

La giornata di confronto è dedicata a presentare e discutere la strategia ed il piano di interventi complessivamente messi in campo dal Ministero, con un focus specifico sulle Autostrade del Mare e sugli interventi rivolti da un lato a sostenerne il ruolo già centrale per le connessioni e l'accessibilità al bacino Mediterraneo e, dall'altro, ad ampliarne ulteriormente la portata ed il livello di integrazione modale, in qualità di naturale punto di incontro e sintesi tra la "cura del ferro" e la "cura dell'acqua". Con Connettere l'Italia, il nuovo piano strategico per la mobilità del Paese, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha promosso lo sviluppo di un sistema logistico e dei trasporti sostenibile, fondato sulla integrazione modale e sull'intermodalità, sulla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente e sulla realizzazione di nuove infrastrutture che siano innanzitutto "utili e condivise". Tale sistema logistico è volto a migliorare l'accessibilità di tutto il territorio, sia in ambito nazionale, sia connettendosi efficientemente con l'Europa ed il Mediterraneo. In questa visione assumono dunque una grande rilevanza sia il sistema portuale nazionale, sia il sistema ferroviario che lo connette ai principali poli produttivi e di consumo nazionali e – tramite i corridoi transalpini – europei. Da tale visione integrata nasce l'imponente piano da 123 miliardi di euro con cui Connettere l'Italia delinea un disegno armonico basato da un lato su grandi opere epocali quali i grandi tunnel di base alpini, dall'altro su un intervento diffuso di upgrade della rete ferroviaria per raggiungere gli standard prestazionali europei e rendere l'alternativa ferroviaria più competitiva ed efficiente e, infine, sulla riforma portuale e la sua integrazione nel sistema logistico nazionale.

Le Autostrade del mare per connettere l'Italia

La logistica è il principale protagonista della ripresa dell'Italia

CIVITAVECCHIA – "Le Autostrade del mare per connettere l'Italia, il novo Marebonus per una logistica sostenibile" è il tema di un convegno che si è svolto nella sala della AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale. Un panel di spessore per un argomento di importanza strategica per il nostro Paese.

E' stato Ennio Cascetta amministratore unico di Ram ad introdurre i lavori. «Abbiamo un grande potenziale da costruire e una logistica sostenibile che ha bisogno di interventi, norme e un sistema di incentivi. Il ministero dei Trasporti ha promosso il sistema logistico fondato su integrazione modale e intermodale, sulla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente e sulla realizzazione di nuove infrastrutture. Da qui – ha proseguito Cascetta – è nato l'imponente piano da 123 miliardi di euro con cui Connettere l'Italia».

«Volendo fare una fotografia del lavoro delle Autostrade del mare si evidenzia che questo servizio "pesa" 772 collegamenti alla settimana in partenza nei vari porti italiani, due milioni di metri lineari di stiva pari a 2mila chilometri. Il 70% delle navi ro-ro sono gestite da armatori italiani – ha continuato Cascetta – e addirittura l'80% in tema di capacità di stiva che occupano 300 accosti nei vari porti italiani. Ma quanta merce portano le Autostrade del mare? 84 milioni di teu, contro i 109 milioni di teu trasportati dalle navi cellulari. Ma se facciamo un paragone con gli ultimi anno osserviamo che il movimento teu sui traghetti ro-ro è aumentato del 21%, quello sulle navi portacontainers dell'8%.

Il traffico sottratto alla strada è stato di un miliardo e mezzo di veicoli all'anno. Questo trend positivo delle autostrade del mare, ha detto Cascetta avviandosi alla conclusione, è destinato a crescere in virtù delle misure di sostegno recentemente implementate, il "Marebonus" e le crescenti, ulteriori opportunità di integrazione con il sistema ferroviario che si relizzano man mano che gli interventi di upgrade della rete ferroviaria nazionale e di ultimo miglio ferroviario nei porti si realizzano».

Ha quindi preso la parola Francesco Maria Di Majo presidente AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale che nell'evidenziare l'importanza delle Autostrade del mare ha voluto in maniera ampia ricordare il progetto "Blending" dello scorso fine anno (valore 21 milioni di euro, 2,2 milioni per il solo porto di Civitavecchia).

Preoccupazioni per il destino di Gioia Tauro

Filt-Cgil: senza risposte adeguate, la nostra azione non si farà attendere

ROMA – «Grande preoccupazione per i destini del porto di Gioia Tauro e dei lavoratori». E' quanto esprime la Filt-Cgil sulla situazione del porto calabrese, spiegando che «il venir meno degli impegni assunti da una parte dei firmatari dell'accordo quadro, siglato a Palazzo Chigi, vista la portata internazionale dei soggetti in campo, genera un sentimento di grande stupore oltre che di rabbia».

E, avverte, senza «risposte adeguate, la nostra azione non si farà attendere molto».

«Ci siamo assunti a tutti i livelli – spiega la Federazione dei trasporti della Cgil – responsabilità importanti con pesanti condizioni per circa 400 lavoratori, solo perché in cambio vi è una prospettiva di sviluppo del terminalista Mct (Medcenter container terminal) con adeguati investimenti economici. Oggi sembra nuovamente in discussione ma la rivendichiamo con forza».

Secondo la Filt «riportare il porto di Gioia Tauro su livelli di produttività ed efficienza, anche con investimenti sulla sicurezza dei lavoratori, ultimamente messa a repentaglio dalla vetustà e inadeguatezza dei mezzi meccanici, resta l'obiettivo primario che ci permetterebbe di ridiscutere il modello organizzativo, favorendo il riassorbimento di personale passato nell'Agenzia del lavoro. Serve – chiede infine la Filt – un intervento istituzionale deciso, con atti formali, volto a riportare l'azione e l'obiettivo sul percorso e la tempistica concordati ed in assenza di risposte adeguate la nostra azione non si farà attendere molto».

