

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
18 GENNAIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- "**Porti, Delrio scommette sulle autostrade del mare...**" (La Repubblica)
- "**...Snodi strategici per far crescere il sistema Paese...**" (The Medi Telegraph)
- "**...Concessioni e autorizzazioni portuali, le associazioni contestano la delibera A.R.T. (Informazioni Marittime)**"

Dai Porti:

Venezia:

- "**...Favorevoli al Gnl come combustibile alternativo...**" (Messaggero Marittimo)
- "**...Marghera, i progetti del rilancio...**" (Il Gazzettino)
- "**...Certezze sulle aree, va coinvolto il porto...**" (Il Gazzettino)

Genova:

- "**...I funghi che tolgono l'inquinamento dai porti...**" (Il Secolo XIX)
- "**...Psa, nuovo record nel 2017...**" (Avvisatore Marittimo)
- "**...Lavoro in porto, patto Genova-Trieste...**" (Avvisatore Marittimo)
- "**...Porti e regole, più ombre che luci...**" (La Repubblica)
- "**...Secondo binario, via libera al Vte...**" (La Repubblica)

Marina di Carrara:

- "**...Regione finanzia waterfront...**" (Messaggero Marittimo)

Ancona:

- "**...Definito utilizzo banchine...**" (Ferpress, Messaggero Marittimo)

Livorno:

- "**...Dalle infrastrutture ai dragaggi, priorità di Livorno...**" (The Medi Telegraph, Avvisatore Marittimo)
- "**...Polo tecnologico di Livorno, evento al Cisternino...**" (Gazzetta Marittima)
- "**...Esclusi i politici dalle Authority...**" (Il Telegrafo)
- "**...Movimento auto nuove...**" (Il Telegrafo)

Piombino:

- "**...Piombino Logistics...**" (Il Telegrafo)

Civitavecchia:

- "**...Porto centrale per il settore marittimo...**" (Civonline)
- "**...La cura dell'acqua...**" (Gazzetta Marittima)

Napoli:

- "**...Merci nel porto...**" (Avvisatore Marittimo)
- "**...Salerno, garage Grimaldi sempre più vicino...**" (Avvisatore Marittimo)

Bari:

- "**...Vespasiani segretario generale MAM...**" (Gazzetta Marittima)

Gioia Tauro:

- "**...Allarme della Cgil sull'occupazione...**" (Il Secolo XIX)

Messina:

- "**...No ad unione con Gioia Tauro...**" (TempoStretto)
- "**...Lettera Giuseppe Fera...**" (TempoStretto)

Catania:

- "**...Un waterfront moderno e sicuro...**" (La Sicilia, Ferpress)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
18 GENNAIO 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Notizie da altri porti italiani ed esteri

**Altre notizie di Shipping e Logistica
Informare**

I trasporti

Porti, Delrio scommette sulle autostrade del mare

«Certamente c'è una ripresa economica mondiale e il trend è molto positivo, ma questa ripresa non automaticamente si ripercuote in maggiore benessere, perché a volte si registra anche la distruzione delle comunità, come succede ad esempio con il porto di Genova assediato da mezzi e veicoli. Ecco perché bisogna potenziare il nodo ferroviario: le città hanno bisogno di continuare a vivere». Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, concludendo i lavori del convegno "Le autostrade del mare per connettere l'Italia", che si è tenuto ieri.

«La crescita non è automaticamente giusta e sostenibile - ha ag-

giunto - e il fatto che aumenti il pil del Paese non significa che aumenti anche la ricchezza per tutti. Noi abbiamo deciso di scegliere una crescita sostenibile, ci siamo messi al tavolo con operatori e presidenti di autorità portuali» prevedendo «le misure del marebonus e altri incentivi che varranno 350 milioni di euro. Le autostrade del mare sono la nostra grande risorsa, ancora più dei container. Ma è evidente che dobbiamo inserire questa scelta ecologica in un discorso più ampio, c'è bisogno che ci siano una regia e un coordinamento di interventi che determinano crescita ulteriore e sostenibile».

» **PRODUZIONE INFORMATICA**

«Guardate a quello che succede con lo scalo di Genova assediato da mezzi e veicoli, bisogna potenziare il nodo»

Snodi strategici per far crescere il sistema Paese / LA LETTERA

Dai porti può ripartire lo sviluppo occupazionale. Le proposte della Fit-Cisl

Roma - L'ultimo trimestre 2017 del nostro sistema portuale è stato caratterizzato da rilevanti e profondi processi di trasformazione strutturale, che lo hanno portato ad essere decisivo snodo d'accesso al mercato globale per i settori più competitivi della nostra economia.

Si è completata, in questi ultimi mesi con l'insediamento delle previste autorità di sistema portuale, la riforma della portualità che punta al miglioramento della competitività dei porti e della logistica, la promozione dell'intermodalità, la crescita dei traffici commerciali. In buona sostanza è su questi assi che si innesta l'evoluzione della geografia della produzione italiana ed europea.

Con un corollario, che indica la strada maestra che occorre percorrere: la programmazione non deve puntare al solo miglioramento dei livelli di efficienza degli impianti e delle strutture esistenti ma deve tragguardare a un orizzonte molto più impegnativo. All'orizzonte globale, appunto, che richiede infrastrutture adeguate alle grandi sfide che il mercato sollecita. Con la logistica che assume contorni sempre più rilevanti: sotto il profilo quantitativo e qualitativo.

Sostanzialmente c'è poco da inventare, nel senso che tutte le soluzioni trovano nella stessa collocazione geografica dell'Italia il punto forte su cui innescare un grande progetto di riforma in modo da cogliere le straordinarie opportunità che la nuova geografia economica europea e la globalizzazione offrono alla crescita della nostra economia.

Bisogna partire peraltro dallo straordinario patrimonio che il sistema Paese offre, come forte potenza manifatturiera - la seconda a livello europeo e la settima a livello mondiale - e come polo di attrazione turistica che non ha competitori a livello mondiale.

-segue

Una sottolineatura merita, in questa nuova dimensione del mercato, la centralità che sta assumendo l'economia asiatica, trainata da quella cinese, in costante e forte espansione, sostenuta dalla crescita del suo prodotto interno lordo a ritmi molto più elevati rispetto a quello degli stessi Stati Uniti. Il fatto che la Cina abbia individuato nell'Italia la sua piattaforma logistica, con il rilancio della Via della Seta marittima e ferroviaria, costituisce una grande opportunità. Ma anche un grande sfida.

La Fit-Cisl ne ha colto tempestivamente tutti i contorni tanto da configurare il sistema portuale come un obiettivo centrale, sul quale costruire una decisa azione perché i porti sono dei poli di sviluppo, attorno ai quali è possibile appunto realizzare la crescita economica del Paese e l'ampliamento consistente della base occupazionale.

Nella consapevolezza che il nuovo si può costruire solo attraverso il coinvolgimento dei giovani, che sono dotati di tutte quelle innovative competenze tecnologiche che costituiscono la spina dorsale dell'attuale mercato del lavoro. È il nostro modo di coniugare, in termini molto pragmatici, crescita e lavoro. In altri termini sviluppo economico e crescita sociale. Obiettivi che, senza il lavoro, restano sterili anche se nobili declinazioni di principio.

Per dare corpo a queste scelte, in quest'ultima parte dell'anno, abbiamo intensificato molto l'impegno delle nostre strutture sindacali nelle diverse realtà del nostro complesso assetto dei porti. La loro attenta partecipazione ha contribuito decisamente all'accelerazione delle dinamiche di riforma, in uno stretto e proficuo dialogo con le diverse autorità portuali. La realtà è molto variegata e complessa.

Non sempre è agevole superare il confine del proprio orticello per affrontare le tante questioni che si pongono in una visione davvero di filiera integrata, come sistema portuale nel quale i diversi tasselli sono chiamati a offrire il loro apporto per configurare quell'armonico mosaico che è insito nello stesso concetto di sistema nazionale. Nonostante le difficoltà si sono fatti significativi passi in avanti. Li possiamo riscontrare oggettivamente in una veloce analisi delle dinamiche che troviamo nelle maggiori isole e nelle lunghe dorsali dell'Adriatico e del Tirreno. Pesano le carenze sotto il profilo degli investimenti, dell'organizzazione e anche del coordinamento.

-segue

Si stanno comunque avviando a diversi livelli le necessarie iniziative per attivare, a esempio, i necessari flussi di finanziamento, a partire dall'utilizzo dei fondi nazionale e di quelli europei. In primo luogo in quelle realtà portuali che sono intersecate dai corridoi che sono stati definiti nelle strategie europee.

Avanza in proposito la richiesta di poter accantonare, per il sostegno degli investimenti, parte del volume delle risorse Iva che gli organi portuali incassano e devolvono a favore dello Stato. È una richiesta che riteniamo legittima quanto opportuna. Senza investimenti, infatti, non si costruisce quel sistema che abbiamo delineato. Ne valuteremo tutti gli aspetti nelle sedi competenti. Dobbiamo tener conto, nelle nuove dinamiche, delle traiettorie dei corridoi, così come sono stati definiti dall'Unione europea. Penso allo Scandinavo-Mediterraneo, al Mediterraneo e al Baltico- Adriatico.

Con tre forti e agguerriti competitori italiani: Trieste, Venezia-Chioggia, Genova. È in atto, in queste aree, un robusto e molto impegnativo processo di cambiamento veloce per rispondere, con efficienza, alle nuove grandi sfide che la stessa Via della Seta alimenta.

La nostra organizzazione, in proposito, non è un spettatore, ma è protagonista nel cambiamento, gestisce la quotidianità nella prospettiva del nuovo orizzonte che si è aperto, e nel quale i lavoratori sono partecipi e attivi. Una conferma? Le crescenti adesioni al nostro sindacato. E per concludere un invito ai giovani: guardate pur con interesse alla fisionomia del porto che cambia. Cogliete le dinamiche dei nuovi processi che, per avere successo, hanno bisogno del vostro apporto e del vostro impegno: nel lavoro e nella nostra Fit-Cisl.

Informazioni Marittime

Concessioni e autorizzazioni portuali, le associazioni contestano la delibera A.R.T.

Disappunto e forte preoccupazione. Con queste parole comincia il comunicato congiunto – sottoscritto da Assiterminal, Assologistica, Fise Uniport, Ancip e Confetra – concernente la [delibera A.R.T. n. 156/2017](#) e relativi documenti accompagnatori, con la quale l’Autorità di Regolazione dei Trasporti, ha sostanzialmente ritenuto di poter entrare nel merito dei procedimenti di rilascio delle concessioni e autorizzazioni e relativi procedimenti, di cui agli artt. 16 e 18 della L. n. 84/94.

“Riteniamo – si legge nel comunicato – che a questa delibera non debba essere riconosciuto alcun valore di regolazione, poiché non rientra nelle competenze di A.R.T. diramare criteri e/o misure circa le sopracitate concessioni ed autorizzazioni, materia che ai sensi di legge ricade nell’esclusiva competenza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle Autorità di Sistema Portuale”.

“A nome dei nostri associati – spiegano i firmatari della nota – non possiamo più tollerare azioni di questo tipo, che costituiscono l’esatto contrario dei processi di sburocratizzazione e di semplificazione di competenze in materia portuale tanto sbandierati quanto disattesi da iniziative del genere, poiché esse determinano ambiguità, irrazionalità e profonda incertezza per l’attività, già adeguatamente regolata, degli operatori portuali interessati, i quali sono impegnati a reggere un’agguerrita competizione straniera”.

“Nel settore dell’handling portuale – prosegue il comunicato congiunto – non esiste in Europa nessun Paese che abbia una regolamentazione tanto complessa quale è divenuta ora quella italiana, con l’aggravante dell’iniziativa ora adottata da A.R.T. Ciò genera un evidente danno, sia verso il consolidamento dei terminal operators italiani, sia per l’attuazione e lo sviluppo di investimenti da parte dei medesimi, in un settore che è aperto alla più ampia concorrenza internazionale e che non può essere assolutamente confuso o assimilato ad un servizio di pubblica utilità”.

“Onde evitare inutili e dispendiosi contenziosi – conclude la nota delle cinque associazioni di settore – si auspica in un intervento del ministro delle Infrastrutture, nonché nella presa di posizione da parte dell’Associazione rappresentativa delle Autorità di Sistema portuale; si confida quindi che A.R.T. sia indotta ad accantonare detta delibera, che, come detto, riteniamo non abbia i requisiti di legittimità”.

Musolino: favorevoli al Gnl come combustibile alternativo

VENEZIA – Durante la presentazione, avvenuta ieri nella sede di Confindustria Venezia, del progetto per il deposito di gas liquefatto, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, Pino Musolino, non ha nascosto la propria soddisfazione, oltre che per il nuovo impianto, anche per il momento d'oro che sta vivendo Porto Marghera.

«Ritengo che sostenibilità e tecnologia siano due temi che debbano sempre andare a braccetto, in questo contesto nuovo terminal a Gnl è un ottimo esempio di questa filosofia. Per questo abbiamo deciso di supportare l'iniziativa di due società private con l'obiettivo contribuire a promuovere l'utilizzo del Gnl come combustibile alternativo, sia in ambito portuale che per uso trasporto terrestre anticipando quanto stabilito dall'Ue» ha dichiarato Musolino.

«L'iniziativa presentata si inserisce, inoltre, in un panorama nazionale in crescente fermento visto l'arrivo previsto nei prossimi anni delle prime navi da crociera (Costa, Aida, Msc) alimentate a Gnl e anche dei primi ferry dual-fuel nonché della sperimentazione di camion alimentati a Gnl, con un primato ancora una volta locale grazie all'investimento della società di logistica e autotrasporto Codognotto. Poter contare a Venezia su un terminal predisposto per l'approvvigionamento di questo nuovo carburante ci consente di diventare l'hub adriatico per il rifornimento di Gnl per le nuove navi e di essere già pronti – oggi – anticipando le richieste del mercato», ha concluso il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico settentrionale.

