

# INDICE



## Primo piano:

- **Nasce la nuova Assoporti** (Informazioni Marittime, The Medi Telegraph, ansa, Corriere Marittimo, Ferpress, Il Messaggero Marittimo)
- **La Riforma è completa** (Il Secolo XIX)
- **D'Agostino, il rilancio del Mezzogiorno** (Corriere Marittimo, The Medi Telegraph)

## Dai Porti:

### La Spezia:

"...**Traffici +14%...**"(Ansa, Corriere Marittimo, Ferpress, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

### Livorno:

"...**Lavoro in porto, Provinciali vuole art.16...**"(The Medi Telegraph, L'Informatore Navale)

"...**Darsena Europa...**" (Corriere Marittimo, Ferpress, Il Messaggero Marittimo, Il Telegraph)

### Piombino:

"...**Aferpi, il Governo faccia qualcosa...**"(Il Telegrafo)

### Civitavecchia:

"...**Migranti alla banchina 28?...**"(Corriere Marittimo)

### Taranto:

"...**"Liberi e pensanti"...**"(Inchiostro verde, Corriere di Taranto)

### Messina:

"...**Panarello chiede audizione...**" (Tempo Stretto)

"...**ultima chance il 31 agosto...**"(Tempo Stretto)

"...**De Simone: dall'Area Logistica Integrata...**"(Messina Ora)

### Augusta:

"...**Bivona incontra Annunziata...**" (Giornale di Sicilia)

## Notizie da altri porti Italiani

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Il Messaggero Marittimo

## Informare

# Informazioni Marittime

---

## Nasce la nuova Assoportti



Un nuovo percorso per Assoportti è stato delineato e approvato il 18 luglio a Roma nel corso dell'Assemblea dell'associazione, che ha inoltre votato all'unanimità il Bilancio e nominato il Segretario Generale nella persona di Francesco Palmiro Mariani (nella foto).

Il **nuovo Statuto associativo** è stato approvato con l'85% dei voti assembleari e la quasi totalità dei neo-Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale oltre ad altri associati. Come era stato preannunciato dal presidente Zeno D'Agostino, da adesso Assoportti ha nuovi ruoli e funzioni e lavorerà a stretto contatto con la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Infatti, tra i compiti contenuti nello statuto dell'associazione, oltre a quelli di supporto tecnico agli associati e di rappresentanza unitaria nelle sedi relative alla contrattazione di settore e nelle sedi europee e internazionali, Assoportti fornisce ..."ogni utile consultazione e collaborazione in tema di portualità, trasporti e logistica nell'ambito della politica dei trasporti e, tramite la struttura tecnica associativa collabora con l'organismo di cui all'art. 11-ter..." (Articolo della Riforma che istituisce la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema di Portuale).

"Un traguardo importante", ha dichiarato D'Agostino a margine dell'Assemblea, "che ci rende più funzionali e operativi come struttura tecnica per gli associati, ma anche più dinamici e autorevoli nelle sedi dell'Unione dove l'Italia ha necessità di essere più incisiva. In autunno svolgeremo la nostra Assemblea programmatica, alla presenza del ministro, delle istituzioni e di tutto il "cluster" marittimo-portuale. In quella occasione, come recita il nuovo Statuto - ha concluso D'Agostino -, saranno assegnate le deleghe ad ogni Presidente di AdSP sui diversi argomenti che come Assoportti tratteremo sia in sede nazionale che europea".

# Assoportri, Mariani segretario generale

Genova - Come era stato preannunciato dal presidente Zeno D'Agostino, Assoportri ha nuovi ruoli e funzioni e lavorerà a stretto contatto con la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di sistema portuale.