Porti: Filt Cgil, preoccupazione per impegni non mantenuti da Mct a Gioia Tauro

(FERPRESS) – Roma, 16 GEN – “Grande preoccupazione per i destini del porto di Gioia Tauro e dei lavoratori”. E’ quanto esprime la Filt Cgil sulla situazione del porto calabrese, spiegando che “il venir meno degli impegni assunti da una parte dei firmatari dell’accordo quadro, siglato a Palazzo Chigi, vista la portata internazionale dei soggetti in campo, genera un sentimento di grande stupore oltre che di rabbia”.

“Ci siamo assunti a tutti i livelli – spiega la Federazione dei Trasporti della Cgil -responsabilità importanti con pesanti condizioni per circa 400 lavoratori, solo perché in cambio vi è una prospettiva di sviluppo del terminalista MCT con adeguati investimenti economici. Oggi sembra nuovamente in discussione ma la rivendichiamo con forza”.

Secondo la Filt “riportare il porto di Gioia Tauro su livelli di produttività ed efficienza, anche con investimenti sulla sicurezza dei lavoratori, ultimamente messa a repentaglio dalla vetustà e inadeguatezza dei mezzi meccanici, resta l’obiettivo primario che ci permetterebbe di ridiscutere il modello organizzativo, favorendo il riassorbimento di personale passato nell’Agenzia del lavoro. Serve – chiede infine la Filt – un intervento istituzionale deciso, con atti formali, volto a riportare l’azione e l’obiettivo sul percorso e la tempistica concordati ed in assenza di risposte adeguate la nostra azione non si farà attendere molto”.

Restyling di aree I lavori vanno avanti

Milazzo Proseguono i lavori di messa in sicurezza dell'area portuale. Il cantiere, iniziato nella via dei Mille, si è spostato sino all'area antistante il terminal aliscafi per le Eolie, determinando disagi sia ai passeggeri che agli stessi titolari di licenza di autonoleggio. Un'attività che punta anche a riqualificare l'intera zona. Un'attività che ha indotto l'Autorità portuale ad impegnare alcuni anni addietro quattro milioni di euro per due interventi: uno relativo all'area di via dei Mille che un tempo ospitava l'ex rifornimento di carburante Q8, l'altra la zona che ha ospitato per decenni l'attracco degli aliscafi. Opere sicuramente importanti ma l'auspicio è che possano essere definite in maniera rapida perché mantenere a lungo un cantiere significa anche arrecare un danno proprio nel cuore del porto e che è "a vista" per i numerosi turisti che arrivando a Milazzo in pullman si imbarcano per le Eolie. In questa zona il progetto prevede la realizzazione di un'area a verde attrezzata con una superficie di circa 400 metri quadri, che ospiterà una fontana con giochi d'acqua e illuminazione garantita da proiettori sommergibili, dotata di marciapiedi muniti di luci.

Prevista altresì la sistemazione architettonica del varco portuale mediante la realizzazione di un portale di accesso in ghisa, mentre in corrispondenza del varco, allo scopo di garantire il controllo dell'accesso all'area portuale, è prevista la realizzazione di un edificio destinato ad ospitare un ufficio della sorveglianza, con conseguente rimozione della struttura prefabbricata che attualmente l'accoglie.

L'altra opera, particolarmente attesa, riguarda la zona che un tempo ospitava l'attracco degli aliscafi proprio di fronte ai Molini Lo Presti. L'attuale fatiscante struttura verrà rimossa al fine di realizzarne una nuova, a pianta rettangolare, di dimensioni 4 metri per 40, in ghisa e copertura ondulata in legno in modo da evocare l'andamento delle onde del mare.

Gli interventi che si intendono realizzare - ha evidenziato l'Autorità portuale - sono finalizzati ad assicurare gli standards di safety e security imposti dalla normativa vigente per le aree portuali. Azioni pensate nell'ottica del miglioramento della qualità paesaggistica ed ambientale della zona di intervento, si prevede di realizzare la recinzione delle aree sensibili che risultano facilmente accessibili al pubblico (r.m.)

Prg del porto C' è l' intesa con la Regione

Primo punto: l' esigenza assoluta per la città di Messina di avere finalmente, dopo oltre sessant' anni, un nuovo Piano regolatore del porto. Secondo punto: la necessità di inserire nel Prg portuale il Patto per la Falce stipulato da Comune, Authority e Università nel 2016. Terzo punto: l' approvazione della Valutazione ambientale strategica da parte della Regione con la prescrizione relativa alla riduzione delle volumetrie edificatorie previste nell' ambito della riqualificazione della Zona falcata.

Su queste tre linee portanti è scaturita un' ampia sinergia d' intenti al termine del vertice svoltosi ieri a Palermo, al quale hanno preso parte il nuovo assessore della giunta Musumeci Salvatore Cordaro, i dirigenti dei Dipartimenti competenti, l' assessore comunale all' Urbanistica Sergio De Cola e il segretario generale dell' Autorità portuale Ettore Gentile.

«Siamo soddisfatti», afferma Gentile, dopo aver riferito dell' esito dell' incontro al commissario Antonino De Simone. «L' assessore regionale - spiega il segretario generale dell' Authority - ha compreso l' importanza assunta dal Prg del porto per una città come Messina, senza il quale è impossibile attuare gli investimenti

programmati e soprattutto gli interventi di bonifica e di risanamento ambientale della Falce. L' approvazione della Vas, ovviamente con prescrizioni, è un passaggio fondamentale ed è stato altrettanto importante stabilire che la Valutazione ambientale strategica è uno strumento prezioso ma non è una sorta di Variante che riporta tutto all' anno zero. Il Piano regolatore del porto va certamente aggiornato ai tempi, pensare però che un iter avviato nel 2003 debba essere cancellato, ricominciando daccapo, sarebbe assurdo». Ed è il concetto ribadito anche da De Simone: «L' apertura al dialogo e al confronto dell' Autorità portuale e di tutte le altre componenti non significa assecondare i propositi di chi vorrebbe azzerare tutto, per lasciare le cose come stanno». Ed è evidente la "frecciata" a quella componente del movimento accorintiano Cambiamo Messina dal basso che, nel presentare una serie di osservazioni alla Vas, ha criticato duramente l' impianto complessivo del nuovo Piano regolatore portuale.