L'interesse per il gas naturale liquefatto deriva da alcune normative internazionali che entreranno in vigore dal 2020 per effetto delle quali le navi dovranno utilizzare carburanti a basso tenore di zolfo (come il Gnl) o in alternativa installare a bordo dei depuratori di fumo (scrubber). Oltre a questa scadenza, la direttiva europea DAFI, recepita in Italia con il Decreto legislativo 257/2016, impone che entro il 2025 nei porti venga realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il Gnl per consentire la navigazione di navi alimentate a gas. A innescare la corsa a nuovi progetti da presentare, dopo anni di studi e analisi, è stata la recente approvazione del Quadro strategico nazionale (Disposizioni specifiche per la fornitura di gas naturale per il trasporto) cui ha lavorato il ministero dello Sviluppo economico e che ha fornito un quadro regolatorio chiaro per chi volesse realizzare queste nuove infrastrutture.

L'AdSp di Venezia e Chioggia stima che al 2030, la domanda di Gnl prevista per il porto di Venezia sarà pari a 873.000 tonnellate/anno, per utilizzi ripartiti al 73% per il trasporto stradale, al 19,7% per il trasporto marittimo, ed una quota rimanente per i servizi portuali/locali.

Inoltre l'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, in collaborazione con la società Rimorchiatori Riuniti Panfido sta studiando, anche grazie al cofinanziamento europeo, la progettazione e realizzazione di una innovativa bettolina per il trasporto di Gnl con spintore bi-fuel per la distribuzione e il bunkeraggio del Gnl alle navi, proprio partendo dal nuovo terminal di Venice LNG.

Si tratta di mezzi innovativi, interamente Made in Italy, destinati a fare scuola nel settore e che potranno costituire un benchmark di riferimento per tutti i nuovi terminal Gnl che sono in corso di progettazione in Italia e in Europa a partire dalle nuove normative comunitarie.

Il sostegno dell'Ue al progetto

Grazie all'interessamento dell'Autorità di Sistema portuale che ha operato in sinergia con i privati, il progetto gode di un cofinanziamento europeo per la progettazione e le spese per gli iter autorizzativi all'interno del progetto GAINN. Non si escludono ulteriori finanziamenti per la realizzazione del terminal a valere sul prossimo bando Cef e il contributo della Bei.

Le attività co-finanziate nell'ambito del progetto GAINN promuovono l'uso di carburanti alternativi in considerazione delle restrizioni sulle emissioni di zolfo per il trasporto marittimo e contribuiscono alla definizione del quadro normativo nazionale che comprende anche leggi e regolamenti per la fornitura di carburante alle navi e dei tipi di strutture che saranno sviluppate identificandone anche i porti e le aree di localizzazione delle stesse, in conformità con la Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Marghera, i progetti del rilancio

►Decal e S. Marco Petroli investono 100 milioni: ►La Regione candida l'area a ospitare polo di ricerca terminal di gas naturale nel canale industriale sud mondiale: piano da 500 milioni e 2mila posti di lavoro

L'idea è riportare Porto Marghera agli antichi fasti, restituendole un ruolo centrale nell'industria locale e nazionale. Per farlo servono investimenti, e le opportunità non mancano. La Regione ha infatti candidato Porto Marghera per diventare il polo della ricerca mondiale sulla fusione a caldo. Un progetto del valore di 500 milioni che creerà duemila posti di lavoro nei prossimi 25 anni. Il progetto, annunciato ieri dal sindaco Luigi Brugnaro, si chiama "Divertor test Tokamak": si tratta di un'infrastruttura di ricerca all'avanguardia, un'opportunità di sviluppo e innovazione seguito dall'Unione Europea che rispon-

de al bando Enea che scadrà il 31 gennaio. Contestualmente arriveranno anche i 100 milioni di Decal e San Marco Petroli, che hanno messo insieme le forze per dar vita alla Venice Lng per costruire nel canale industriale Sud, dove già hanno sede, un terminal di gas naturale liquefatto. Il nuovo terminal sorgerà a fianco degli impianti del centro integrato per il trattamento dei rifiuti tra Veritas ed Eco Ricicli, con capacità per 30/32 mila metri cubi (e 900mila metri cubi movimentati) per rifornire appunto auto, autobus, mezzi pesanti e navi.

Pradolin e Trevisan pag. 11 e nel fascicolo nazionale



RILANCIO Porto Marghera

Lo sviluppo della città

Investimenti e lavoro a Porto Marghera: piano per il rilancio

Decal e S. Marco petroli realizzano insieme un terminal di gas: progetto da 100 milioni E la Regione candida l'area a ospitare un centro di ricerca internazionale sulla fusione a caldo

NUOVO SVILUPPO

MESTRE Investiranno più di 100 milioni di euro nel cuore di Porto Marghera. Decal e San Marco Petroli, imprese veneziane specializzate nello stoccaggio e nella distribuzione di idrocarburi,

si sono messe assieme fondando la Venice Lng per costruire nel canale industriale Sud, dove già hanno sede, un terminal di gas naturale liquefatto, Lng. È il carburante del futuro prossimo perché permette di risparmiare molto rispetto ad altri ed è anche molto meno inquinante.

Porto Marghera è un nodo strategico per la distribuzione dato il 30% delle navi in circolazione, comprese quelle da crociera, avrà motori che funzionano con Lng, inoltre sarà utilizzato anche da camion, autobus e automobili con una propulsione ibrida Lng-diesel.

NUOVE OPPORTUNITÀ

Ieri il sindaco Brugnaro ha detto che si tratta di un altro segnale di interesse per Porto Marghera «che permetterà il recupero di un'area degradata», e che fa il paio con la candidatura ad ospitare, nelle aree Syndial (Eni), un centro di ricerca internazionale sulla fusione, gestito dal dipartimento di Fisica dell'università di Padova, che potenzialmente vale 500 milioni di euro. Ci sono altre città candidate ma la Regione ha candidato Marghera, che ha le carte in regola (vedi servizio in economia in parte nazionale).

Il terminal gasciro, invece, è già una realtà dato che le due aziende hanno avviato l'iter autorizzativo e prevedono nuova occupazione: 20 posti di lavoro nella gestione dell'hub e un centinaio nell'indotto.

L'investimento è molto importante ma si basa su analisi che tengono conto dell'andamento del mercato, della tendenza a utilizzare carburanti sempre meno inquinanti e favorita dalle stesse direttive europee, e l'Unione Europea oltretutto darà un contributo: in base alla direttiva Dafi, in particolare, il Governo italiano ha stabilito che entro il 2025 nei porti venga realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento di Gnl per le navi; allo stesso tempo il Governo ha semplificato l'iter

dei progetti che avranno bisogno di un'autorizzazione unica.

Marghera, dunque, rientra in un'operazione molto più vasta che vedrà la realizzazione dei primi hub come quello lagunare anche a Livorno e Ravenna.

OPERAZIONE PIÙ VASTA

Sulla sponda sud del canale industriale Sud, in corrispondenza della banchina Decal 1, il nuovo terminale sorgerà a fianco degli impianti del centro integrato per il trattamento dei rifiuti tra Veritas ed Eco-Ricicli, con capacità per 30/32 mila metri cubi (e 900 mila metri cubi movimentati) per rifornire appunto auto, autobus, mezzi pesanti e navi. La banchina può accogliere navi gasiere con capacità compresa tra 7.500 e 30.000 metri cubi, e fino a 65.000 metri cubi in condizioni meteo normali (viene conservato in forma liquefatta criogenica, a una temperatura di -160° occupando un volume circa 600 volte inferiore). Inoltre ci saranno un accosto per bettoline da 1.000 metri cubi che saranno utilizzate per rifornire le navi "dual fuel" (Lng e gasolio) che in futuro transiteranno nel porto di Venezia, cinque corsie di carico per autobotti, e - in una seconda fase - un raccordo ferroviario per la spedizione del Gnl via treno. La bettolina per rifornire le navi verrà progettata dalla società Panfido

e sarà alimentata "dual fuel" come anche il nuovo rimorchiatore ideato sempre da Panfido.

Venice Lng realizzerà anche 3 punti di rifornimento stradale di gas nei distributori della San Marco Petroli a Tavagnacco, Meolo e Portogruaro. E a proposito di camion, le società di autotrasporto Codognotto e Cnh Industrial hanno siglato un accordo per la fornitura di 50 automezzi con motori a Gnl.

Il gas naturale liquefatto ha un elevato potere calorifico che permette un notevole risparmio di combustibile, rispetto agli altri carburanti, a parità di energia prodotta; non è tossico o corrosivo, e l'unico problema è che è infiammabile: perciò verrà odorizzato come il gas che si utilizza in casa e, per tenere sotto controllo il "boil off gas", il vapore che si forma all'interno dei serbatoi, si costruirà una stazione di compressione. Quanto all'ambiente, le emissioni prodotte dalla combustione del Gnl hanno un contenuto inferiore di CO2 (anidride carbonica) rispetto al Gpl, e basse concentrazioni di biossidi di zolfo e azoto.

Il fatto che presto il Porto di Venezia prenderà in carico dalla Regione anche Porto Levante dove c'è il rigassificatore di Lng creerà un polo strategico del gas naturale liquefatto per l'Adriatico settentrionale e per tutto il Nordest e oltre.

Elisio Trevisan

Porto Marghera **Il bando l'energia del futuro**

Polo nucleare, Bettin: «Certezze sulle aree» Diktat di Musolino: «Va coinvolto il Porto»

LA SFIDA

MESTRE L'Università di Padova si era già mossa nel 2013 inviando all'allora sindaco Giorgio Orsoni il progetto per realizzare a Porto Marghera il sito dove verrà realizzato l'esperimento europeo DTT (Divertor Tokamak Test) per la fusione termonucleare, che potrebbe diventare l'energia del futuro, pulita e sicura: un'operazione che prevede investimenti pubblici e privati per 500 milioni di euro e l'impiego di oltre 1500 persone altamente specializzate, direttamente e nell'indotto, con un ritorno previsto pari a quattro volte l'investimento.

Lo ricorda l'ex assessore e attuale presidente della Municipalità di Marghera Gianfranco Bettin: «Avevamo già dato una prima disponibilità del Comune di Venezia a ospitarlo a Porto Marghera, sulle aree dell'Eni su cui avevamo firmato un preliminare di accordo di acquisizione». Perciò Bettin plaude all'amministrazione Brugnaro che «giustamente candida il Comune a ospitarlo». Il problema, però, oltre alla concorrenza di almeno quattro regioni come Lazio, Emilia Romagna, Puglia e Piemonte, è che quell'area individuate non sono ancora disponibili: i

107 ettari di Syndial, infatti, «avrebbero dovuto essere oggetto di ulteriori accordi al fine di perfezionarne l'acquisto, e invece vi gravano ancora molte incognite, perché nessun passo in avanti da allora è stato fatto per acquisirle definitivamente. Occorre quindi accelerare, così come è necessario raggiungere un accordo programmatico con l'Autorità Portuale per il loro riutilizzo».

In effetti ieri sulla questione è intervenuto anche il presidente del Porto Pino Musolino che, come Bettin, è molto favorevole a un progetto così importante ma che ricorda come i 107 ettari in questione siano all'interno del Demanio portuale e quindi sottoposte al Piano regolatore del Porto, come a dire che prima il Comune deve discutere con l'Autorità delle banchine: «Premesso che siamo comunque per la crescita, aspettiamo di vedere la documentazione, il progetto, poi potremo essere più chiari. Al momento posso solo dire che quei terreni sono dietro all'area Montesyndial dove deve nascere un distretto logistico, e non possiamo avere una sorta di "muro" che ci ostacola le attività».

Quanto alla candidatura di

Venezia, l'avviso pubblico dell'Enea per selezionare il sito più adatto risale allo scorso novembre e scade alle 12 di mercoledì 31 gennaio 2018, ma la candidatura che fino all'altro ieri è sempre stata presentata come la più forte è quella di Frascati, dove Enea da decenni svolge attività scientifiche e il suo Dipartimento Fusione e Tecnologie della Sicurezza Nucleare ha realizzato impianti per lo studio dei plasmi a confinamento magnetico, macchine per la fusione come il Frascati Tokamak (FT) e il Frascati Tokamak Upgrade (FTU). E il presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti, sta sostenendo a spada tratta la candidatura del Comune alle porte di Roma.

Venezia, è vero, conta sulle caratteristiche prettamente industriali e infrastrutturali di Porto Marghera, e quindi di poter ottenere punteggi superiori alle altre candidate ma gli altri, il Lazio in particolare, si sono mossi molto prima.

Perciò il richiamo del Comune, degli Industriali, dello stesso Bettin a mettere assieme le energie e fare squadra è più che mai importante e urgente se si vuole cogliere quest'occasione unica. (e.r.)

REPUBBLICA RISERVA

I RICERCATORI DELL'UNIVERSITÀ SPERIMENTANO IL RIVOLUZIONARIO SISTEMA DI DRAGAGGIO

I funghi che tolgono l'inquinamento dai porti

«Abbiamo selezionato alcuni ceppi che trasformano gli idrocarburi in acqua e zucchero»

FRANCESCA FORLEO

IL COORDINATORE dello studio, l'oceanografo Marco Capello, è tra i ricercatori dell'Università di Genova che hanno collaborato e collaborano ancora con La Sapienza di Roma alla tutela dell'ambiente marino dell'Isola del Giglio. Dal giorno successivo al naufragio della Concordia, il 13 gennaio 2012. Ora, però, si dedica ai funghi insieme alla collega Mirca Zotti, in una ricerca che potrebbe rivoluzionare il sistema del dragaggio dei porti e il conseguente smaltimento dei fanghi raccolti dai fondali.

«Abbiamo selezionato alcuni ceppi di funghi in grado di digerire gli inquinanti come gli idrocarburi degradandoli ad acqua e zucchero - spiega la micologa, Grazia Cecchi, componente del gruppo di ricerca - e altri capaci di separare i metalli pesanti dal resto dei fanghi e dei sedimenti». «L'idea è arrivare a un modello virtuoso di bonifica con la possibilità di riciclare i metalli», aggiunge Capello. «Naturalmente si tratta di funghi trovati nel mare del porto perché non volevamo correre il rischio di inserire nuovi ceppi nell'ambiente

quello del porto», riprende Cecchi. «I sedimenti, 20/30 chili circa, sono stati prelevati davanti alla Stazione Marittima del Porto di Genova e li abbiamo distribuiti in 5 vasche - riprende il coordinatore della ricerca - in una di queste abbiamo lasciato i fanghi evolversi autonomamente, nelle altre quattro abbiamo messo "al lavoro" i funghi: da una parte con un telo a cui i sedimenti digeriti-lavorati e separati restano attaccati, dall'altra senza supporti». La ricerca viene condotta a Genova, in collaborazione con Arpal, e fa parte del Progetto Europeo Interreg Italia-Francia Marittimo "Sediterra" finanziato a sette Dipartimenti ed Enti di Italia e Francia per un importo di 1,8 milioni di euro circa e, per la parte genovese, sono stati stanziati circa 230 mila euro.