Genova - Un nuovo percorso per Assoportri - l'associazione dei Porti Italiani- è stato delineato e approvato ieri presso la sede della stessa a Roma. Con l'85% dei voti assembleari e la quasi totalità dei neo-presidenti delle Autorità di sistema portuale oltre ad altri associati, è stato approvato all'unanimità il nuovo Statuto associativo. **Come era stato preannunciato dal presidente Zeno D'Agostino, da ieri Assoportri ha nuovi ruoli e funzioni e lavorerà a stretto contatto con la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.**

Infatti, tra i compiti contenuti nello statuto dell'associazione, oltre a quelli di supporto tecnico agli associati e di rappresentanza unitaria nelle sedi relative alla contrattazione di settore e nelle sedi Europee e Internazionali, Assoportri fornisce «ogni utile consultazione e collaborazione in tema di portualità, trasporti e logistica nell'ambito della politica dei trasporti e, tramite la struttura tecnica associativa collabora con l'organismo di cui all'art. 11-ter» (articolo della riforma che istituisce la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema di Portuale). **Nel corso dell'assemblea sono stati altresì approvati all'unanimità il bilancio dell'associazione e nominato il segretario generale nella persona di Francesco Palmiro Mariani.**

## Assemblea Assoportri: al via la nuova associazione

Approvate all'unanimità le modifiche allo Statuto



(ANSA) - GENOVA, 19 LUG - Nuovi ruoli e funzioni nelle sedi Europee e Internazionali e una stretta collaborazione con la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Con l'85% dei voti assembleari e la quasi totalità dei neo-Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale oltre ad altri associati, nell'assemblea che si è svolta a Roma è stato approvato, all'unanimità, il nuovo Statuto dell'Associazione dei Porti Italiani. "Questo è un traguardo importante e un nuovo percorso per Assoportri", ha dichiarato il presidente Zeno D'Agostino a margine dell'Assemblea, "che ci rende più funzionali e operativi come struttura tecnica per gli associati, ma anche più dinamici e autorevoli nelle sedi dell'Unione dove l'Italia ha necessità di essere più incisiva".

In autunno, ha sottolineato D'Agostino, durante l'Assemblea programmatica alla presenza del Ministro, delle Istituzioni e di tutto il "cluster" marittimo-portuale, saranno assegnate le deleghe ad ogni Presidente di AdSP sui diversi argomenti che come Assoportri saranno trattate sia in sede nazionale che europea.

L'Assemblea Assoportri ha inoltre nominato Francesco Palmiro Mariani come Segretario Generale.

## Assoporti: Nuovo Statuto e nominato Mariani segretario

**ROMA-** Un nuovo percorso per Assoporti è stato delineato e approvato il 18 luglio a Roma nel corso dell'Assemblea dell'associazione, che ha inoltre votato all'unanimità il Bilancio e nominato Francesco Palmiro Mariani, segretario generale.

Il nuovo Statuto associativo è stato approvato con l'85% dei voti assembleari e la quasi totalità dei neo-Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale oltre ad altri associati. Come era stato preannunciato dal presidente Zeno D'Agostino, da adesso Assoporti ha nuovi ruoli e funzioni e lavorerà a stretto contatto con la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Infatti, tra i compiti contenuti nello statuto dell'associazione, oltre a quelli di supporto tecnico agli associati e di rappresentanza unitaria nelle sedi relative alla contrattazione di settore e nelle sedi europee e internazionali, Assoporti fornisce *"ogni utile consultazione e collaborazione in tema di portualità, trasporti e logistica nell'ambito della politica dei trasporti e, tramite la struttura tecnica associativa collabora con l'organismo di cui all'art. 11-ter..."* (Articolo della Riforma che istituisce la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema di Portuale).