Una posizione quella dell' ex assessore Filippo Cucinotta e di altri che non sembra coincidere con quella di De Cola, il quale, invece, ha compreso bene l' importanza di avere al più presto il nuovo strumento di pianificazione, ovviamente con quella riduzione di cubature che è stata già concordata tra

-segue

tutti i soggetti in causa. La prossima settimana si svolgerà un tavolo tecnico che definirà tutti i passaggi, e soprattutto i tempi, per l'approvazione della Vas, con l'inserimento delle prescrizioni da parte dell'assessorato regionale al Territorio.

Altro argomento trattato con l'assessore regionale Cordaro è quello riguardante le operazioni di dragaggio del porto di Tremestieri.

L'Autorità portuale ha chiesto, e ottenuto dalla Regione la possibilità di avere autorizzazioni con maggiore durata, perché i brevi, e costosi, interventi a singhiozzo, ad ogni sciroccata e mareggiata, rendono tutto più complicato e non risolvono i problemi. Si potranno dragare più metri cubi di sabbia, per poi procedere alla caratterizzazione.

«Sarà più agevole intervenire in caso di emergenze», sottolinea Gentile.(l.d.)

Il porto di Palermo guarda al futuro

Pronto bando di concorso internazionale per progettazione nuovi terminal

PALERMO – A livello internazionale si è parlato di “water renaissance”, in ambito urbano, per definire il complesso processo di riqualificazione e rivitalizzazione delle zone di waterfront, laboratori di stimolanti esperimenti e di innovative soluzioni, volti a recuperare una miglior qualità della vita. A Palermo il progetto del waterfront urbano-portuale va allora immaginato come un nuovo atteggiamento nei confronti della città che, entrando in contatto con il mare, mette in essere un imponente cantiere indirizzato a creare una grande infrastruttura posta alla base di una rete di luoghi, relazioni, funzioni, innesti e ricuciture tra il mare e la città, che incoraggia la creatività dei residenti, favorisce lo scambio e la collaborazione tra operatori, cittadini e visitatori, e incontra, secondo nuovi modelli produttivi, anche le imprese e il mercato.

Concorso di idee

L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha bandito un “Concorso internazionale di idee per la progettazione dei nuovi terminal crociere e terminal passeggeri e ro-ro e delle relative aree di interfaccia città-porto, nell'ambito delle previsioni del Piano regolatore portuale del porto di Palermo”. Il bando è stato inoltrato ieri alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e il 20 Aprile 2018 scadrà il termine ultimo per ricevere gli elaborati. Il vincitore del concorso riceverà un premio di 77 mila euro, mentre al concorrente risultato secondo sarà riconosciuto un rimborso spese di 21 mila euro.

L'AdSp si riserva la facoltà di affidare al vincitore le successive fasi di progettazione, per un presunto importo complessivo di 3.274.825,22 euro. Il costo complessivo delle opere ammonta a circa 70 milioni. Il bando di concorso è stato coadiuvato da uno studio sulla rigenerazione del waterfront urbano-portuale curato dal professor Maurizio Carta dell'Università di Palermo, per il quale «l'elemento più connotante il futuro del porto di Palermo è quello di offrire una nuova relazione tra la città e il suo mare, ribaltando la logica della barriera per proporre gli stessi nuovi terminal come la continuazione contemporanea degli assi urbani che connettono i monti al mare, lunghe dita che si protendono per stringere di nuovo il patto con l'acqua, diventando le nuove componenti del paesaggio della Palermo del futuro».

Il concept

Per liberare il fronte portuale e istituire nuove relazioni visive e funzionali in grado di integrare la città e il porto, il layout prevede la costruzione di due nuovi terminal che seguono parallelamente la giacitura dei moli e che, insieme all'attuale stazione marittima e a un sistema di collegamenti pedonali in quota, sono considerati un unico sistema misto in grado di rispondere sia alle più attuali, e in crescita, esigenze funzionali portuali sia ad accogliere nuove funzioni miste rivolte ai cittadini e ai turisti, generando nuovo spazio urbano. L'area interessata dal concorso si estende per circa 140 mila mq, dal Molo Sammuzzo al varco Santa Lucia.

Terminal Crociere

Il Molo Sammuzzo è destinato a ospitare il nuovo terminal crociere necessario per potenziare la vocazione turistica del porto di Palermo e accogliere navi di grandi dimensioni con l'obiettivo di candidare lo scalo palermitano a diventare un “cruise home port”. Il nuovo terminal sarà uno spazio multiuso, flessibile, integrato nel paesaggio e connesso tramite un varco pedonale all'area accessibile da via Patti, agevolando così l'uscita dei crocieristi verso il centro storico.

Il nuovo terminal crociere si configura come un nuovo landmark urbano, luogo simbolo dell'apertura del porto alla città e della crescente importanza che esso riveste per l'economia e la qualità del luogo. Il terminal è concepito come un elemento capace di generare un nuovo paesaggio urbano, sia artificiale che vegetale, e di fungere anche da spazio pubblico per una città che torna a guardare al mare.

Terminal ro-ro Molo Piave e interfaccia città-porto

Il Molo Piave accoglierà il nuovo terminal ro-ro e passeggeri e un'area di interfaccia su via Crispi come filtro del sistema di flussi pedonali e carrabili da e verso il porto e, in parte, strumento di innesto tra porto e città, anche per l'importante presenza della futura stazione della metropolitana. Il terminal ro-ro, da un lato, si rapporta alle nuove esigenze funzionali, infrastrutturali e rappresentative di un moderno porto in crescita in termini di flussi e di dotazioni e, al contempo, rappresenta l'opportunità di colmare il gap funzionale e simbolico che ha determinato la netta separazione e assenza di relazioni tra funzioni portuali e urbane.