Ma come si è arrivati all'idea di usare i funghi per bonificare i fanghi del porto? «Il sistema dei funghi è ampiamente utilizzato "a terra" ma solo negli Stati Uniti sono stati fatti tentativi di applicare questo sistema in mare, direttamente sottacqua come pensano di fare i ricercatori del Distav, il Dipartimento di Scienze della Terra,

dell'Ambiente e della Vita dell'Università. A Genova il tema è relativamente sentito. Con più di due milioni e mezzo di metri cubi di fango dragati 8 anni fa dai fondali del nostro Porto, erano state riempite le Calate Bettolo e Derna. Ma di porti che potrebbero servirsi del sistema di mycoremediation (nome dell'azione portata avanti dai ricercatori) è pieno il mondo, non solo il Mediterraneo: il senso di finanziare una ricerca di questo tipo è proprio questo, poterla applicare e renderla replicabile ovunque.

La ricerca è partita ufficialmente a marzo dello scorso anno ma i primi mesi sono serviti alla teoria ed alla stesura del protocollo dell'applicazione e, solo a settembre, è cominciata la pratica. Il primo step è stato raccogliere i sedimenti, insieme all'acqua portuale da cui sono stati isolati ceppi di funghi: le colonie hanno impiegato una decina di giorni a proliferare. «Quando poi le colonie si sono sviluppate, abbiamo scelto quelle più efficaci per i sedimenti e non patogene per l'uomo ma ugualmente capaci di digerire inquinanti e metalli», spiega ancora Cecchi. La ricerca dovrà concludersi entro il 2020.

forleo@ilsecoloxix.it

MOVIMENTATI 74 MILIONI DI TEU

Psa, nuovo record nel 2017

GENOVA. Psa International ha raggiunto un Nuovo record di traffico, movimentando nel corso del 2017 74,24 milioni di teu. L'aumento registrato è stato così del 9,8% rispetto ai volumi ottenuti nel corso dell'anno appena trascorso. I terminal di Singapore hanno contribuito portando un incremento del 9% (33,3 milioni di teu), mentre quelli all'estero hanno totalizzato 40,8 milioni di teu (+10,4%). «La domanda mondiale sta mostrando segni di ripresa - ha commentato il ceo di Psa Tan Chong Meng - anche se il settore dello shipping dovrà ancora

affrontare ulteriori sfide: il consolidamento delle alleanze è diventato pienamente operativo e gli effetti si stanno manifestando in pieno». Per il numero uno del gruppo terminalistico ci sono poi altre sfide da dover superare: «Ci stiamo preparando per un futuro in cui la logistica sarà trasformata dalle nuove tecnologie, dai nuovi commerci e dalle dinamiche dell'industria e dell'e-commerce». Con l'ingresso nel nuovo anno il gruppo di Singapore è convinto che «il Mondo continuerà a confrontarsi con incertezze sul fronte geopolitico, economico e sociale».

Chong Meng è convinto che l'evoluzione degli affari e dei consumatori continuerà anche quest'anno «persino sul fronte delle transazioni» e ci saranno impatti su tutta la catena logistica.

Il disagio ha smesso di essere «la parola d'ordine ed è ora diventata la norma con cui molti settori sono stati costretti a confrontarsi. Nessuno è rimasto intoccabile» ha detto Chong Meng.

Tra i terminal esteri spicca il risultato di Genova, dove il Vtc ha movimentato oltre 1,6 milioni di teu, segnando un incremento del 16,5% nel corso del 2017.

PRESENTATE LE INNOVAZIONI PER IL NUOVO PORTO DI TUAS

Psa, esoscheletri per lavoro in porto

In tutto il mondo altre aziende come i cantieri Daewoo vogliono ridurre fatica e infortuni

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Il porto di Singapore non si ferma. Dopo aver superato nel 2017 il proprio record di traffico, con un altro passo nella direzione dell'automazione sempre più spinta, ha deciso di investire sugli esoscheletri, che consentiranno ai terminalisti di far movimentare ai lavoratori portuali pesi sempre maggiori e di ridurre i costi per gli infortuni. Singapore segue l'esempio di altre imprese dello shipping, come Daewoo, che già dal 2014 sta investendo in questa tecnologia e che presto potrebbe rendere operativa nei propri cantieri di costruzione navale. L'industria di produzione degli esoscheletri è in forte espansione a livello mondiale.

A guidare l'innovazione nel porto di Singapore è il gruppo terminalistico Psa, che opera anche in Italia con le concessioni dei terminal Vte di Genova e Vecon di Venezia. Psa ha presentato i propri progetti per un "porto intelligente del futuro" durante un'esibizione al terminal di Pasir Panjang, fra il 10 e il 14 gennaio scorsi. Sono state presentate «tecnologie mai viste prima nei terminal container di

Singapore, fra cui droni anfibi, gru di banchina automatiche, esoscheletri per personale del porto e bracci robotici per attività che riguardano i container», come ha spiegato la stessa Psa in una nota. Le nuove tecnologie sono pensate soprattutto per il nuovo porto di Tuas, dove verrà trasferita l'attività dell'attuale porto di Singapore. Le banchine di Tuas cominceranno a entrare in servizio dal 2021, ma lo scalo sarà a regime nel 2040, quando raggiungerà una capacità di 65 milioni di teu.

Le tecnologie presentate da Psa comprendono: un braccio robotico per montare e smontare i twistlock, i ganci con cui vengono fissati fra loro i container marittimi («un singolo lavoratore addestrato - spiega Psa - può affiancare bracci robotici multipli in caso di situazioni eccezionali o di errore nella manovra»); droni per rifornire le navi (come quelli che sta sperimentando Maersk), per ispezionare le gru e altre strutture complesse, ma anche droni anfibi per ispezionare parabordi e altre attrezzature sotto l'acqua; una piattaforma unificata per coordinare tutti i sistemi automatici del porto, come quelli relativi a gru

su rotaia e mezzi gommati di piazzale; occhiali perspicaci con realtà aumentata che consentano a chi opera sul campo di essere collegato telematicamente con le centrali di controllo, manuali e automatiche; infine, appunto, esoscheletri elettrici che permettano di muovere gli arti con maggiore forza e resistenza, grazie a un sistema di motori e connessioni. Questi esoscheletri renderebbero possibili possibili compiti difficili come il rizzaggio senza fatica.

Le imprese che producono esoscheletri stanno promuovendo con maggiore insistenza i loro prodotti e puntano, secondo un rapporto della società di marketing Market research reports, a raggiungere nel 2021 un giro d'affari di 2,1 miliardi di dollari. Un risultato che potrà essere ottenuto se investimenti come quelli di Psa e Daewoo andassero a buon fine. Attualmente l'utilizzo di queste attrezzature è ancora limitato e sperimentale. L'azienda statunitense Lowe's, che distribuisce prodotti per l'edilizia, nel 2017 ha sperimentato per tre mesi l'utilizzo di esoscheletri non elettrici in un magazzino in Virginia. I lavoratori che hanno partecipato alla speri-

mentazione erano dotati di un casco con sensori cerebrali per rilevare se gradivano o meno l'utilizzo dell'esoscheletro. Secondo l'azienda i risultati sarebbero stati positivi. L'azienda automobilistica sudcoreana Hyundai sta invece mettendo in produzione una linea di esoscheletri per facilitare i lavori manuali e per consentire a pazienti paraplegici di tornare a camminare. Fra le aziende interessate a questo settore ci sono anche Airbus, Audi, Ford e Lockheed Martin. Le aziende presentano questi prodotti come un ausilio per ridurre la fatica e gli infortuni sul lavoro. Il cantiere navale Daewoo è interessato anche alla possibilità di compiere attività altrimenti impossibili per un lavoratore normale, come il sollevamento di grandi pesi. Daewoo ha cominciato a sperimentare nel 2013 e adesso è quasi pronto per introdurre gli esoscheletri nel ciclo produttivo. L'introduzione di questi strumenti è destinato a modificare anche il quadro normativo e dei rapporti sindacali, anche se la discussione da questo punto di vista è appena al principio. Ad esempio, per alcune attività potrebbe essere rimesso in discussione il concetto di lavoro usurante.

© BY NORD ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Lavoro in porto, patto Genova-Trieste

Tra gli obiettivi lo scambio di conoscenze e linee guida per la formazione dei camalli

GENOVA. Un accordo di collaborazione per «esportare» nel porto di Trieste la formazione dei lavoratori portuali consolidata a Genova. L'ente di formazione della Culmv (Compagnia unica lavoratori portuali), la Fondazione Cif e Rina Academy, che lavorano insieme nello scalo ligure, hanno firmato nella sede della Regione un'intesa con l'Agenzia del Lavoro portuale di Trieste che gestisce il pool di manodopera per il lavoro flessibile dello scalo giuliano.

Obiettivo: scambio di conoscenze, l'elaborazione di linee guida per piani formativi, lo studio di fattibilità di una struttura organizzativa e operativa per la formazione portuale nel porto di Trieste e l'analisi delle prospettive di evoluzione del lavoro portuale alle prese con automazione e digitalizzazione. «Per noi è la conferma di quanto stiamo facendo da anni - sottolinea il console della Culmv, Antonio Benvenuti - collaborando con Cif e Rina. Avere con noi an-

che 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. Si possono costruire percorsi comuni sui fabbisogni futuri. L'Autorità portuale con i nuovi decreti ha una nuova autonomia sulla formazione, noi vogliamo essere della partita». Alla firma erano presenti oltre a Benvenuti, il presidente dell'Agenzia per il lavoro portuale dello scalo di Trieste (e segretario ge-

nerale dell'Autorità di sistema portuale) Mario Sommariva, il presidente della Fondazione Cif Alessandro Repetto, l'ad di Rina Academy Giorgio Saletti, il segretario generale dell'Autorità portuale Genova-Savona, Marco Sanguinetti, e l'assessore regionale alla Formazione, Ilaria Cavo. «Come Genova anche il porto di Trieste è all'interno di dinamiche di traffico importanti per container e ro-ro», ha commentato Sommariva.

Camalli, asse Genova-Trieste sul lavoro

Genova. Arriva il primo accordo di collaborazione interportuale sui camalli. Lo fanno Genova e Trieste, scambiandosi informazioni sulle rispettive attività e 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, **segue in ultima pagina**

Camalli, asse

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 unira lavoratori portuali.

«Il fatto che sia arrivata una richiesta dal porto di Trieste per fermare il personale del pool di manodopera dello scalo è l'attestazione della qualità della formazione professionale ligure in campo portuale», sottolinea Maria 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 **del porto di Genova**, Genova-Savona, Marco Sanguinetti.

PORTI E REGOLE PIÙ OMBRE CHE LUCI

Francesco Munari

L'Autorità di regolazione dei trasporti, l'ART, ha avviato una consultazione pubblica su una proposta di delibera per individuare "metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali", invitando soggetti interessati a far pervenire osservazioni o proposte sul documento prima della sua finalizzazione.

pagina X

Commento

PORTI E REGOLE, PIÙ OMBRE CHE LUCI

Francesco Munari *

L'Autorità di regolazione dei trasporti, l'ART, ha avviato una consultazione pubblica su una proposta di delibera per individuare "metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali", invitando soggetti interessati a far pervenire osservazioni o proposte sul documento prima della sua finalizzazione. Il documento esprime il pensiero preliminare di ART su fondamentali aspetti concernenti l'accesso ad aree e banchine demaniali, e ai servizi portuali. In primo luogo, ci si può chiedere se, all'indomani di un regolamento dell'Unione europea e di una profonda riforma della nostra legislazione portuale, le imprese e le stesse autorità portuali di sistema (AdSP) abbiano bisogno di ulteriori regole. Se l'esigenza fosse uniformare condotte distorsive tra "sistemi portuali", forse un'utilità potrebbe esservi, ma questo non è l'obiettivo del documento, che non muove da un'analisi delle best practices esistenti nel mondo delle AdSP per enfatizzarle, ma detta criteri "dall'alto". Ciò premesso, in tema di aree e banchine portuali, l'ART enfatizza il ruolo del Piano Regolatore Portuale come criterio-guida per il successivo utilizzo del demanio. Nessuna novità rispetto alla legge, ma bene fa l'ART a rimarcare questo profilo, derogabile soltanto in assenza di un PRP. Meno persuasiva è invece l'ipotesi, che l'ART avanza, di assegnare il demanio previa procedura di selezione nella quale sia l'AdSP a individuare i criteri predeterminati di selezione delle domande. Si equivoca così tra concessioni demaniali e concessioni di servizi: col demanio, le AdSP pianificano le destinazioni delle aree portuali, ma poi sono le imprese a decidere cosa fare su quelle aree, all'AdSP restando l'obbligo di legge di privilegiare, motivando, la più proficua utilizzazione del demanio tra diverse istanze concorrenti, non quello di "pianificare" anche le singole attività da svolgersi nel porto, individuando criteri predeterminati sulla cui base un

concessionario verrà scelto. Questo principio è stato sancito dal Consiglio di Stato, è sempre stato legittimato dalla Corte UE, e sarebbe bene che si evitasse, in Italia, di gravare il sistema di orpelli in contrasto col divieto di gold plating, tanto meno se i concorrenti stranieri delle nostre imprese portuali simili orpelli non li hanno. Le AdSP "possono" in certi casi, decidere i criteri, ma certamente non "debbono" farlo.