*"Un traguardo importante", ha dichiarato D'Agostino a margine dell'Assemblea, "che ci rende più funzionali e operativi come struttura tecnica per gli associati, ma anche più dinamici e autorevoli nelle sedi dell'Unione dove l'Italia ha necessità di essere più incisiva. In autunno svolgeremo la nostra Assemblea programmatica, alla presenza del ministro, delle istituzioni e di tutto il "cluster" marittimo-portuale. In quella occasione, come recita il nuovo Statuto – ha concluso D'Agostino –, saranno assegnate le deleghe ad ogni Presidente di AdSP sui diversi argomenti che come Assoporti tratteremo sia in sede nazionale che europea".*

## Assoporti: approvate le modifiche dello Statuto, Mariani nominato Segretario Generale

(FERPRESS) – Roma, 19 LUG – Un nuovo percorso per Assoporti – l'Associazione dei Porti Italiani- è stato delineato e approvato ieri presso la sede della stessa a Roma. Con l'85% dei voti assembleari e la quasi totalità dei neo-Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale oltre ad altri associati, è stato approvato all'unanimità il nuovo Statuto associativo. La notizia diffusa dalla stessa Assoporti.

Come era stato preannunciato dal Presidente Zeno D'Agostino, da ieri Assoporti ha nuovi ruoli e funzioni e lavorerà a stretto contatto con la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Infatti, tra i compiti contenuti nello statuto dell'Associazione, oltre a quelli di supporto tecnico agli associati e di rappresentanza unitaria nelle sedi relative alla contrattazione di settore e nelle sedi Europee e Internazionali, Assoporti fornisce ... "ogni utile consultazione e collaborazione in tema di portualità, trasporti e logistica nell'ambito della politica dei trasporti e, tramite la struttura tecnica associativa collabora con l'organismo di cui all'art. 11-ter ..." (Articolo della Riforma che istituisce la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema di Portuale).

Nel corso dell'Assemblea sono stati altresì approvati all'unanimità il Bilancio dell'Associazione e nominato il Segretario Generale nella persona di Francesco Palmiro Mariani. "Un traguardo importante, " ha dichiarato D'Agostino a margine dell'Assemblea, " che ci rende più funzionali e operativi come struttura tecnica per gli associati, ma anche più dinamici e autorevoli nelle sedi dell'Unione dove l'Italia ha necessità di essere più incisiva. In autunno svolgeremo la nostra Assemblea programmatica, alla presenza del Ministro, delle istituzioni e di tutto il "cluster" marittimo-portuale. In quella occasione, come recita il nuovo Statuto, saranno assegnate le deleghe ad ogni Presidente di AdSP sui diversi argomenti che come Assoporti tratteremo sia in sede nazionale che europea."

Lo statuto dell'Associazione è scaricabile nella Sezione Trasparenza del proprio sito internet, al link:

<http://www.assoporti.it/amministrazioneTrasparente/organizzazione/listaMembriConsiglio>

## In Assoportri nuovo Statuto e Mariani segretario

ROMA - Un nuovo percorso per Assoportri, l'associazione dei porti italiani, è stato delineato e approvato ieri nella sede della stessa a Roma. Con l'85% dei voti assembleari e la quasi totalità dei neo-presidenti delle Autorità di Sistema portuale oltre ad altri associati, è stato approvato all'una-

(continua in ultima pagina)



Francesco Palmiro Mariani

## In Assoportri nuovo Statuto

nimità il nuovo Statuto associativo.

Come era stato preannunciato dal presidente Zeno D'Agostino, da ieri Assoportri ha nuovi ruoli e funzioni e lavorerà a stretto contatto con la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema portuale.

Infatti, tra i compiti contenuti nello statuto dell'associazione, oltre a quelli di supporto tecnico agli associati e di rappresentanza unitaria nelle sedi relative alla contrattazione di settore e nelle sedi europee e internazionali, Assoportri fornisce «... ogni utile consultazione e collaborazione in tema di portualità, trasporti e logistica nell'ambito della politica dei trasporti e, tramite la struttura tecnica associativa collabora con l'organismo di cui all'art. 11-ter ...» (articolo della Riforma che istituisce la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema portuale).

Nel corso dell'assemblea sono stati altresì approvati all'unanimità il bilancio dell'associazione e nominato segretario generale, Francesco Palmiro Mariani.