L'obiettivo principale del nuovo edificio è quello di fungere da filtro tra funzioni prettamente portuali e funzioni miste. Sia l'edificio che costituirà il fronte con la città che il suo ultimo livello, nonché la copertura stessa offriranno alla città una porta, un affaccio e uno spazio pubblico, accogliendo funzioni miste, alcune delle quali aperte e accoglienti rispetto a possibili fruitori urbani. Per la sua posizione la struttura riveste un alto valore simbolico e, in quanto tale, assumerà una forte riconoscibilità e visibilità che dovranno essere armonizzate con il paesaggio urbano e con gli assi prospettici della città che inquadrano le relazioni mare-monti. L'edificio è anche occasione per ripensare il rapporto visuale con il waterfront portuale assicurando, attraverso una articolata conformazione dei diversi livelli, una ricchezza di prospettive visuali, una promenade panoramica e delle aree belvedere dalle quali osservare (senza intralciare) le attività portuali. Il progetto ambisce, dunque, a generare nuovi spazi pubblici urbani in stretta relazione con il porto, aree pedonali, giardini da connettere con il fronte urbano, nuove piazze e aree commerciali, generando una interfaccia in grado di assicurare l'innesto tra funzioni e spazi urbani e portuali.

Palermo torna a guardare il suo mare

L'obiettivo prioritario dell'Authority è quello di sviluppare i traffici portuali e le attività connesse, valorizzando al contempo il porto e il suo waterfront attraverso una strategia di sviluppo funzionale e competitivo in grado di soddisfare le nuove esigenze del ciclo trasportistico e rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni.

Il presidente dell'Autorità di Sistemazione portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, ha precisato che «la futura offerta portuale nasce da quattro precise fasi che riguardano, nell'ordine, la pianificazione, la programmazione, la progettazione e la realizzazione. Concluso il suo iter, dunque, il progetto accederà, al reperimento dei fondi europei destinati all'infrastrutturazione dei porti. La pubblicazione del bando costituirà il primo tassello dell'operazione "Palermo torna a guardare il suo mare". Palermo, città di struttura complessa e di dimensione significativa, mantiene con l'acqua una relazione visibile importante, che può presentare anche aspetti fortemente problematici ma rappresenta uno straordinario valore aggiunto».

«Sappiamo bene – ha aggiunto Monti – quanto sia necessario un rapporto fra architettura e comunità e il waterfront che, anche a Palermo, ha funzionato come un "magnete" per riqualificare e rinnovare zone degradate e abbandonate. Ma la sua spinta può provocare autentiche scosse telluriche sull'intero assetto urbano, inducendo mutazioni su vasta scala, ben più estese della zona di bordo, di confine con l'acqua, costruendo una nuova immagine per l'intera città. Noi lavoriamo in questa direzione. L'attuale struttura portuale ha degradato la presenza dell'acqua in città facendola scomparire del tutto: i nuovi interventi tendono a ripristinare paesaggi che includano il mare, restituendolo ai palermitani. La forma e la forza dell'acqua riappaiono allora, magari con nuovi significati, a sottolineare la versatilità del linguaggio espresso da questo elemento naturale in una dimensione strategica di sviluppo urbano» ha concluso il presidente dell'AdSp.

Palermo - Il porto verso il futuro, bando per i nuovi terminal

L'Autorità competente ha indetto un concorso di idee per rigenerare il waterfront urbano-portuale. Il 20 aprile scadrà il termine per gli elaborati. Il costo delle opere sarà di 70 mln

PALERMO - L'Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia Occidentale ha bandito un "Concorso Internazionale di idee per la progettazione dei nuovi terminal crociere e terminal passeggeri e ro-ro e delle relative aree di interfaccia città-porto, nell'ambito delle previsioni del Piano regolatore portuale del porto di Palermo", ancora in corso di approvazione. Il bando è stato già inoltrato alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e il 20 aprile 2018 scadrà il termine ultimo per ricevere gli elaborati. Il vincitore del concorso riceverà un premio di 77 mila euro, mentre al concorrente risultato secondo sarà riconosciuto un rimborso spese di 21 mila euro. L'Autorità portuale riserva la facoltà di affidare al vincitore le successive fasi di progettazione, per un presunto importo complessivo di 3.274.825,22 euro. Il costo complessivo delle opere ammonta a circa 70 milioni. Il bando di concorso è stato coadiuvato da uno studio sulla rigenerazione del waterfront urbano-portuale curato da Maurizio Carta, professore all'Università di Palermo. "L'elemento più connotante il futuro del porto di Palermo - ha dichiarato Carta - è quello di offrire una nuova relazione tra la città e il suo mare, ribaltando la logica della barriera per proporre gli stessi nuovi terminal come la continuazione contemporanea degli assi urbani che connettono i monti al mare, lunghe dita che si protendono per stringere di nuovo il patto con l'acqua, diventando le nuove componenti del paesaggio della Palermo del futuro". L'area interessata dal concorso si estende per circa 140 mila mq, dal Molo Sammuzzo al varco Santa Lucia. Il Molo Sammuzzo è destinato a ospitare il nuovo terminal crociere necessario per potenziare la vocazione turistica del porto e accogliere navi di grandi dimensioni con l'obiettivo di candidare lo scalo palermitano a diventare un "cruise home port" (porto crociere capolinea). Sarà uno spazio multiuso, flessibile, integrato nel paesaggio e connesso tramite un varco pedonale all'area accessibile da via Patti, agevolando così l'uscita dei crocieristi verso il centro storico. Il nuovo terminal crociere si configurerà come un Landmark urbano, luogo simbolo dell'apertura del porto alla città e della crescente