Medesime ambiguità caratterizzano anche i suggerimenti su come fissare il canone demaniale, che l'ART vorrebbe spezzare in misura fissa e mobile, la seconda per "incentivare una migliore efficienza produttiva ed ambientale delle gestioni e il miglioramento dei livelli di servizio": anche qui, traspare un po' di confusione con le concessioni autostradali e ferroviarie. E non persuade l'idea che il canone possa differenziarsi a seconda del mix di traffico stradale/ferroviario che un terminal è in grado di gestire, perché raramente è il terminalista a poter scegliere, dipendendo dall'esistenza di infrastrutture esterne al suo terminal. Meglio quindi la soluzione del regolamento UE sui porti, che si limita a dettare linee-guida assai più blande per "gli enti gestori del porto" quanto ai canoni per l'utilizzo delle infrastrutture e per la remunerazione dei servizi portuali. E meglio sarebbe allora che l'ART richiedesse (al MIT) di aggiornare la vecchia disciplina sulla determinazione omogenea della misura dei canoni tra porti, al fine di non determinare distorsioni competitive tra terminal concorrenti. A questo riguardo, il documento dell'ART sembra scritto come se il fenomeno della concorrenza tra porti e terminal fosse un fattore secondario, quando invece esso è il primo aspetto sul quale ci si dovrebbe concentrare per capire quali azioni di tipo normativo o regolatorio possono essere utili per migliorare il nostro sistema, specie rispetto ai porti stranieri. Affetta da gold plating è anche la parte relativa alle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali: mentre

la l. n. 84/1994 individua un principio di libertà e addirittura il silenzio-assenso per le autorizzazioni di cui sopra, l'ART suggerisce alle AdSP di redigere tassonomiche delle operazioni portuali esistenti e di quelle autorizzabili (come se non fossero la legge della domanda e dell'offerta e la creatività delle imprese a entrare nei mercati dove esistono opportunità), e poi, nuovamente, di "ingessare" il sistema attraverso pre-condizioni per poter entrare sul mercato, volte al rispetto dei "principi di trasparenza, non discriminazione e proporzionalità", espressione-panacea per tutta l'azione amministrativa. Da ultimo, vi è poi tutta una parte del documento che tratta dei casi in cui operazioni e servizi portuali siano rese mediante utilizzo di "infrastrutture essenziali". Le infrastrutture essenziali nei porti sono rara avis, perché spesso è il porto in sé a non essere un singolo mercato, e tanto meno le imprese portuali godono di posizioni monopolistiche determinate dal diritto di usare in via esclusiva beni non duplicabili né sostituibili (questa è infatti la nozione di "infrastruttura essenziale"). Soprattutto, l'ART sembra dimenticare che nella catena logistica il potere di mercato si è manifestamente spostato a favore delle linee di navigazione, in danno alle imprese portuali: e allora, invece di limitarsi a considerare il porto "mercato", l'ART dovrebbe preoccuparsi della dominanza delle linee sulla catena logistica, questa sì idonea a precludere l'accesso alle infrastrutture portuali. Insomma, più ombre che luci: ben vengano allora contributi per migliorare questo documento prima che sia varato in via definitiva. Non resta che un rimpianto: da 24 anni attendiamo il regolamento ministeriale attuativo dell'art. 18 della legge 84/1994, di cui bozze avanzate (e qualitativamente superiori) erano arrivate al trapianto. Questo vuoto rischia ora di essere colmato da altri, in peggio. La legislatura è finita, ma il ministro Delrio può ancora battere un colpo. Non sarebbe la prima volta che ci dà delle soddisfazioni.

** docente di Diritto dell'Unione Europea*

OPERAZIONE RISERVATA

“ Il documento dell'autorità dei trasporti si esprime su fondamentali aspetti concernenti l'accesso ad aree e banchine demaniali e ai servizi portuali

”

“ La legislatura è finita, ma il ministro Graziano Delrio può ancora battere un colpo. Non sarebbe la prima volta che ci dà delle soddisfazioni

”

Paolo Signorini "Secondo binario via libera al Vte. E se a Cornigliano si libera spazio coda di investitori"

MASSIMO MINELLA

A Roma torna sempre volentieri, perché lì ha lasciato la sua famiglia che raggiunge appena possibile, e perché amauire i vari impegni di lavoro per la causa del porto. È così anche questa volta, per Paolo Signorini, presidente **del Vte e della portuale** che più d'uno vorrebbe candidare alle Politiche, mentre lui non ha alcuna intenzione di lasciare Palazzo San Giorgio. Nella Capitale per il lavoro sull'Iva, Signorini sarà oggi alle Ferrovie, per incontrare l'ad di Rfi Maurizio Gentile. «Sono a Roma per il ferro» spiega, riferendosi alla prima battaglia che lo scalo deve combattere per crescere nei suoi traffici, senza soffocare la città. **Sfida possibile, presidente Signorini?**

«Non ci sono alternative alla ferrovia, se appunto vogliamo continuare a crescere. E su questo fronte ci sono segnali importanti».

A che cosa si riferisce?

«Al fatto che abbiamo appena firmato con Rfi l'accordo che risolve tutte le problematiche demaniali a Pra' e consente di realizzare il secondo binario del Vte. E domani (oggi per chi legge n.d.r.) mi dedico allo stesso argomento, ma declinato su Sampierdarena».

Davvero la "cura del ferro", per usare un termine caro al ministro Delrio, è la soluzione?

«È l'unica soluzione, certo».

Pensate al Vte, che con un solo binario è arrivato a 1,6 milioni di teu ed è già il più grande terminal gateway del Mediterraneo. Dove arriverà con il secondo?».

Era al tavolo con il ministro Calenda su Cornigliano. È anche lei ottimista?

«Stanno ai fatti e da questo punto di vista ho apprezzato molto l'intervento di Franco Grondona della Fiom: Mittal ha a

disposizione 1,1 milioni di metri

quadrati, deve mantenere gli impegni presi con il piano industriale sugli investimenti e deve garantire l'occupazione ai 1.500 addetti. Prima di tutto, deve confermare questo».

Ma nel caso dicesse che non serve tutto quello spazio e una parte può essere restituita?

«Allora si apre un'altra partita e fin d'ora le posso dire che su quelle aree potenzialmente libere noi avremmo una coda enorme di pretendenti».

Addiritura?

«Ma certo, abbiamo presente di che cosa stiamo parlando?»

Quell'area è una piattaforma logistica straordinaria, che non a caso sempre Mittal ieri ha valutato con grandissimo interesse per le sue attività nel Mediterraneo e nel Sud Europa. Se Mittal ci fa vedere che ha bisogno di tutto lo spazio, benissimo, altrimenti siamo disponibili a sederci attorno al tavolo e a ragionare insieme nell'interesse del lavoro».

Una trattativa di questo tipo sarebbe complessa?

«Genova non sta vivendo le tensioni di Taranto, perché grazie all'accordo di programma ha risolto il conflitto fra ambiente e lavoro. E poi entrarebbero in gioco aree pregiate. Il nostro non è un porto stagnante, riceviamo una visita al giorno di chi vuole investire qui».

Regione Toscana finanzia waterfront Marina di Carrara

Finanziamento di un milione all'anno per vent'anni di risorse regionali

FIRENZE – Stanziato il primo milione di euro da parte della Regione Toscana in favore della realizzazione del waterfront di Marina di Carrara. Nella seduta di lunedì scorso, la Giunta regionale toscana – su proposta dell'assessorato alle Infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli – ha approvato l'Accordo di programma tra Regione Toscana e Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale che destina al waterfront dello scalo marinello un milione all'anno per vent'anni di risorse regionali. Il primo stanziamento è quello relativo al 2018, i successivi proseguiranno fino al 2037. Il progetto per il nuovo waterfront ha un valore complessivo di oltre 35 milioni e sarà realizzato con risorse statali oltre a quelle regionali. Il nuovo waterfront consentirà di migliorare l'interfaccia del porto di Marina di Carrara dal punto di vista architettonico e paesaggistico oltre che funzionale. Lo scalo marittimo di Carrara diverrà più competitivo ed inoltre sarà possibile razionalizzare il sistema viario di accesso all'area portuale e garantire maggiore efficienza ai trasporti ferroviari, a vantaggio anche degli insediamenti produttivi della Nuova Pignone situati nell'area. L'Accordo di programma sarà sottoscritto a breve.

Ancona: Giampieri, definito utilizzo banchine, asset strategico dei traffici commerciali

(FERPRESS) – Ancona, 18 GEN – Disegnato l'assetto delle banchine commerciali del porto di Ancona, fronte strategico di tutti i traffici di merci che si svolgono nello scalo. Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha approvato oggi l'atto di indirizzo sul loro utilizzo, che sarà valido fino al 31 dicembre 2021, per una superficie complessiva di più di 40 mila metri quadrati.

Le quattro banchine commerciali rappresentano gli accosti operativi della nuova darsena su cui vengono effettuate le movimentazioni dei traffici container, delle merci varie e delle rinfuse. Un volume totale di 1,5 milioni di tonnellate annuo di merci che hanno come origine e destinazione il territorio che comprende Marche, Romagna, Umbria e Abruzzo.

Le banchine 23 e 25 andranno in concessione fino al 31 dicembre 2021. L'atto approvato dal Comitato di gestione stabilisce che nessun soggetto potrà ottenere contemporaneamente la concessione dei terminal 23 e 25, nemmeno attraverso società controllate.

Le banchine 22 e 26 saranno, invece, lasciate pubbliche ossia potranno essere utilizzate dagli operatori portuali che non hanno concessioni per la movimentazione di tutte le tipologie merceologiche su autorizzazione dell'Autorità di sistema, in modo da consentire la necessaria flessibilità d'uso legata alle caratteristiche polifunzionali del porto.

Sulla banchina 22, si stanno realizzando dei lavori di consolidamento e ristrutturazione che saranno completati entro il prossimo autunno quando sarà collaudata e potrà essere utilizzata. La 26 continuerà ad essere usata, con preferenza, per le navi portacontainer. Entro l'anno sarà anche definito l'avvio dei lavori per la realizzazione della nuova banchina 27, con un intervento di una durata stimata di cinque anni, alla fine del contenzioso fra le imprese che avevano partecipato al bando di gara.

“Con l'approvazione dell'atto di indirizzo da parte del Comitato di gestione, l'Autorità di sistema avvia l'iter procedurale per assicurare la tempestiva definizione degli assetti delle banchine – ha affermato il presidente Rodolfo Giampieri -, passaggio fondamentale per consentire agli operatori portuali una programmazione economico-produttiva che permetta loro di definire organizzazione e risorse, con il rilascio di concessioni di una durata adeguata che possa consentire l'ammortamento degli investimenti aziendali”. Il tutto, ha sottolineato Giampieri, “per favorire le migliori condizioni possibili per creare lavoro e occupazione a vantaggio della comunità”.

La riunione del Comitato di gestione, è stata l'occasione per salutare il direttore marittimo delle Marche e comandante del porto di Ancona, ammiraglio Francesco Saverio Ferrara, che, dopo quattro anni, lascia Ancona per un altro incarico. Nel suo saluto, il presidente Giampieri ha sottolineato “le doti umane e professionali dell'ammiraglio Ferrara con cui è stato possibile costruire un percorso di modernizzazione del porto, una parte del quale dedicato al recupero del rapporto porto-città”.

“È stato per me un onore far parte per quattro anni del Comitato portuale dell'Autorità portuale prima e del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale dopo – ha detto l'ammiraglio Ferrara -, nei quali ho cercato, in seno a questi Comitati, di dare il giusto apporto e la mia esperienza professionale per la crescita del porto di Ancona. Ringrazio tutti i membri del Comitato e in particolare la presidenza dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale”.

Definito utilizzo delle banchine commerciali del porto di Ancona

Più di 40 mila metri quadrati a disposizione degli operatori portuali

ANCONA – Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale ha approvato l'atto di indirizzo delle banchine commerciali del porto di Ancona.

Il futuro assetto delle banchine, fronte strategico di tutti i traffici di merci che si svolgono nello scalo, sarà valido fino al 31 Dicembre 2021, per una superficie complessiva di oltre 40 mila metri quadrati.

Le quattro banchine commerciali rappresentano gli accosti operativi della nuova darsena su cui vengono effettuate le movimentazioni dei traffici container, delle merci varie e delle rinfuse. Un volume totale di 1,5 milioni di tonnellate annuo di merci che hanno come origine e destinazione il territorio che comprende Marche, Romagna, Umbria e Abruzzo.

Banchine 23 e 25

Le banchine 23 e 25 andranno in concessione fino al 31 Dicembre 2021. L'atto approvato dal Comitato di gestione stabilisce che nessun soggetto potrà ottenere contemporaneamente la concessione dei terminal 23 e 25, nemmeno attraverso società controllate.

Banchine 22 e 26

Le banchine 22 e 26, invece, saranno lasciate pubbliche, ossia potranno essere utilizzate dagli operatori portuali che non hanno concessioni per la movimentazione di tutte le tipologie merceologiche su autorizzazione dell'Autorità di sistema, in modo da consentire la necessaria flessibilità d'uso legata alle caratteristiche polifunzionali del porto.

Sulla banchina 22, si stanno realizzando dei lavori di consolidamento e ristrutturazione che saranno completati entro il prossimo autunno quando sarà collaudata e potrà essere utilizzata. La 26 continuerà ad essere usata, con preferenza, per le navi portacontainer.

Entro l'anno sarà anche definito l'avvio dei lavori per la realizzazione della nuova banchina 27, con un intervento di una durata stimata di cinque anni, alla fine del contenzioso fra le imprese che avevano partecipato al bando di gara.

«Con l'approvazione dell'atto di indirizzo da parte del Comitato di gestione, l'Autorità di sistema avvia l'iter procedurale per assicurare la tempestiva definizione degli assetti delle banchine – ha affermato il presidente Rodolfo Giampieri -, passaggio fondamentale per consentire agli operatori portuali una programmazione economico-produttiva che permetta loro di definire organizzazione e risorse, con il rilascio di concessioni di una durata adeguata che possa consentire l'ammortamento degli investimenti aziendali».

Il tutto, ha sottolineato Giampieri, «per favorire le migliori condizioni possibili per creare lavoro e occupazione a vantaggio della comunità».