A margine dell'assemblea, il presidente D'Agostino ha definito il nuovo Statuto «un traguardo importante che ci rende più funzionali e operativi come struttura tecnica per gli associati, ma anche più dinamici e autorevoli nelle sedi dell'Unione dove l'Italia ha necessità di essere più incisiva. In autunno svolgeremo la nostra assemblea programmatica, alla presenza del ministro, delle istituzioni e di tutto il "cluster" marittimo-portuale. In quella occasione, come recita il nuovo Statuto, saranno assegnate le deleghe ad ogni presidente di AdSp sui diversi argomenti che come Assoportri tratteremo sia in sede nazionale che europea».

Lo statuto di Assoportri è scaricabile nella Sezione Trasparenza del proprio sito internet, al link: <http://www.assoportri.it/amministrazioneTrasparenza/organizzazione/listaMembriConsiglio>.

CASCETTA GUIDERÀ LA CONFERENZA, NUOVA SQUADRA PER CATALANO

# Porti, la riforma è completa al via il maxi-coordinamento

Giro di nomine al ministero: Coletta pronto a sostituire Pujia

ALBERTO GUARATI

**GENOVA.** A quasi un anno dalla pubblicazione in Gazzetta ufficiale della riforma della governance portuale, oggi si riunirà per la prima volta al ministero dei Trasporti la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale (Adsp), il tavolo (inizialmente doveva chiamarsi così, ma il termine non è piaciuto al Consiglio di Stato) presieduto dal ministro che dovrà coordinare sviluppi e investimenti degli scali italiani, fino a definire un unico Piano regolatore portuale nazionale, centralizzando insomma la strategia nazionale sui porti.

Al debutto della Conferenza coincide un giro di nomine in alcuni posti-chiave del ministero. Lasciato il coordinamento della Struttura tecnica di missione (Stm, gruppo di esperti nominati dal ministro con compiti di indirizzo strategico, sviluppo delle infrastrutture e supporto alle funzioni di sorveglianza) **Ennio Cascetta** approda a Rete autostrade mediterranee (Ram, società del ministero che si occupa dello sviluppo delle Autostrade del mare in Italia) per diventare

amministratore unico e capo di **Francesco Benevolo**, che ne rimane direttore operativo.

Cascetta sarà probabilmente anche il referente del ministro nella stessa Conferenza tra Adsp, ruolo che doveva essere di **Luigi Merlo** prima che venisse preso dal gruppo Msc come responsabile relazioni istituzionali in Italia.

In Assoport (l'associazione dei porti italiani che variato lo statuto diventa l'interlocutore del governo nel contesto della Conferenza) è confermato **Franco Mariani** segretario generale, a fianco del presidente **Zeno D'Agostino**. La Conferenza di oggi sarà quasi al completo: mancherà ancora **Francesco Russo**, in predicato per l'Adsp Gioia Tauro-Messina ma la cui nomina è bloccata dal mancato e polemico pronunciamento del governatore siciliano **Rosario Crocetta**, mentre tecnicamente in veste autonoma si presenterà **Andrea Annunziata**, presidente Adsp Catania-Augusta, che lascia Assoport per aderire all'Alis, l'associazione logistica dell'intermodalità sostenibile presieduta dall'armatore **Guido Grimaldi** - cui sono registrate, pur rimanendo in Assoport, anche le Adsp di Venezia e Napoli-Salerno.

Novità in vista anche nelle strutture del ministero per effetto della rotazione degli incarichi prevista dalla riforma della Pubblica amministrazione: pare quindi che **Enrico Maria Pujia** lascerà la guida della Direzione generale Porti e navigazione (in sostanza, il principale riferimento istituzionale nel governo per l'economia marittima) per la Direzione Trasporto e infrastrutture ferroviarie attualmente guidata da **Antonio Parente**, e il posto di Pujia sarebbe preso da **Mauro Coletta**, oggi direttore

generale per la Vigilanza sulle concessionarie autostradali, poltrona che dovrebbe andare a **Vincenzo Cinelli**, oggi a capo della Direzione per le infrastrutture elettriche e idriche.