-segue

importanza che esso riveste per l' economia e la qualità del luogo. Il terminal è concepito come un elemento capace di generare un nuovo paesaggio urbano, sia artificiale che vegetale, e di fungere anche da spazio pubblico per una città che torna a guardare al mare. Il Molo Piave accoglierà il nuovo terminal ro-ro, passeggeri e un' area di interfaccia su via Crispi. Sarà un "filtro" del sistema di flussi pedonali e carrabili da e verso il porto e, in parte, strumento di innesto tra porto e città, anche per l' importante presenza della futura stazione della metropolitana. Il terminal ro-ro, da un lato, si rapporterà alle nuove esigenze funzionali, infrastrutturali e rappresentative di un moderno porto in crescita in termini di flussi e di dotazioni e, al contempo, rappresenterà l' opportunità di colmare il gap funzionale e simbolico che ha determinato la netta separazione e assenza di relazioni tra funzioni portuali e urbane. L' obiettivo principale del nuovo edificio sarà quello di fungere da filtro tra funzioni prettamente portuali e funzioni miste. Il progetto ambisce, dunque, a generare nuovi spazi pubblici urbani in stretta relazione con il porto, aree pedonali, giardini da connettere con il fronte urbano, nuove piazze e aree commerciali, generando una interfaccia in grado di assicurare l' innesto tra funzioni e spazi urbani e portuali. "La futura offerta portuale - ha dichiarato Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità portuale - nasce da quattro fasi: la pianificazione, la programmazione, la progettazione e la realizzazione. Concluso il suo iter il progetto accederà al reperimento dei fondi europei destinati all' infrastrutturazione dei porti. La pubblicazione del bando costituisce il primo tassello dell' operazione 'Palermo torna a guardare il suo mare'". "La città - ha aggiunto Monti - mantiene con l' acqua una relazione importante. Il rapporto fra architettura, comunità e il waterfront ha funzionato come un 'magnete' per riqualificare e rinnovare zone degradate e abbandonate di Palermo. I nuovi interventi vogliono ripristinare questi paesaggi che includano anche il mare, restituendolo ai palermitani. La forma e la forza dell' acqua servirà a sottolineare la versatilità del linguaggio espresso da questo elemento naturale in una dimensione strategica di sviluppo urbano".

INFRASTRUTTURE. L' area interessata dai lavori si estende su 140 mila metri quadrati. Lo scalo si candida a diventare strategico per il turismo e il traffico delle merci

Porto, settanta milioni per i nuovi terminal

Via al concorso di idee per progettare le stazioni: alla banchina Sammuzzo per le crociere, al molo Piave per ro-ro e passeggeri

L' Autorità portuale si riserva anche la facoltà di affidare al vincitore del concorso le successive fasi di progettazione, per un presunto importo complessivo di 3 milioni e 274 mila euro.

Salvo Ricco OOO Un concorso internazionale di idee sarà alla base della progettazione dei nuovi terminal crociere, terminal passeggeri, ro-ro e delle relative aree di interfaccia città - porto, nell' ambito delle previsioni del piano regolatore del Porto di Palermo, in corso di approvazione.

Il bando, a cura dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (la documentazione si può scaricare sul sito portopalermo.it), è stato inviato lo scorso lunedì alla Gazzetta ufficiale dell' Unione europea. Il termine ultimo per presentare gli elaborati è fissato per il 20 aprile. Al vincitore del concorso è riservato un premio di 77 mila euro, mentre al concorrente risultato secondo sarà riconosciuto un rimborso spese di 21 mila euro. Ma non è finita, perché l' Autorità presieduta da Pasqualino Monti si riserva la facoltà di affidare al vincitore le successive fasi di progettazione, per un presunto importo complessivo di 3.274.825,22 euro. Stiamo parlando di opere che ammontano a circa 70

milioni. Il bando di concorso è stato coadiuvato da uno studio sulla rigenerazione del waterfront urbano - portuale curato dal professor Maurizio Carta dell' Università di Palermo, per il quale «l' elemento più connotante il futuro del porto di Palermo è quello di offrire una nuova relazione tra la città e il suo mare, ribaltando la logica della barriera per proporre gli stessi nuovi terminal come la continuazione contemporanea degli assi urbani che connettono i monti al mare, lunghe dita che si protendono per stringere di nuovo il patto con l' acqua, diventando le nuove componenti del paesaggio della Palermo del futuro».

L' area interessata dal concorso si estende per circa 140 mila metri quadrati, dal Molo Sammuzzo al varco Santa Lucia. Il Molo Sammuzzo è destinato a ospitare il nuovo terminal crociere necessario per potenziare la vocazione turistica del porto di Palermo e accogliere navi di grandi dimensioni con l' obiettivo di candidare lo scalo palermitano a diventare un «cruise home port» (porto crociere capolinea).

-segue

Il nuovo terminal sarà uno spazio multiuso, flessibile, integrato nel paesaggio e connesso tramite un varco pedonale all' area accessibile da via Patti, agevolando così l' uscita dei crocieristi verso il centro storico. Il nuovo terminal crociere si configura come un nuovo landmark urbano, luogo simbolo dell' apertura del porto alla città e della crescente importanza che esso riveste per l' economia e la qualità del luogo. Il terminal è concepito come un elemento capace di generare un nuovo paesaggio urbano, sia artificiale che vegetale, e di fungere un unico sistema misto in grado di rispondere sia alle più attuali, e in crescita, esigenze funzionali **portuali** sia ad accogliere nuove funzioni miste rivolte ai cittadini e ai turisti, generando nuovo spazio urbano».

OOO Quali sono i principali obiettivi?

«La priorità è lo sviluppo dei traffici **portuali** e le attività connesse, valorizzando al contempo il porto e il suo waterfront attraverso una strategia di sviluppo funzionale e competitivo in grado di soddisfare le nuove esigenze del ciclo trasportistico e rispondere alle richieste del mercato e alle sue ra anche da spazio pubblico per una città che torna a guardare al mare.