Dalle infrastrutture ai dragaggi, le priorità di Livorno nel 2018 / FOCUS

Livorno - Archiviato un 2017 in chiaro-scuro, il porto di Livorno riparte nel 2018 con tre priorità infrastrutturali, che l'Autorità di sistema portuale guidata da Stefano Corsini considera necessarie per lo sviluppo dei traffici. «Le priorità - spiegano da Palazzo Rosciano - sono l'allargamento del canale industriale, il dragaggio dei fondali da 13 a 15 metri, **l'avanzamento nella realizzazione della darsena Europa**». Inoltre l'Authority punta a rendere effettiva l'integrazione con il porto di Piombino, che non è più sede di Autorità portuale essendo stata assorbita con Livorno nell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale. Infine, **si intende valorizzare il boom del traffico ro-ro che sta provocando una forte competizione all'interno dello scalo.**

Negli ultimi anni Livorno è al centro dell'attenzione di vettori e terminalisti sia nel settore container sia nelle Autostrade del Mare, e alla presenza storica di Vincenzo Onorato si sono aggiunte quelle di Emanuele Grimaldi e Gianluigi Aponte, oltre al [terminalista Luigi Negri](#) che lo scorso anno ha venduto a due fondi, introducendo anche a Livorno questo tipo di investitori.

Livorno, per il 2018 le priorità sono infrastrutture e dragaggi

Caluri (Asamar): «Quest'anno la nuova Authority diventi pienamente operativa»

ALBERTO GIHARA

GENOVA. Archiviato un 2017 in chiaro-scuro, il porto di Livorno riparte nel 2018 con tre priorità infrastrutturali, che l'Autorità di sistema portuale guidata da Stefano Corsini considera necessari per lo sviluppo dei traffici. «Le priorità - spiegano da Palazzo Rosciano - sono l'allargamento del canale industriale, il dragaggio dei fondali da 13 a 15 metri, l'avanzamento nella realizzazione della darsena Europa». Inoltre **Authority** punta a rendere effettiva l'integrazione con il porto di Piombino, che non è più sede di Autorità portuale casendo stata assorbita con Livorno nell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale. Infine, si intende valorizzare il boom del traffico ro-ro che sta provocando una forte competizione all'interno dello scalo. Negli ultimi anni Livorno è al centro dell'attenzione di vettori e terminalisti sia nel settore container sia nelle Autostrade del Mare, e alla presenza storica di Vincenzo Onorato si sono aggiunte quelle di Emanuele Grimaldi e Gianluigi Aponte, oltre al terminalista Luigi Negri che lo scorso anno ha venduto a due fondi, introducendo anche a Livorno questo tipo di investitori.

I dati **Authority** mostrano che nei primi nove mesi del 2017 il traffico totale è rimasto stabile, con 31,3 milioni di tonnellate (un leggero -0,3 per cento rispetto agli stessi mesi del 2016). Proprio il ro-ro, cresciuto del 10 per cento, ha permesso ai traffici di reggere. La merce che viaggia su camion rappresenta la metà del volume complessivo dello scalo e ha raggiunto nei primi tre trimestri i 15,7 milioni di tonnellate, contro i 14,3 del 2016. Livornesi considerano la capitale italiana del ro-ro, potendo vantare un quinto del traffico complessivo naziona-

le in questo settore. Le infuse liquide sono calate dello 0,3 per cento, in caduta libera le infuse solide (-19,5 per cento, da 1,9 a 1,5 milioni di tonnellate) e i container (teu -9 per cento, tonnellaggio -14 per cento). Anche i passeggeri reggono (+1,1 per cento) grazie ai traghetti (+2,9 per cento), mentre le crociere hanno subito un forte calo (-18,7 per cento). Per il 2018, gli agenti marittimi di Asamar chiedono che venga portata a termine la riforma portuale e prosegua l'impegno **Authority** per le infrastrutture. «Dopo l'ormai definitivo insediamento dei nuovi organi previsti dalla riforma delle Autorità portuali, neo Autorità di sistema portuale, ci si attende - spiega il segretario generale di Asamar, Paolo Caluri - una fase effettivamente operativa nell'ottica di un sviluppo reale del sistema stesso, sebbene possa già essere considerato positivo l'impatto che la nuova "governance" ha avuto sul territorio».

L'aspettativa degli operatori è l'accelerazione delle opere che dovranno rilanciare i traffici dello scalo dopo i primi positivi risultati della nascita dell'Adsp. «Lo snellimento - prosegue Caluri - che ne è conseguito, per quanto riguarda l'aspetto strettamente rappresentativo di tali organi, è auspicio di tutti che abbia positivo riscontro anche in termini di sburocratizzazione dei procedimenti, che, almeno per i passaggi di pertinenza dell'ente di riferimento della nostra portualità, possa concretizzarsi con l'attuazione delle opere infrastrutturali, che sono indispensabili per i porti di Livorno e Piombino e per la vitale funzionalità dei collegamenti con le rispettive aree retroportuali, nonché con le principali arterie di collegamento».

Le priorità degli operatori ricalcano quelle dell'**Authority**: «Per il 2018, è atteso un de-

finitivo sblocco che possa portare all'inizio dei lavori per la costruzione della Piattaforma Europa, opera imprescindibile affinché Livorno possa continuare ad avere ancora un futuro come porto di livello. Si attendono investimenti anche per incrementare ed incoraggiare ulteriormente il traffico ro-ro e le autostrade del mare, in una ri-

qualificata sinergia con le ferrovie, in modo da ridurre quanto più possibile, nel prossimo futuro, il quantitativo di merci che si muovono su gomma». Per gli agenti marittimi, l'attenzione alle merci non deve però far dimenticare i passeggeri: «Abbiamo fiducia, peraltro, anche in un'ulteriore ripresa del traffico passeggeri correlato alle navi

da crociera che confermi ed incrementi la quota di essogio riconquistata. Per tutto ciò, in considerazione della particolare tipologia dello scalo labronico, è indispensabile, infine, un'opera continua per efficientare al massimo le attuali infrastrutture portuali, con particolare attenzione ai dragaggi».

di Riccardo Di Stefano

ALL'INSEGNA DI "DIVERSIS GENTIBUS UNA"

Polo tecnologico di Livorno l'evento-lancio al Cisternino

I vecchi macelli come area da destinare a sede dell'iniziativa - Le opportunità culturali e finanziarie

LIVORNO - Parte per iniziativa del Comune il percorso si avvia per la creazione di un nuovo polo tecnologico della città. L'invito è di iscriversi all'evento di lancio che si terrà il 25 gennaio dalle 15 nella sede del rinnovato Cisternino, in via Grande lato piazza della Repubblica. Il Comune ha creato una pagina Web dedicata. Ecco il programma dell'evento di lancio con il suggestivo titolo di "Diversis gentibus Una".

Programma preliminare:

14.30 Registrazione partecipanti

15.00 Saluti istituzionali: Filippo Nogarin, sindaco di Livorno - Francesca Martini, assessore alle attività Produttive, Comune di Livorno.

15.20 Prima sessione Le opportunità di industry 4.0 per una nuova

visione della città

Modera: Gaetano Scognamiglio, presidente Promio PA Fondazione.

Lo scenario nazionale: politiche di trasferimento tecnologiche ed esperienze di incubazione di impresa: Stefano Gazziano, Enea - Federico Barilli*, segretario generale Italia Start up - Paolo Dario, professore di ingegneria Biomedica, Scuola Superiore Sant'Anna.

La visione del nuovo Piano Strutturale della Città di Livorno e le aree destinate alle attività di innovazione e trasferimento tecnologico: Alessandro Aurigi*, assessore all'Urbanistica e ai lavori Pubblici, Comune di Livorno.

Innovazione nei servizi ambientali e valorizzazione del patrimonio culturale come fattori attrattivi per una

nuova visione della città industriale:

Federico Castelmuro, presidente AAMPS Spa - Andrea Guerrini, presidente ASA Spa - Marco Leone, direttore generale Fondazione Goldoni.

17.20 Seconda sessione Diversis Gentibus Una: il nuovo polo tecnologico come momento di costruzione dell'identità collettiva.

La filosofia e l'impatto del progetto: Angelo Bianchi, project manager, RTI per l'analisi di fattibilità del nuovo Polo tecnologico.

L'area da destinare al nuovo Polo: I vecchi Macelli: Andrea Caccon, SIS Ingegneria.

Le opportunità finanziarie: Marco Celli, Innolabs.

18.30 Conclusioni.

*in attesa di conferma

Esclusi i politici dalle Port Authority Il sindaco dovrà nominare un tecnico *I correttivi della riforma Delrio pronti per la firma di Mattarella*

E ALLA FINE, la montagna non ha partorito il topolino - come si temeva - ma un insieme di 'correttivi' che cambiano e chiariscono molto sulla riforma portuale Delrio. Se ne parlava due giorni fa a Civitavecchia, nel convegno - presente lo stesso Delrio - sulle Autostrade del mare e il 'marebonus': con l'annuncio dato dal ministro che stava per essere firmato dal presidente della Repubblica il testo definitivo dei 'correttivi'. Ieri la firma c'è stata ed è questione di ore perchè i 'correttivi' diventino legge con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

TRA I PUNTI salienti, che riguardano direttamente anche il nostro porto, c'è la definitiva esclusione dei rappresentanti politici dai comitati di gestione dei porti. Fuori dunque Filippo Nogarin, che dovrà designare un suo esperto. Ma ci sono anche altri temi significativi. All'articolo 16, c'è un punto di cui stranamente nessuno parla, ma che può portare molte implicazioni. L'articolo abolisce il decreto Giurgola del 14.11.1994 che definiva i servizi generali a titolo oneroso. Tra questi - a quei tempi - la gestione delle Stazioni passeggeri (che erano poche, scalinate e senza crociere). Ne è derivato che in questi venti anni si è creato un monopolio della crescita del settore che quando non riusciva a soddisfare la domanda con le proprie struttu-



NUOVE REGOLE I decreti di Delrio stabiliscono anche una diversa disciplina del voto nelle riunioni Port Authority

re 'debordava' su quelle altrui. Abolendo il decreto Giurgola i servizi ai traghetti passeggeri e alle navi da crociera non sono più un servizio generale a titolo oneroso; e quindi non sono più un monopolio 'naturale'. Ovviamente - dicono gli esperti - il servizio dovrà essere reso in luoghi dedicati dal Piano regolatore o dal Piano di uso delle aree. Ma in quei porti

dove l'insufficienza di banchine e spazi ha fatto 'esportare' il servizio anche in altre concessioni - come da noi, per esempio, sull'Alto Fondale che è in concessione ai portuali - e facendolo esercitare in condizioni di monopolio dal 'concessionario del servizio' che succederà? Sembra che molte cose dovranno essere riviste e non solo la sostituzione nel comitato di ge-



Piani regolatori da scrivere nell'ottica di sistema

Infine è stabilito che i piani regolatori non riguardano più i singoli porti ma vanno fatti nell'ottica di "sistema". Quindi Livorno e Piombino dovranno coordinare i propri piani, e lo stesso anche per i porti minori del sistema, cioè quelli elbani di Rio marina, Cavo e Portoferraio e Capraia. C'è molto lavoro da fare e, come si intuisce, non sarà tutto facile.

stione dell'Autorità di sistema del sindaco Nogarin con un suo 'esperto'. Altri punti importanti: i comandanti dei porti sono nel comitato di gestione 'solo per le materie di propria competenza' e non mettono voto sugli altri temi: è una diminutio contro la quale il comando generale si era battuto, ma anche qui l'ha avuta vinta il ministro.

A.F.

PORTO Movimento auto nuove Serve la rete delle ferrovie

IL PORTO di Livorno è tra i primi in Italia per l'import di auto nuove. E anche se altri scali si stanno facendo sotto - in particolare Civitavecchia che ha un rapporto privilegiato con le car/cary di Grimaldi - i terminalisti labronici non vogliono farsi scappare le occasioni. E' il caso dell'export, che sta diventando importante ma sul quale gioca a sfavore del nostro scalo la mancanza di efficienti collegamenti ferroviari con i terminal che più possono operare nell'export di auto: in particolare Paduletta e Sintermar. Sull'argomento c'è stata anche una presa di posizione nel corso della trasmissione "Porto Aperto" curata dall'Autorità portuale su Granducato.

«A Livorno la vera sfida da vincere - dice l'ad della Cilp Aldo Padova - è quella di dotare il porto dei necessari collegamenti ferroviari sulla sponda est della Darsena Toscana. L'obiettivo? Sviluppare il traffico delle auto nuove anche in export». Alla trasmissione hanno preso parte anche il general manager di Cilp, Simone D'Angelo, che si è confrontato con una sessantina di studenti provenienti dalle scuole professionali.

IL PUNTO, già a suo tempo sottolineato sia in Sintermar che a Palazzo Rosciano, è che ci sono oggi interessanti possibilità di grandi partite di auto all'export, dirette specialmente verso il Far East, che richiedono raccordi ferroviari con le reti europee. E oggi i raccordi ferroviari sul nostro porto sono abbastanza efficienti sulla sponda ovest della Darsena Toscana (malgrado il ponte sulle 'porte vinciane') ma non sulla sponda est. Per questo problema la Sintermar e la Cilp non hanno potuto spuntarla con

le principali marche di auto tedesche che per esportare le proprie auto verso l'Asia hanno scelto il porto adriatico di Koper, di cui non sarebbero però soddisfatte. Da qui il sollecito di Aldo Padova e la conferma da parte del presidente dell'Autorità di sistema che nella programmazione del piano regolatore del sistema stesso i collegamenti ferroviari con le banchine hanno una assoluta priorità.

A.F.

INDUSTRIA IL 31 SCADONO I PERMESSI TEMPORANEI PER LE BANCHINE AD AFERPI. CHE COSA SUCCEDERÀ

Piombino Logistics e il rebus delle concessioni

«LE CONCESSIONI sono un patrimonio dell'intero stabilimento e tali devono rimanere». Gianpiero Vaccaro Rsu Uilm Piombino Logistics interviene sulla questione del rinnovo delle concessioni demaniali sul porto alla società di Issad Rebrab, concessioni che scadono il 31 gennaio. «Non ritengo giusto firmare deleghe in bianco a nessuno, ma sarebbe un grave errore pensare di utilizzare le concessioni portuali come arma di ricatto per mandare via Rebrab e 164 famiglie come scudi umani». «Le concessioni dovranno essere portate in dote ai nuovi possibili acquirenti, al pari dei reparti di produzione, dell'ormai riscattato pacchetto clienti e degli altri servizi – incalza Vaccaro – non credo in operazioni creative con permessi di carico e scarico estemporanei, anche perché non va sottovalutata la sicurezza sul lavoro.