Il posto di Cascetta nella Struttura tecnica di missione è preso da **Giuseppe Catalano**, ordinario alla Sapienza che sarà accompagnato da una nuova squadra di esperti, tutti di estrazione universitaria, tra cui **Stefano Zunarelli** (trasportistica), **Maurizio Marsca** (affari europei), **Stefano Paleari** (finanziamenti e pianificazione), **Giuliano Noci** (gestione rapporti con la Cina), **Angela Bergantino** (aeroporti e trasporto aereo).

## D'Agostino: I porti del Sud riprendano la centralità nel Mediterraneo

### Il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, interviene al convegno di ALIS a Napoli sul rilancio del Mezzogiorno

**NAPOLI** - . I porti sono un elemento fondamentale della catena logistica per lo sviluppo competitivo dell'economia del Mezzogiorno, e del resto d'Italia. Questo è il concetto da cui parte l'intervento di **Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti**, a Napoli al convegno di **ALIS, l'associazione della logistica sostenibile guidata da Guido Grimaldi**.

D'Agostino, a margine dell'iniziativa, spiega: *"Il mio intervento parte dall'analisi di come il Sud Italia sviluppa attraverso i porti, una logistica sostenibile, in cui è necessario che ci sia una reale integrazione di filiera, è anche il messaggio che viene da questa associazione. Siamo infatti alla presenza di una filiera che parte dalla manifattura ed arriva fino all'amatoria"*.

*"C'è un ruolo del Sud Italia nel Mediterraneo che negli ultimi anni si è perso, anche come dibattito tecnico a livello europeo. La scorsa settimana ero a Bruxelles e ho notato come non si parli più di Mediterraneo nell'ottica di traffici infra mediterranei. Questo è una grossa lacuna, perché una decina di anni fa il tema batteva molto sull'integrazione tra l'Europa settentrionale e quella meridionale. Chiaramente in mezzo ci sono state le rivoluzioni, la primavera araba e tante altre cose. Oggi questo dibattito va ripreso e il Sud italiano ha un ruolo da protagonista."*

Il tema della centralità dei porti nella filiera logistica e, quindi anche in seno ad ALIS, è stato sottolineato durante il convegno da **Manuel Grimaldi, "ispiratore"** dell'associazione come egli stesso si definisce: *"Qualcuno contrastava l'ingresso dei porti in ALIS., ma ne devono far parte perché sono anelli fondamentali della catena logistica, nel rapporto con la stazione ferroviaria e con il collegamento dell'ultimo chilometro ferroviario"*.

**Lucia Nappi**

## The Medi Telegraph

---

# Alis, le imprese del Nord si confrontano a Napoli con il mondo della logistica

Napoli - Oltre mille delegati nel capoluogo campano per lo sviluppo del Sud Italia.



Napoli - **Per la prima volta la grande impresa del Nord Italia si confronta direttamente con il mondo dell'autotrasporto e dell'intermodalità.** Oggi, presso il centro convegni della Stazione Marittima, gli imprenditori di colossi di fama internazionale quali Acqua Sant'Anna, Iveco, Dhl e gruppo Veronesi si sono incontrati con gli oltre 1.000 delegati del settore dei trasporti nella grande conferenza organizzata da A.L.I.S. - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile dal titolo "Il rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile".

Un parterre d'eccezione e numerosi relatori in grado di contribuire realmente alla crescita del nostro Paese. Tra le presenze più prestigiose il vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Riccardo Nencini. Anche i Presidenti di numerose Autorità di Sistemi Portuali e i massimi vertici del governo hanno, infatti, dato il loro contributo al dibattito su una grande sfida: lo sviluppo del Sud Italia. **Guido Grimaldi**, presidente di A.L.I.S., ha aperto il confronto introducendo il grande tema del convegno, la ripresa delle aziende del Sud attraverso la sinergia dei trasporti. Sinergia che mira essenzialmente alla riduzione del costo logistico, attualmente troppo caro e quindi non competitivo a livello internazionale.