Il Molo Piave accoglierà il nuovo terminal ro -ro e passeggeri e un' area di interfaccia su via Crispi come filtro del sistema di flussi pedonali e carrabili da e verso il porto e, in parte, strumento di innesto tra porto e città, anche per l' importante presenza della futura stazione della metropolitana. Il pide trasformazioni. La futura offerta **portuale** nasce da quattro precise fasi che riguardano, nell' ordine, la pianificazione, la programmazione, la progettazione e la realizzazione.

Concluso il suo iter, dunque, il progetto accederà al reperimento dei fondi europei destinati all' infrastrutturazione dei porti. La pubblicazione del bando costituisce il primo tassello dell' operazione Palermo torna a guardare il suo mare.

OOO La città e il suo mare, un legame importante...

«Una città di struttura complessa e di dimensione significativa, che man terminal ro -ro, da un lato, si rapporta alle nuove esigenze funzionali, infrastrutturali e rappresentative di un moderno porto in crescita in termini di flussi e di dotazioni e, al contempo, rappresenta l' opportunità di colmare il gap funzionale e simbolico che ha determinato la netta separazione e assenza di relazioni tra funzioni **portuali** e urbane. L' obiettivo principale del nuovo edificio è quello di fungere da filtro tra funzioni prettamente **portuali** e funzioni miste. Sia l' edificio che costituirà il fronte con la città che il suo ultimo livello, nonché la copertura stessa offriranno alla città una porta, un affaccio e uno spazio pubblico, accogliendo funzioni miste, alcune delle quali aperte e accoglienti rispetto a possibili fruitori urbani.

L' edificio è anche occasione per ripensare il rapporto visuale con il waterfront **portuale** assicurando una ricchezza di prospettive visuali, una promenade panoramica e delle aree belvedere dalle quali osservare le attività **portuali**. Il progetto ambisce, dunque, a generare nuovi spazi pubblici urbani in stretta relazione con il porto, aree pedonali, giardini da connettere con il fronte urbano, nuove piazze e aree commerciali, generando una interfaccia in grado di assicurare l' innesto tra funzioni e spazi urbani e **portuali**.

tiene con l' acqua una relazione visibile importante, che può presentare anche aspetti fortemente problematici ma rappresenta uno straordinario valore aggiunto. Sappiamo bene quanto sia necessario un rapporto fra architettura e comunità e il waterfront che, anche a Palermo, ha funzionato come un magnete per riqualificare e rinnovare zone degradate e abbandonate. Ma la sua spinta può provocare autentiche scosse telluriche sull' intero assetto urbano, inducendo mutazioni su vasta scala, ben più estese della zona di bordo, di confine con l' acqua, costruendo una nuova immagine per l' intera città.

Noi lavoriamo in questa direzione.

L' attuale struttura **portuale** ha degradato la presenza dell' acqua in città facendola scomparire del tutto: i nuovi interventi tendono a ripristinare paesaggi che includano il mare, restituendolo ai palermitani. La forma e la forza dell' acqua riappaiono allora a sottolineare la versatilità del linguaggio espresso da questo elemento naturale in una dimensione strategica di sviluppo urbano». (*SARI*)

Monti: «L' obiettivo è ricucire il rapporto tra la città e il mare»

A livello internazionale si è parlato di «water renaissance», in ambito urbano, per definire quel complesso processo di riqualificazione e rivitalizzazione delle zone di waterfront, laboratori di stimolanti esperimenti e di innovative soluzioni, volti a recuperare una più alta qualità della vita. «A Palermo - dice Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale - il progetto del waterfront urbano portuale va immaginato come un nuovo atteggiamento nei confronti della città che, entrando in contatto con il mare, mette in essere un imponente cantiere indirizzato a creare una grande infrastruttura posta alla base di una rete di luoghi, relazioni, funzioni, innesti e ricuciture tra il mare e la città, che incoraggia la creatività dei residenti, favorisce lo scambio e la collaborazione tra operatori, giovani e anziani, cittadini e visitatori, e perfino artisti, e incontra, secondo nuovi modelli produttivi, anche le imprese e il mercato».

OOO Come cambierà il Porto?

«Per liberare il fronte portuale e istituire nuove relazioni visive e funzionali in grado di integrare la città e il porto, il layout prevede la costruzione di due nuovi terminal che seguono parallelamente la giacitura dei moli e che, insieme all' attuale stazione marittima e a un sistema di collegamenti pedonali in quota, sono considerati.

Porti: a Palermo concorso di idee per nuovi terminal

Il vincitore del concorso riceverà un premio di 77 mila euro

(ANSA) - PALERMO, 16 GEN - L'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale ha bandito (documentazione sul sito www.portpalermo.it) un "Concorso internazionale di idee per la progettazione dei nuovi terminal crociere e terminal passeggeri e ro-ro e delle relative aree di interfaccia città-porto, nell'ambito delle previsioni del Piano regolatore portuale del di Palermo". Il bando è stato inoltrato ieri alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e il 20 aprile scadrà il termine ultimo per ricevere gli elaborati.

Il vincitore del concorso riceverà un premio di 77 mila euro, mentre al concorrente risultato secondo sarà riconosciuto un rimborso spese di euro 21 mila. L'Adsp si riserva la facoltà di affidare al vincitore le successive fasi di progettazione, per un presunto importo complessivo di 3.274.825 euro. Il costo complessivo delle opere ammonta a circa 70 milioni.

Per liberare il fronte portuale e istituire nuove relazioni visive e funzionali in grado di integrare la città e il porto, il layout prevede la costruzione di due nuovi terminal che seguono parallelamente la giacitura dei moli e che, insieme all'attuale stazione marittima e a un sistema di collegamenti pedonali in quota, sono considerati un unico sistema misto in grado di rispondere sia alle più attuali, e in crescita, esigenze funzionali portuali sia ad accogliere nuove funzioni miste rivolte ai cittadini e ai turisti, generando nuovo spazio urbano.