ATTREZZATURE e mezzi, in particolare le gru, necessitano infatti delle necessarie manutenzioni periodiche». Vaccaro poi esprime

un'altra preoccupazione legata all'arrivo di un eventuale nuovo compratore. «Nessuno è in grado di assicurare, che ad una ipotetica nuova proprietà le concessioni possano essere nuovamente accordate in un secondo momento. In caso di formale manifestazione di interesse da parte di

LA PROPOSTA

Gianpiero Vaccaro (Uilm):

«Brevi proroghe per non fermare la fabbrica in attesa della svolta»

terzi, le concessioni stesse possono essere riassegnate e quindi perse definitivamente. Un pericolo che né lo stabilimento né i lavoratori possono permettersi di rischiare. La via più logica è concedere ulteriori brevi proroghe, mensili o bimestrali, alla Piombino Logistics».

m.p.



Gianpiero Vaccaro

Civitavecchia porto centrale per il settore marittimo

Importante il messaggio raccolto durante il convegno presso l'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale. Trasversalità e intermodalità per progettare lo scalo cittadino nel futuro della blue economy

CIVITAVECCHIA - Il porto di Civitavecchia punta sulle Autostrade del mare per guadagnarsi un ruolo primario nel futuro dell'economia del settore marittimo. Un lavoro iniziato già da tempo, come evidenziato dal presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale nel corso del convegno di martedì a Molo Vespucci. Francesco Maria di Majo ha ricordato i passi avanti fatti come il finanziamento europeo per il progetto "BClink: mos for the future" di 2,2 milioni di euro per il solo porto di Civitavecchia. «Siamo stati l'unico scalo italiano scelto - ha detto il numero uno di Molo Vespucci - inoltre abbiamo firmato due importanti accordi di collaborazione con Grimaldi e con l'Adsp del Mar Adriatico centrale, anche in vista del completamento della Civitavecchia - Orte».

Proprio del completamento dell'opera ha parlato il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio a margine del convegno. «Entro sette - otto mesi sarà pronto il progetto esecutivo e poi partiranno i cantieri - ha detto - siamo molto soddisfatti di questo perché è la dimostrazione che le merci devono muoversi con una logistica sempre più efficiente». Un collegamento che va ad inserirsi nel progetto più ampio dell'Adsp, nell'ottica di transversalità e proprio in vista di questo il presidente di Majo si è rivolto al Ministro Delrio, presente in sala, spiegando l'importanza anche della riapertura della tratta ferroviaria Civitavecchia - Orte. Infatti consentirebbe di tagliare sui tempi, senza costringere le merci a raggiungere prima l'anello ferroviario di Roma. Anche l'armatore Emanuele Grimaldi ha parlato di Civitavecchia come di un porto «importante per la logistica», invitando però a pensare all'insieme degli scali. «Il sistema Italia - ha detto Grimaldi - è competitivo ed efficiente».

Un piano strategico che passa dallo sviluppo sostenibile, come lo stesso Delrio ha evidenziato. Trasversalità e intermodalità sono le parole chiave per il futuro del porto di Civitavecchia. Una rete intermodale che permetterebbe di raggiungere mercati potenzialmente molto ricchi come quello nord africano. «La sola Istanbul - ha commentato Massimo Ferro, Direttore corporate strategy Nestlé Italia - ha 15 milioni di abitanti».

TAVOLA ROTONDA A CIVITAVECCHIA SULLE STRATEGIE PER LE AUTOSTRADE DEL MARE

A Civitavecchia la “cura dell’acqua” RAM e Ferrovie verso il cabotaggio

Lo Short Sea Shipping e l’Italia nel piano strategico nazionale - Marebonus e sviluppo dei porti - Gli interventi prioritari da programmare

CIVITAVECCHIA - Dalla “cura del ferro” alla “cura dell’acqua”. Connettere l’Italia, nei programmi sostenuti dal governo, vuol dire anche sviluppare i trasporti marittimi con le Autostrade del mare. E se n’è parlato ieri, martedì, nella tavola rotonda organizzata dall’Autorità di sistema del Tirreno Centro-settentrionale del presidente Di Majo, presenti Ennio Cascetta di RAM - autore della relazione centrale del convegno - Thomas Baumgartner presidente di Ferream, Matteo Catani (Giv) Emanuele Grimaldi vicepresidente International Chamber of shipping, Giancarlo Laguzzi presidente di Fercargo ed altri. Il ministro Delrio ha ovviamente fatto conoscere le sue conclusioni, con gli impegni svolti dal suo dicastero.

Torneremo sul tema. Il dibattito si è sviluppato sulla realtà attuale per la quale l’Italia con oltre 200 milioni di tonnellate trasportate - di cui 101 nel solo segmento Ro-Ro - oggi è di gran lunga il primo mercato europeo per lo Short Sea Shipping (SSS) nel bacino del Mediterraneo. Ed anche estendendo l’osservazione a tutti i bacini di traffico, è leader per trasporto in SSS di container, mentre per il trasporto Ro-Ro è

(segue in ultima pagina)

seconda solo alla UK. Il settore delle Autostrade del Mare in Italia, inoltre - è stato sottolineato nel convegno - sta trainando la crescita dei traffici portuali, risultando quello con i maggiori tassi di crescita degli ultimi anni, tanto da aver già superato i target fissati per il 2020 nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. In questo segmento di traffico l’Italia riveste già il ruolo di molo nel Mediterraneo, con una notevole proiezione internazionale delle catchment area dei porti, grazie anche all’integrazione co-modale con la ferrovia. Il trend sembra destinato a non esaurirsi a breve, anche in virtù delle misure di sostegno recentemente implementate, il Marebonus, e delle crescenti, ulteriori, opportunità di integrazione con il sistema ferroviario che si realizzano man mano che gli interventi di upgrade della rete ferroviaria nazionale e di ultimo miglio ferroviario nei porti si realizzano.

La tavola rotonda di ieri è stata 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 svolti da un lato a sostenere il ruolo già centrale per le connessioni e l’accessibilità al bacino Mediterraneo.

Assospena analizza Pif e dogana

Merci nel porto, Forges «Controlli più veloci»

Napoli. Augusto Forges Davanzati è presidente Assospena, l'associazione degli spedizionieri doganali di Napoli, dal 2013. È al suo terzo mandato biennale. Titolare della Intersped, azienda di spedizioni nata negli anni 70 ma con radici storiche che partono dagli anni 50, Augusto Forges Davanzati tiene a cuore i problemi della categoria dedicando molto tempo della sua attività alle problematiche degli associati.

segue in ultima pagina



Merci nel porto

«Proprio nei giorni scorsi, l'8 gennaio, abbiamo dato vita ad un'iniziativa per la promozione dei traffici sul porto di Napoli, grazie al supporto dell'Autorità di Sistema Portuale. È stato infatti convocato un tavolo di lavoro con il coinvolgimento di tutti gli enti pubblici e degli operatori privati per analizzare il sistema di controllo delle merci nel porto di Napoli. L'obiettivo è quello di migliorare un'operatività che al momento è penalizzante per il porto. È evidente che un sistema di controlli efficace sia un fattore di competitività importante e pertanto intendiamo percorrere questa strada coinvolgendo tutta la comunità portuale. Oggi abbiamo un'occasione straordinaria, considerata la presenza finalmente di un'ADSP che intende risolvere i problemi, ed ai vertici dei vari enti, di funzionari di grande competenza e disponibilità». Nel corso della riunione sono state esaminate due criticità. La prima riguarda il PIF (Punto d'ispezione frontaliere) ubicato al molo Carmine, nato nell'ottobre del 2016. Del problema Pif se n'è parlato per tutto il 2017. Gli operatori, pur riconoscendo la modernità della struttura e la conformità con le normative, ritengono penalizzante la sua ubicazione fuori dei recinti doganali. «Nei prossimi giorni - conferma Forges - s'insedierà una commissione di 6/7 membri tra enti ed operatori/terminalisti che dovranno individuare un'area idonea

per migliorare l'operatività. Entro un mese dovrà portare un risultato. Però, insisto, bisogna migliorare il coordinamento dei vari enti preposti al controllo».

I controlli sulle merci sono molteplici e qui sta la prima difficoltà circa un coordinamento che coinvolga tutti. Chi è del mestiere lo sa, ma quanti sono a conoscenza che i controlli coinvolgono fino a 20/22 enti? «Ci sono quelli, direi, classici - spiega Forges - effettuati da Dogana, Guardia di Finanza, Sanitario, Veterinario, Fitopatologo. Poi, ce ne sono altri 15 che, di volta in volta, concorrono in funzione della tipologia della merce e della natura dell'operazione. Lo sportello unico doganale sarà un obiettivo importante per migliorare questo coordinamento, ma questo tema va affrontato a livello nazionale».

Un altro aspetto è quello della quantità di controlli che vengono effettuati sulla merce all'importazione. «Intanto devo premettere che non siamo contrari ai controlli - afferma Forges - anzi, purché effettuati in tempi ragionevoli. Ma rimaniamo perplessi rispetto a quelli che vengono effettuati nel porto di Napoli. Secondo statistiche in mio possesso all'import, nel 2017, la percentuale delle verifiche doganali (soltanto doganali) è stata del 9,14 per quelle "fisiche", dell'1,21% per quelle a scanner e dell'8,57% per quelle "documentali, di cui una parte andrebbe sommata a quelle fisiche". Nel panorama nazionale ci sembra una percentuale alta,

ma a noi interessa poco. Se questa è la quantità di controlli che Napoli merita va benissimo, occorre semplicemente adeguare il personale degli enti preposti, ai volumi di traffico». Non dimentichiamo che a questi dati vanno aggiunti quelli che riguardano le verifiche predisposte dagli altri enti. È evidente che il porto rischia di diventare poco attrattivo per i ricevitori che possono scegliere altri scali dove far sbarcare le proprie merci. Cosa si può fare per migliorare il sistema? «Premetto che a Napoli 1 viene constatato quotidianamente un alto tasso di produttività dell'area verifiche. Nonostante, però, ci sia personale - afferma il presidente Assospena - dotato di grande competenza e professionalità riscontriamo una carenza strutturale nell'organico dell'ufficio. Più volte ho segnalato il problema ai vertici della Dogana, che ha recepito le nostre esigenze ma deve fare i conti con problemi di personale ridotto. Spero che, adesso, con una presidenza dell'Autorità di Sistema più forte, e con la sensibilità ai problemi che anche la Dogana sta dimostrando, si possa provare a migliorare questi aspetti che sono fondamentali per il rilancio del nostro porto».

Messineo: cantiere nel 2019

Salerno, garage automare Grimaldi si fa più vicino

Salerno. (Paolo Bosso). Pareggiamento dei fondali del porto di Salerno entro gennaio. Circa 70 milioni di cantieri aperti a Napoli per 7 opere. Salerno Porta Ovest alle prese con il dissenso degli svincoli autostradali da rifare. Poi, a Napoli, la revoca della concessione di Porto Florito, primo passo verso la realizzazione di una darsena di Levante più grande e competitiva. Infine, la realizzazione a Salerno del garage multipiano da parte dell'armatore Grimaldi per incrementare il traffico delle auto FCA prodotte a Melfi. Il segretario generale dell'Adsp, Francesco Messineo, ha garantito che la struttura verrà iniziata a costruire nel 2019. L'armatore Grimaldi sta lavorando al progetto.

L'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale che governa gli scali di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia ha tenuto venerdì mattina, nella stazione marittima salernitana disegnata da Zaha Hadid, una conferenza stampa di inizio anno in cui si è parlato a tutto tondo del futuro del sistema portuale campano.

Dragaggi. Un'idea interessante lanciata dall'Adsp è quella di "internalizzare" l'uso della draga. Per rendere le operazioni di escavo un intervento di manutenzione ordinaria, periodica, e non un'opera di emergenza straordinaria ciclica, Grimaldi vuole lanciare una gara per far gestire da un privato una nave draga operativa all'occorrenza, pronta per essere usata nei tre scali.

Salerno. La sfida sarà realizzare i dragaggi in tempo per il 2019, quando l'Adsp dovrà programmare con le compagnie crocieristiche un nuovo ciclo di approdi. La Stazione Zoologica Anton Dohrn sta analizzando i sedimenti da inviare al ministero dell'Ambiente. Terminata questa fase, e ricevuta la Valutazione d'Impatto Ambientale, i dragaggi potranno finalmente partire. Attual-

segue a pagina 3

DALLA PRIMA PAGINA

Salerno, garage

mente la bella stazione marittima di Hadid è una cattedrale nel deserto, limitata a ospitare eventi e a far approdare piccole navi per operazioni tecniche.

Non avendo un pescaggio sufficiente, non funziona insomma per com'è stata progettata: una stazione marittima.

Altro fronte è Salerno Porta Ovest. Come ha riferito il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito, il cantiere è a metà dell'opera. È fermo per le indagini della magistratura ma da autunno Saverio Ruperto, commissario nominato dal ministero dello Sviluppo Economico per la gestione di Tecnis, la società che sta realizzando le gallerie, sta lavorando al fitto e poi alla cessione del ramo d'azienda sotto inchiesta per far ripartire i lavori.

Il progetto però è da rifare in alcuni punti. «Dobbiamo ragionare proiettualmente sugli svincoli autostradali che sono da ridisegnare», precisa Spirito.

Infine, c'è il garage multipiano dedicato alle autostrade del mare, un progetto di cui si parla almeno dal 2009. Il segretario generale dell'Adsp ha garantito che la struttura verrà iniziata a costruire nel 2019: l'armatore Grimaldi sta lavorando al progetto.

«Una volta realizzato consentirà di movimentare circa 800 mila auto l'anno, rispetto alle 600 mila di oggi», spiega Orazio De Nigris, amministratore delegato di Salerno Stazione Marittima.

Napoli. Come riferito a fine anno scorso, attualmente sono stati chiusi 7 contratti. Le opere in corso tra programmate, esecutive, contrattualizzate e sperimentali sono una miriade per un totale di oltre 200 milioni. Una lista dettagliata la trovate qui.

Al di là delle opere, le questioni più attuali sono due: la vertenza Porto Florito e l'istituzione della Zona Economica Speciale (Zes). Per quanto riguarda la prima, l'Adsp sta concordando con l'ex concessionario **W. Liberty** ha ottenuto lo spazio, pari a ben il 7 per cento della superficie concessionabile del porto) la risoluzione del contenzioso, dovuto al fatto che Porto Florito non ha potuto più realizzare un porto turistico al limite estremo di Levante del porto.

Chiede ben 70 milioni di danni, «un'enormità», come ha riferito Spirito, che l'Adsp non è disposta a concedere. «Se non riusciamo a concordare una cifra, lo stabilirà il giudice», commenta il presidente dell'Adsp. Sarà importante risolvere questo contenzioso perché una volta chiuso permetterà la realizzazione di un terminal container moderno e competitivo.

Infine, per quanto riguarda la Zes, il Consiglio di Stato ha dato il via libera ai decreti attuativi del decreto legge 91 del 2017, varato dal Parlamento ad agosto (il "D Sud").

Ora manca il parere della Corte dei Conti a cui seguirà l'entrata in vigore definitiva. La buona notizia è che la Regione Campania ha già pronto il piano strategico attraverso cui chiedere e ottenere l'istituzione della Zes.

Tito Vespasiani segretario generale del "sistema" MAM

BARI - Tito Vespasiani è il nuovo segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (MAM). Il comitato di gestione dell'Ente ha selezionato e nominato il professionista tra le quattordici candidature presentate da Patroni Griffi. Il presidente Patroni Griffi aveva portato all'attenzione dell'Organo dell'AdSP un elenco costituito da quattordici professionisti, candidati a ricoprire tale incarico. Il Comitato, dopo aver analizzato ogni singolo curriculum, ha espresso il proprio unanime parere favorevole sulla candidatura che per esperienza, preparazione professionale e aderenza ai requisiti richiesti dalla Legge di riforma delle Autorità portuali, particolarmente spiccava tra tutte: quella, cioè, di Tito Vespasiani.

Tito Vespasiani, nato a San Benedetto del Tronto, ha rivestito la carica di segretario generale per due mandati consecutivi, dal 2007 al 2015, presso l'Autorità portuale di Ancona, dove ad oggi ricopre l'incarico di dirigente amministrativo. Soddisfatto il presidente per la scelta effettuata dal Comitato di gestione che ha puntato sul merito e la competenza.

"Ringrazio per l'ottimo lavoro svolto fino ad oggi il segretario generale uscente, ammiraglio Salvatore Ciuffrè, - commenta Patroni Griffi - il quale, in un delicato momento di transizione determinato dalla nascita delle nuove Autorità di sistema portuali, si è speso con energia e abnegazione in favore dell'Ente. Sono, altresì, convinto che le capacità umane e professionali di Tito Vespasiani, nonché la sua grande esperienza nel comparto marittimo saranno essenziali per la crescita e lo sviluppo dei nostri porti. A lui va il mio miglior augurio di una proficua e sinergica collaborazione."

L'insediamento del nuovo segretario generale avverrà a breve, una volta esperite le formalità di rito relative ai suoi impegni professionali ad Ancona.

TERMINAL CONTAINER

Gioia Tauro allarme della Cgil sull'occupazione

GIOIA TAURO. «Grande preoccupazione per i destini del porto di Gioia Tauro e dei lavoratori». La esprime la Filil-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. Senza risposte adeguate, la nostra azione non si farà attendere molto». «Ci siamo assunti a tutti i livelli responsabilità importanti con pesanti condizioni per circa 400 lavoratori».

Capitale Messina: "No ad unione con Gioia Tauro, è porto in crisi"

Uno dei principali argomenti alla base dell'opposizione all'accorpamento dell'Autorità portuale messinese con Gioia Tauro era quello della crisi strutturale del porto calabrese e dei conseguenziali rischi per i nostri porti. L'Ans riferisce che nel 2017 il porto calabrese ha visto un calo del traffico dei container movimentati dell'11 per cento, confermando il trend negativo degli ultimi anni. E se la tendenza rimarrà questa, nel 2018 si prevedono ulteriori perdite di posti di lavoro. Così Genova, che nello stesso arco temporale ha visto un incremento di pari entità, sottrae a Gioia Tauro il primato di principale porto container italiano, mentre Trieste registra un +26% rispetto al 2016, confermando che la crisi non è globale, ma limitata allo scalo calabrese. Alla base di questa crisi o come conseguenza della stessa, c'è anche il conflitto tra il gestore del terminal Contship e l'armatore Msc, unico cliente del porto, che rischia di compromettere qualsiasi possibilità di ripresa dello scalo calabrese, perché il sospetto è che la società di navigazione intenda disimpegnarsi in favore di altri porti transhipment nel Mediterraneo. In aggiunta a ciò si inserisce l'apertura, prevista nell'anno in corso, dello scalo di Vado Ligure, unico altro porto a poter gestire in Italia le navi porta-container "giganti" (oltre 18 mila teus), che grazie alla vicinanza al cuore dell'Europa ed al miglior collegamento logistico, condannerà Gioia Tauro alla marginalità. Insomma la situazione è così grave e le prospettive così negative da far affermare mesi fa a Domenico Marino, docente di Economia presso l'Università di Reggio Calabria, che "guardando lo scenario del settore del trasporto containerizzato non possiamo non constatare che le probabilità che nel 2030 il porto Gioia Tauro sia ancora attivo sono ridotte al lumicino", e la situazione da allora è solo peggiorata. Alla luce di queste considerazioni, Capitale Messina auspica un programma serio del Governo per rilanciare, soprattutto con investimenti in infrastrutture logistiche, il porto di Gioia Tauro. "Si rafforza il nostro convincimento sulla assoluta necessità che il nostro sistema portuale non cada sotto la potestà dell'Autorità portuale di Gioia Tauro e siamo fiduciosi che ciò non avverrà, certi che su questa linea il presidente Musumeci sarà coerente con quanto da egli dichiarato in più occasioni".

Giuseppe Fera: "Caro diario, abbiamo vinto, siamo fuori da tutto..AP, Zes.."

Caro Diario, il quadro che si sta delineando a livello nazionale non può che renderci soddisfatti per il grande risultato che la Città ha ottenuto, grazie alla straordinaria mobilitazione di parte della stampa locale, delle forze imprenditoriali e di tanti intellettuali, un vero Capitale per Messina, che hanno denunciato le malefatte di tutti (Governo, calabresi e traditori interni) che avevano cercato di distruggere il sistema portuale della città asservendolo ai calabresi che, non per dire, ma fino a qualche anno fa dovevano venire a studiare e a fare compere a Messina. Grazie alla grande mobilitazione cittadina, sostenuta dalla nostra imprenditoria locale di traghetti puri e traghetti politici, che ha visto in prima fila la nostra cara Autorità portuale, che si è per fortuna sostituita al Comune nella sistemazione degli spazi pubblici (ma non dovrebbe interessarsi delle attività portuali?) abbiamo ottenuto un grande e positivo risultato. Grazie al tempestivo intervento del Presidente della Regione Rosario Crocetta, che qualche giorno prima di lasciare (con grande rammarico di noi tutti) ha minacciato per iscritto al ministro Delrio di impugnare la decisione, perché noi siamo una regione a statuto speciale, quest'ultimo ha deciso di non decidere e cosa non ha fatto? Non ha nominato il presidente della nuova famigerata Autorità portuale con i Calabresi. Certamente una grande vittoria delle forze sane della città che ha impedito che l'Autorità portuale entrasse in funzione e che si sciogliesse la nostra amatissima autorità messino-milazzese. Così tutto rinviato a dopo le elezioni nazionali e speriamo tanto che il nuovo Presidente della Regione Musumeci si prenda in carico questo grosso problema. Si vocifera che altre 13 Autorità portuali italiane sono operative e stanno stringendo accordi internazionali con le compagnie di navigazione, con i Cinesi e con altri partner internazionali. Non importa, noi aspetteremo con calma che si faccia un nuovo Governo, che il nuovo governo decida di riprendere in mano la questione; diciamo fra un annetto, dal momento che, dal punto di vista del Ministro non c'è gran fretta di risolvere la questione di Messina, visto che la riforma è partita e le altre 13 autorità portuali sono già abbondantemente operative. A quel punto si tratta di capire cosa succederà; certo da soli non sarà possibile e neppure con Reggio Calabria, visto che è già con Gioia Tauro ed intende restare dov'è. Quindi con Catania o Palermo e comunque subalterni; ma meglio Catania e Palermo che non i calabresi direi, sperando sempre che a Catania e Palermo abbiano deciso di non fare nulla aspettando di sapere

-segue

cosa succede a **Messina**. Anche sulla questione delle Zone economiche speciali abbiamo ottenuto un grande risultato. Intanto ci siamo levati di dosso l' incubo di dover fare una ZES come estensione di quella di Gioia Tauro; non avremmo mai potuto sopportare un simile affronto alla città. Per fortuna i nostri amici calabresi hanno capito l' antifona e stanno per organizzare un' unica Zona economica speciale a Gioia Tauro, estesa ai porti di Crotona e Corigliano e all' hub aeroportuale di Lamezia Terme senza tenerci assolutamente in considerazione. Niente male, era quello che volevamo; vuol dire che entreremo come terza Zes della Regione Sicilia; è vero che la Legge ne prevede solo due per regione, ma noi siamo una regione a statuto speciale e poi il Presidente Musumeci ha detto che si batterà per noi. Certo che anche per risolvere questa faccenda ci vorrà un po' di tempo, dal momento che bisogna modificare leggi, decreti e circolari. Ma noi siamo pazienti, possiamo aspettare e con noi aspetteranno i nostri amici di Catania e Palermo. Certo qualche problema potrebbe esserci; il Decreto attuativo della PCM fissa dei limiti massimi di superficie per ogni regione utilizzabili ai fini delle ZES quindi, a parte Gioia Tauro che sta lavorando per utilizzare l' intera superficie disponibile, dobbiamo augurarci che Catania e Palermo, invece, non decidano di utilizzare tutta quella a loro disposizione, approfittando della situazione di stallo in cui ci troviamo a **Messina** e, quando sarà il momento, riserveranno una partecina anche a noi. A pensarci bene, però, non c' è da fidarsi neppure di Palermo e Catania che hanno sempre fatto quello che più conveniva a loro, alle spalle della nostra povera martoriata e tradita città. Nel caso (molto probabile) leveremo alto il nostro lamento, tanto in questo siamo maestri e possiamo disporre di un nutrito e folto gruppo di prefiche. Insomma, a pensarci bene, se tutto andrà per il verso giusto, fra 1-2 anni sapremo che fine ha fatto la nostra **Autorità portuale** e se avremo anche noi la nostra ZES. Per farci cosa? Boh, a questo non ci abbiamo ancora pensato, siamo stati troppo impegnati a fare la guerra ai calabresi e a salvare le nostre aziende di casa messe a rischio da questo insano matrimonio. Ci vuole un progetto dicono al Ministero. Un po' di interventi qui e lì da mettere assieme li troviamo sempre. Non abbiamo fatto così con il Patto per **Messina**? Anzi siamo stati bravissimi, abbiamo presentato quasi 90 progetti diversi accontentando un po' tutti, non come quei fessi di palermitani che hanno detto di volere spendere 500 dei 750 milioni che avranno per fare 40 km di tram! Che se ne faranno mai? Tanto, i tram si sa non servono a nulla, lo vediamo tutti i giorni qui a **Messina**. Insomma, comunque si dovessero mettere le cose, se anche dovessimo restare fuori da tutto in fondo era proprio quello che volevamo, mantenere la nostra piccola autorità **portuale** da soli e garantire ai nostri beniamini armatori di mantenere il loro monopolio sullo Stretto. Il resto, logistica, sviluppo economico, internazionalizzazione, tutta fuffa; quello che conta veramente è costruire il nostro mitico Ponte che darà sviluppo alla città e guarirà i malati. Adesso dobbiamo concentrarci per smontare qualche altro tentativo di fare qualcosa da parte di chiunque. Ah ecco! Hanno demolito un vecchio fabbricato che ricordo era lasciato in stato di abbandono da quando ho memoria (e dire che di anni ne ho ormai tanti) per farci un grattacielo. Orribile! L' ennesimo tentativo di speculazione sulle spalle e la storia di questa martoriata città; non lo permetteremo mai!! Giuseppe Fera.

«Un waterfront moderno e sicuro»

Sarà rifatta la "mantellata" contro l'erosione del mare e abbattuto l'altro pezzo di muro che separa il porto

«Questa è una delle iniziative più significative della nostra città, un'occasione di soddisfazione». Così il sindaco Enzo Bianco ha presentato il bando di concorso internazionale di idee per un masterplan-riqualificazione del waterfront e delle zone di interazione della città con il porto e la ferrovia. Presenti, tra gli altri, l'assessore all'Urbanistica Salvo Di Salvo, il presidente dell'**Autorità Portuale** Andrea Annunziata, il comandante della Capitaneria di Porto, ammiraglio Gaetano Martinez, i rappresentanti degli ordini professionali e delle forze produttive e sociali.

«La sollecitazione - ha ripreso il sindaco - ci è giunta dagli ordini professionali che ci hanno ricordato come a Catania fosse ormai tanto tempo che non si facevano più concorsi di idee.

Credo, inoltre, che bandi di questa importanza e di questo livello non siano mai stati fatti nella nostra realtà. Abbiamo parlato con il presidente dell'**Autorità Portuale** e con la Capitaneria di Porto, con i quali il progetto va condiviso, ed oggi presentiamo l'idea di un concorso internazionale per la realizzazione del nuovo waterfront di Catania con il massimo di pubblicità possibile. Un'opera che avrà un valore storico per Catania».

Bianco ha fatto due importanti annunci: il primo ha riguardato il rifacimento della "mantellata" a difesa contro l'erosione del mare, il secondo è l'abbattimento di un altro pezzo del muro che separa il Porto dalla città. «L'amministrazione comunale e l'**Autorità Portuale** - ha aggiunto l'assessore di Salvo - hanno avviato un dialogo intenso dal punto di vista urbanistico per quel che riguarda le aree attinenti al porto e quelle limitrofe. Un'attenzione particolare a queste zone strategiche della città che, in funzione della vicinanza del Porto e del mare, diventano oggetto di un'importante azione di recupero».