Palermo, pronto bando per concorso internazionale di idee

Palermo - Per liberare il fronte portuale e istituire nuove relazioni visive e funzionali in grado di integrare la città e il porto, il layout prevede la costruzione di due nuovi terminal.

Palermo - L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha bandito un Concorso internazionale di idee per la progettazione dei nuovi terminal crociere e terminal passeggeri e ro-ro e delle relative aree di interfaccia città-porto, nell'ambito delle previsioni del Piano Regolatore Portuale del Porto di Palermo. Il bando è stato inoltrato ieri alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e il 20 aprile scadrà il termine ultimo per ricevere gli elaborati. **Il vincitore del concorso riceverà un premio di euro 77 mila, mentre al concorrente risultato secondo sarà riconosciuto un rimborso spese di euro 21 mila. L'Autorità si riserva la facoltà di affidare al vincitore le successive fasi di progettazione, per un presunto importo complessivo di 3.274.825 euro. Il costo complessivo delle opere ammonta a circa 70 milioni.** Per liberare il fronte portuale e istituire nuove relazioni visive e funzionali in grado di integrare la città e il porto, il layout prevede la costruzione di due nuovi terminal che seguono parallelamente la giacitura dei moli e che, insieme all'attuale stazione marittima e a un sistema di collegamenti pedonali in quota, sono considerati un unico sistema misto in grado di rispondere sia alle più attuali, e in crescita, esigenze funzionali portuali sia ad accogliere nuove funzioni miste rivolte ai cittadini e ai turisti, generando nuovo spazio urbano

Porto di Palermo: pronto bando per concorso internazionale di idee per la progettazione dei nuovi terminal

(FERPRESS) – Roma, 16 GEN – A livello internazionale si è parlato di “water renaissance”, in ambito urbano, per definire quel complesso processo di riqualificazione e rivitalizzazione delle zone di *waterfront*, laboratori di stimolanti esperimenti e di innovative soluzioni, volti a recuperare una più alta qualità della vita. A Palermo il progetto del *waterfront* urbano-portuale va allora immaginato come un nuovo atteggiamento nei confronti della città che, entrando in contatto con il mare, mette in essere un imponente cantiere indirizzato a creare una grande infrastruttura posta alla base di una rete di luoghi, relazioni, funzioni, innesti e ricuciture tra il mare e la città, che incoraggia la creatività dei residenti, favorisce lo scambio e la collaborazione tra operatori, giovani e anziani, cittadini e visitatori, e perfino artisti, e incontra, secondo nuovi modelli produttivi, anche le imprese e il mercato.

L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha bandito (documentazione sul sito www.portpalermo.it) un “Concorso internazionale di idee per la progettazione dei nuovi terminal crociere e terminal passeggeri e ro-ro e delle relative aree di interfaccia città-porto, nell'ambito delle previsioni del Piano Regolatore Portuale del Porto di Palermo” (in corso di approvazione).

Il bando è stato inoltrato il 15 gennaio 2018 alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e il 20 aprile 2018 scadrà il termine ultimo per ricevere gli elaborati. Il vincitore del concorso riceverà un premio di euro 77 mila (oltre IVA e ogni altro onere di legge), mentre al concorrente risultato secondo sarà riconosciuto un rimborso spese di euro 21 mila (oltre Iva e ogni altro onere di legge).

L'AdSp si riserva la facoltà di affidare al vincitore le successive fasi di progettazione, per un presunto importo complessivo di 3.274.825,22 euro (oltre Iva e ogni altro onere di legge).

Il costo complessivo delle opere ammonta a circa 70 milioni.

Il bando di concorso è stato coadiuvato da uno studio sulla rigenerazione del *waterfront* urbano-portuale curato dal professor Maurizio Carta dell'Università di Palermo, per il quale “l'elemento più connotante il futuro del porto di Palermo è quello di offrire una nuova relazione tra la città e il suo mare, ribaltando la logica della barriera per proporre gli stessi nuovi terminal come la continuazione contemporanea degli assi urbani che connettono i monti al mare, lunghe dita che si protendono per stringere di nuovo il patto con l'acqua, diventando le nuove componenti del paesaggio della Palermo del futuro”.

Per liberare il fronte portuale e istituire nuove relazioni visive e funzionali in grado di integrare la città e il porto, il layout prevede la costruzione di due nuovi terminal che seguono parallelamente la giacitura dei moli e che, insieme all'attuale stazione marittima e a un sistema di collegamenti pedonali in quota, sono considerati un unico sistema misto in grado di rispondere sia alle più attuali, e in crescita, esigenze funzionali portuali sia ad accogliere nuove funzioni miste rivolte ai cittadini e ai turisti, generando nuovo spazio urbano.

L'area interessata dal concorso si estende per circa 140 mila mq, dal Molo Sammuzzo al varco Santa Lucia.

Il Molo Sammuzzo è destinato a ospitare il nuovo terminal crociere necessario per potenziare la vocazione turistica del porto di Palermo e accogliere navi di grandi dimensioni con l'obiettivo di candidare lo scalo palermitano a diventare un “cruise home port” (porto crociere capolinea). Il nuovo terminal sarà uno spazio multiuso, flessibile, integrato nel paesaggio e connesso tramite un varco pedonale all'area accessibile da via Patti, agevolando così l'uscita dei crocieristi verso il centro storico.

Il nuovo terminal crociere si configura come un nuovo *landmark* urbano, luogo simbolo dell'apertura del porto alla città e della crescente importanza che esso riveste per l'economia e la qualità del luogo. Il terminal è concepito come un elemento capace di generare un nuovo paesaggio urbano, sia artificiale che vegetale, e di fungere anche da spazio pubblico per una città che torna a guardare al mare.