«Siamo arrivati al punto da poter lanciare l'idea di un waterfront moderno, sicuro, al passo con i tempi - ha detto a sua volta Annunziata - di una delle più belle marine d'Italia. Con l'intervento sulla "mantellata" non solo mettiamo in sicurezza il porto ma consentiremo a catanesi e visitatori la possibilità di usufruire di una passeggiata a mare di circa un chilometro e mezzo che poche città al mondo possono vantare.

Nel contempo creeremo un molo adeguato all'ormeggio dei megayatch in modo da potere dare accoglienza ad un turismo dalle alte possibilità economiche».

-segue

«Consideriamo positivamente il bando - ha dichiarato il segretario della Cisl catanese, Maurizio Attanasio - e apprezziamo lo sforzo dell' amministrazione comunale, sindaco e assessori in testa, per rimodellare una delle più importanti città metropolitane del sud con nuove infrastrutture che siano efficienti ma che, soprattutto, siano motivo di forte coesione territoriale e sociale». «Riteniamo molto importante - dicono Giacomo Rota, Giovanni Pistorio e Alessandro Grasso di Cgil, Fillea e Filt - che ci sia questo tipo di approccio da parte dell' amministrazione comunale che di fatto lancia un invito a livello internazionale di occuparsi del nostro waterfront, uno dei più belli della Sicilia, finora poco valorizzato».

Il Comune e l' **Autorità** di sistema portuale del mare di Sicilia orientale hanno dunque condiviso la necessità di dotarsi di uno strumento di pianificazione di massima, a livello di masterplan, che identifichi le principali componenti urbanistiche, paesaggistiche, architettoniche e funzionali dell' area che va da piazza Europa sino alla zona sud del faro Biscari, passando per piazza dei Martiri e la Cementeria. In tale ampia fascia, infatti, ricadono i principali nodi e punti di contatto fra la rete ferroviaria esistente e il Porto con la città. Nodi con problematiche stratificatesi nel tempo che, nell' inesorabile palinsesto storico, oggi rappresentano alcune delle criticità più importanti della città in ordine al sistema della viabilità, dei luoghi centrali e della residenza. L' area di integrazione porto/città, costituita dalla zona fra piazza dei Martiri sino al faro Biscari/Cementeria, rappresenta un "disordine" urbano discontinuo. Aree industriali dismesse, aree residenziali degradate, vuoti pubblici, infrastrutture ferrate di tipo territoriale, ingressi della città metropolitana, area di testata ai luoghi della villeggiatura e del "mare", aree con grandi contenitori pubblici vuoti, hanno la necessità di essere coerentemente "messe a sistema" con i criteri di una disciplina pianificatoria che non sia rivolta soltanto alla esigenza strettamente urbana, bensì alla dimensione metropolitana e di grande scala.

Il concorso internazionale di idee ha dunque lo scopo di individuare la soluzione metodologica più appropriata per la rigenerazione urbanistica dell' area, attraverso un Masterplan, secondo le necessità indicate dal bando. Il livello esplicativo delle idee proposte sarà con contenuti disciplinari di tipo architettonico ed urbanistico, non rappresenterà alcun livello di progettazione così come definito delle vigenti norme. La definizione del livello di progettazione "Masterplan" non ha alcuna codifica normativa in seno alle leggi sugli appalti, ritrova invece riscontro sulla urbanistica applicata (non sulla legge urbanistica siciliana) per la definizione di un tipo di pianificazione programmatica.

Obiettivo del concorso di idee è la definizione di strategie, indirizzi progettuali a scala urbana e territoriale per la riqualificazione del waterfront cittadino e portuale in relazione al contesto territoriale. Il Masterplan dovrà fornire le indicazioni metodologiche delle regole urbane e architettoniche per la riqualificazione degli spazi, ponendo come principio invariante l' importante ruolo che riveste l' area nel rispetto dei caratteri intrinseci dei valori storico, artistico e culturale. La proposta progettuale dovrà individuare soluzioni relative a definire: le relazioni urbane, territoriali e paesaggistiche, tra i sistemi urbani, portuale e territoriali dell' area ed il contesto circostante, anche nella specifica caratterizzazione di "città metropolitana"; l' assetto funzionale e della mobilità veicolare, ciclabile e pedonale, e degli spazi di sosta; l' idea pregnante sulla individuazione della idea di stazione marittima della città di Catania, intesa quale simbolo e segno di riconoscimento dell' intero territorio; l' assetto e le diverse caratterizzazioni dello spazio pubblico; l' eco-sostenibilità dell' intervento complessivo; le interazioni con le tecniche della smart-city e smart-connect; una sintetica fattibilità economico-finanziaria degli interventi.

L' area oggetto di intervento, interessata dal concorso di idee, è situata lungo la costa est della città di Catania e in gran parte adiacente al centro storico e monumentale della città e al sedime portuale. Si tratta di una zona perimetrale e comprende piazza Europa, viale Africa, via D' Amico, piazza Giovanni XXIII, via VI Aprile, piazza dei Martiri, via Dusmet, via Cristoforo Colombo, via Plebiscito, via Grimaldi, via Gramignani, via Plaia, via Siracusa, via Vivaio, via dello Strettoio, via D. Tempio, via Acquicella Porto, viale Kennedy, molo di mezzogiorno. Il bando in versione integrale e tutta la documentazione a corredo della procedura concorsuale, saranno pubblicati sul sito del Comune e sul sito dell' **Autorità**

portuale.

Bando internazionale di idee per waterfront di Catania. Bianco, iniziativa p

(FERPRESS) – Catania, 18 GEN – “Questa è una delle iniziative più significative della nostra città, un’occasione di soddisfazione”. Così il sindaco di Catania Enzo Bianco ha presentato il bando di concorso internazionale di idee per un masterplan-riqualificazione del waterfront e delle zone di interazione della città con il porto e la ferrovia.

Presenti, tra gli altri, l’assessore all’Urbanistica Salvo Di Salvo, il presidente dell’Autorità Portuale, Andrea Annunziata, il Comandante della Capitaneria di Porto, l’ammiraglio Gaetano Martinez, i rappresentanti degli ordini professionali e delle forze produttive e sociali.

“La sollecitazione – ha detto ancora il sindaco Bianco – ci è giunta dagli ordini professionali che ci hanno ricordato come a Catania fosse ormai tanto tempo che non si facevano più concorsi di idee. Credo, inoltre, che bandi di questa importanza e di questo livello siano mai stati fatti nella nostra realtà. Abbiamo parlato con il Presidente dell’Autorità Portuale e con la Capitaneria di Porto, con i quali il progetto va condiviso, ed oggi presentiamo l’idea di un concorso internazionale per la realizzazione del nuovo waterfront di Catania con il massimo di pubblicità possibile. Un’opera che avrà un valore storico per Catania”.

Il sindaco Bianco poi ha fatto due importanti annunci: il primo ha riguardato il rifacimento della “mantellata” a difesa contro l’erosione del mare, il secondo è l’abbattimento di un altro pezzo del muro che separa il Porto dalla città.

“L’amministrazione comunale e l’Autorità Portuale – ha aggiunto l’assessore di Salvo – hanno avviato un dialogo intenso dal punto di vista urbanistico per quel che riguarda le aree attinenti al porto e quelle limitrofe. Un’attenzione particolare a queste zone strategiche della città che, in funzione della vicinanza del Porto e del mare, diventano oggetto di un’importante azione di recupero”.

“Siamo arrivati al punto da poter lanciare l’idea di un waterfront moderna, sicura, al passo con i tempi – ha detto a sua volta Annunziata – di una delle più belle marine d’Italia. Con l’intervento sulla ‘mantellata’ non solo mettiamo in sicurezza il porto ma consentiremo a catanesi e visitatori la possibilità di usufruire di una passeggiata a amare di circa un chilometro e mezzo che poche città al mondo posso vantare. Nel contempo creeremo un molo adeguato all’ormeggio dei mega yacht in modo da potere dare accoglienza ad un turismo dalle alte possibilità economiche”.

“Consideriamo positivamente il bando – ha dichiarato il segretario della Cisl catanese, Maurizio Attanasio – e apprezziamo lo sforzo dell’amministrazione comunale, sindaco e assessori in testa, per rimodellare una delle più importanti città metropolitane del sud con nuove infrastrutture che siano efficienti ma che, soprattutto, siano motivo di forte coesione territoriale e sociale”.

“Riteniamo molto importante – dicono Giacomo Rota, Giovanni Pistorio e Alessandro Grasso di Cgil, Fillea e Filt – che ci sia questo tipo di approccio da parte dell’amministrazione comunale che di fatto lancia un invito a livello internazionale di occuparsi del nostro waterfront, uno dei più belli della Sicilia, finora poco valorizzato. Complimenti al sindaco Bianco e all’assessore Di Salvo anche per avere sempre messo in atto un’adeguata concertazione”.

Il Comune di Catania e l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale hanno dunque condiviso la necessità di dotarsi di uno strumento di pianificazione di massima, a livello di masterplan, che identifichi le principali componenti urbanistiche, paesaggistiche, architettoniche e funzionali dell’area che va da Piazza Europa sino alla zona sud del faro Biscari, passando per piazza dei martiri e la Cemenzeria. In tale ampia fascia, infatti, ricadono i principali nodi e punti di contatto fra la rete ferroviaria esistente ed il Porto con la città. Nodi con problematiche stratificatesi nel tempo che, nell’inesorabile palinsesto storico, oggi rappresentano alcune delle criticità più importanti della città in ordine al sistema della viabilità, dei luoghi centrali e della residenza. L’area di integrazione porto/città, costituita dalla zona fra piazza dei Martiri sino al faro Biscari/Cemenzeria, rappresenta un “disordine” urbano discontinuo. Aree industriali dismesse, aree residenziali degradate, vuoti pubblici, infrastrutture ferrate di tipo territoriale, ingressi della città metropolitana, area di testata ai luoghi della villeggiatura e del “mare”, aree con grandi contenitori pubblici vuoti, hanno la necessità di essere coerentemente “messe a sistema” con i criteri di una disciplina pianificatoria che non sia rivolta soltanto alla esigenza strettamente urbana, bensì alla dimensione metropolitana e di grande scala.

-segue

Il concorso internazionale di idee ha dunque lo scopo di individuare la soluzione metodologica più appropriata per la rigenerazione urbanistica dell'area, attraverso un Masterplan, secondo le necessità indicate dal bando. Il livello esplicativo delle idee proposte sarà con contenuti disciplinari di tipo Architettonico ed Urbanistico, non rappresenterà alcun livello di progettazione così come definito dalle vigenti norme. La definizione del livello di progettazione "Masterplan" non ha alcuna codifica normativa in seno alle leggi sugli appalti, ritrova invece riscontro sulla urbanistica applicata (non sulla legge urbanistica siciliana) per la definizione di un tipo di pianificazione programmatica.

Obiettivo del concorso di idee è la definizione di strategie, indirizzi progettuali a scala urbana e territoriale per la riqualificazione del waterfront cittadino e portuale in relazione al contesto territoriale.

Il Masterplan dovrà fornire le indicazioni metodologiche delle regole urbane ed architettoniche per la riqualificazione degli spazi, ponendo come principio invariante l'importante ruolo che riveste l'area nel rispetto dei caratteri intrinseci dei valori storico, artistico e culturale.

Le linee guida, fornito ai partecipanti, per la definizione della idea "pianificatoria e compositiva", la descrizione dettagliata dei luoghi, saranno contenuti nel Documento di Indirizzo allegato al bando che ne saranno parte integrante.

La proposta progettuale dovrà individuare soluzioni relative a definire: le relazioni urbane, territoriali e paesaggistiche, tra i sistemi urbani, portuale e territoriali dell'area ed il contesto circostante, anche nella specifica caratterizzazione di "città metropolitana"; l'assetto funzionale e della mobilità veicolare, ciclabile e pedonale, e degli spazi di sosta; l'idea pregnante sulla individuazione della idea di stazione marittima della città di Catania, intesa quale simbolo e segno di riconoscimento dell'intero territorio; l'assetto e le diverse caratterizzazioni dello spazio pubblico; l'eco-sostenibilità dell'intervento complessivo; le interazioni con le tecniche della smart-city e smart-connect; una sintetica fattibilità economico-finanziaria degli interventi.

L'area oggetto di intervento, interessata dal concorso di idee, è situata lungo la costa est della città di Catania e in gran parte adiacente al centro storico e monumentale della città e al sedime portuale. Si tratta di una zona perimetrale e comprende piazza Europa, viale Africa, via D'Amico, piazza Giovanni XXIII, via VI Aprile, piazza dei Martiri, via Dusmet, via Cristoforo Colombo, via Plebiscito, via Grimaldi, via Gramignani, via Plaia, via Siracusa, via Vivaio, via dello Strettoio, via Domenico tempio, via Acquicella porto, viale Kennedy, molo di mezzogiorno, nonché tutte le aree del sedime portuale ricomprese in tale fascia. Il territorio interessato viene suddiviso in tre ambiti con specifiche caratteristiche che li contraddistinguono rispettivamente: Area che va da piazza Europa a piazza dei Martiri; area che va da piazza dei Martiri al "Faro" (via Domenico Tempio), ricomprese le aree portuali del porto vecchio e del porto nuovo e l'ambito della stazione marittima (sporgente centrale) e della club house; area del cementificio e zone limitrofe al quartiere Angeli Custodi, compresa l'area dello svincolo del Faro con le infrastrutture territoriali esistenti.

Per quanto riguarda la procedura di gara, la preselezione consiste nella scelta, tra i partecipanti, dei migliori 7 (sette) curricula dei gruppi di progettazione e nell'individuazione del miglior approccio metodologico-disciplinare presentato in sede di gara nella fase di preselezione.

La selezione consiste nella presentazione di una "idea metodologica", architettonico-urbanistico (masterplan) da parte dei 7 concorrenti preselezionati ed è finalizzata a individuare i migliori indirizzi metodologici, disciplinari, di tipo urbanistico ed architettonico, necessari alla SA per affinare successivamente (fuori dai tempi e modalità del bando) la migliore proposta progettuale per la città.

I Premi: 100 mila euro al progetto classificato primo, 20 mila al secondo e 10 mila al terzo. Si prevede che i lavori si chiuderanno entro il 2 marzo 2018