-segue

Il Molo Piave accoglierà il nuovo terminal ro-ro e passeggeri e un'area di interfaccia su via Crispi come filtro del sistema di flussi pedonali e carrabili da e verso il porto e, in parte, strumento di innesto tra porto e città, anche per l'importante presenza della futura stazione della metropolitana. Il terminal ro-ro, da un lato, si rapporta alle nuove esigenze funzionali, infrastrutturali e rappresentative di un moderno porto in crescita in termini di flussi e di dotazioni e, al contempo, rappresenta l'opportunità di colmare il gap funzionale e simbolico che ha determinato la netta separazione e assenza di relazioni tra funzioni portuali e urbane. L'obiettivo principale del nuovo edificio è quello di fungere da filtro tra funzioni prettamente portuali e funzioni miste. Sia l'edificio che costituirà il fronte con la città che il suo ultimo livello, nonché la copertura stessa offriranno alla città una porta, un affaccio e uno spazio pubblico, accogliendo funzioni miste, alcune delle quali aperte e accoglienti rispetto a possibili fruitori urbani. Per la sua posizione la struttura riveste un alto valore simbolico e, in quanto tale, assumerà una forte riconoscibilità e visibilità che dovranno essere armonizzate con il paesaggio urbano e con gli assi prospettici della città che inquadrano le relazioni mare-monti. L'edificio è anche occasione per ripensare il rapporto visuale con il *waterfront* portuale assicurando, attraverso una articolata conformazione dei diversi livelli, una ricchezza di prospettive visuali, una *promenade* panoramica e delle aree belvedere dalle quali osservare (senza intralciare) le attività portuali. Il progetto ambisce, dunque, a generare nuovi spazi pubblici urbani in stretta relazione con il porto, aree pedonali, giardini da connettere con il fronte urbano, nuove piazze e aree commerciali, generando una interfaccia in grado di assicurare l'innesto tra funzioni e spazi urbani e portuali.

L'obiettivo prioritario dell'Authority è quello di sviluppare i traffici portuali e le attività connesse, valorizzando al contempo il porto e il suo *waterfront* attraverso una strategia di sviluppo funzionale e competitivo in grado di soddisfare le nuove esigenze del ciclo trasportistico e rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni.

Commenta il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Pasqualino Monti: "La futura offerta portuale nasce da quattro precise fasi che riguardano, nell'ordine, la pianificazione, la programmazione, la progettazione e la realizzazione. Concluso il suo iter, dunque, il progetto accederà, al reperimento dei fondi europei destinati all'infrastrutturazione dei porti. La pubblicazione del bando costituisce il primo tassello dell'operazione "Palermo torna a guardare il suo mare". Palermo, città di struttura complessa e di dimensione significativa, mantiene con l'acqua una relazione visibile importante, che può presentare anche aspetti fortemente problematici ma rappresenta uno straordinario valore aggiunto. Sappiamo bene quanto sia necessario un rapporto fra architettura e comunità e il *waterfront* che, anche a Palermo, ha funzionato come un "magnete" per riqualificare e rinnovare zone degradate e abbandonate. Ma la sua spinta può provocare autentiche scosse telluriche sull'intero assetto urbano, inducendo mutazioni su vasta scala, ben più estese della zona di bordo, di confine con l'acqua, costruendo una nuova immagine per l'intera città. Noi lavoriamo in questa direzione. L'attuale struttura portuale ha degradato la presenza dell'acqua in città facendola scomparire del tutto: i nuovi interventi tendono a ripristinare paesaggi che includano il mare, restituendolo ai palermitani. La forma e la forza dell'acqua riappaiono allora, magari con nuovi significati, a sottolineare la versatilità del linguaggio espresso da questo elemento naturale in una dimensione strategica di sviluppo urbano".

Sardegna: trasporti marittimi, via libera ddl su continuità territoriale le Sardegna-Corsica

(FERPRESS) – Cagliari, 16 GEN – La Giunta approva il disegno di legge sulla continuità territoriale tra Sardegna e Corsica e stanziava 2.557.500 euro per la copertura degli oneri di servizio dal 2018 al 2020. “Con questo provvedimento si individuano le risorse con le quali sarà gestito il collegamento marittimo tra le due isole da Santa Teresa di Gallura a Bonifacio concludendo un percorso complesso sotto il profilo amministrativo e normativo”, dice l’assessore dei Trasporti Carlo Careddu. La compensazione economica prevista dalla Regione sarà destinata a garantire il trasporto nei mesi invernali, da novembre a marzo, mentre nel restante periodo dell’anno la domanda di mercato consente la prestazione del servizio in regime di libero mercato.

“Seguirà una procedura ad evidenza pubblica – continua l’assessore – attraverso la quale sarà selezionato un armatore di comprovata esperienza nel settore che dovrà gestire la tratta in continuità, nel rispetto di orari, tariffe e servizi specifici a garanzia del diritto alla mobilità dei cittadini sardi e corsi e del libero scambio delle merci”. Pur essendo di natura internazionale il collegamento tuttavia riveste interesse prevalentemente locale, essendo considerato una rotta frontaliere a breve distanza. Questa caratteristica riconosciuta con decisioni ad hoc dalla Commissione europea consente all’amministrazione regionale di ripristinare il pubblico servizio nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale.

Come previsto dalla dichiarazione di intenti firmata da Sardegna e Corsica ad aprile 2017, l’affidamento della rotta in continuità avviene in regime sperimentale in attesa che si costituisca il Gruppo europeo di cooperazione territoriale, per la gestione congiunta dei servizi transfrontalieri di trasporto tra le isole, nell’ottica di ottimizzare le relazioni economiche e nel rispetto delle esigenze peculiari espresse dalle regioni coinvolte. Ajaccio si occuperà di attivare gli oneri di servizio pubblico per la tratta Propriano-Porto Torres.