## -segue

---

**«L'Italia non potrà crescere se non cresce il Mezzogiorno - ha dichiarato - perché il rilancio del meridione del nostro Paese favorirà non solo le aziende del Sud ma anche quelle del Nord Italia.** Con lo sviluppo infrastrutturale e dei trasporti tutte le aziende della penisola potranno realmente ampliare i loro mercati di riferimento». Ha quindi proseguito: «Questo grande convegno ha come obiettivo quello di far sentire forte e chiara la nostra voce, voce di tante aziende che vogliono crescere e far crescere l'occupazione in Italia». Tra i 25 relatori nella parte iniziale del convegno sono intervenuti Alberto Bertone, Presidente di Acqua Sant'Anna, Alberto Nobis, amministratore delegato di Dhl Express Italia, Pierre Lahutte, Brand President di Iveco e Massimo Zanin, Amministratore Delegato

## Porti: La Spezia, traffici +14%, verso record a fine anno

Presidente Roncallo: "Primi mesi di corsa ma soddisfatta"



(ANSA) - GENOVA, 19 LUG - Il porto della Spezia chiude i primi sei mesi dell'anno con una crescita dei traffici a 713.434 teu (+14,2%). Se il trend sarà mantenuto, a fine anno si potrà arrivare sopra a 1.400.000 teu, segnando il record assoluto.

"Fino a poco tempo fa si diceva che il porto avesse ormai raggiunto le sue massime possibilità in attesa dei nuovi ampliamenti, invece potrebbe non essere così" commenta soddisfatta Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara) tirando le somme dei primi sei mesi di attività. "Sei mesi di lavoro intenso, di corsa, che hanno dato i loro frutti" sottolinea. E i traffici sono cresciuti anche a Marina di Carrara segnando un incremento del 35% delle tonnellate di merce.

L'elenco è lungo, fra organizzazione, programmazione e infrastrutture: è stato approvato il bilancio unificato dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, la nuova pianta organica che si amplia ma ridurrà le spese "con una gestione più sobria" e il Piano operativo triennale. Le cose più importanti? "Avere sbloccato e portato avanti alcune opere previste dal Piano regolatore portuale". Fra cui la nuova darsena di Molo Pagliari i cui lavori sono in corso di realizzazione e consentiranno non appena ultimati di dare il via agli ampliamenti previsti da Contship Italia e Gruppo Arkas-Fratelli Cosulich al terminal del Golfo, oltre al potenziamento del fascio ferroviario del porto.

Poi c'è il capitolo crociere che si inserisce nel nuovo progetto di waterfront da discutere con il Comune. Royal Caribbean e Msc crociere si sono candidate a gestire il servizio e realizzare il nuovo terminal, raddoppiando a regime i crocieristi. La risposta arriverà tra fine anno e inizio 2018.

# Corriere Marittimo

---

Spezia e Marina di Carrara, positivi i primi 6 mesi

**AdSP Mar Ligure Orientale, sei mesi di attività e prospettive future. Intenso lavoro su più fronti. Traffici a +14% alla Spezia; +35% di tonnellate di merce nel porto di Carrara. Leggero aumento del traffico crocieristico alla Spezia, boom a Marina di Carrara.**

**LA SPEZIA-** Comprensibile soddisfazione è stata espressa dal presidente e dal segretario generale dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, **Carla Roncallo e Francesco Di Sarcina**, per il lavoro svolto su più fronti e il considerevole aumento dei traffici dei primi sei mesi. I dati segnano **un +14% di Teus a La Spezia (713.434)** e **un +35% di tonnellate a Marina di Carrara** grazie all'apporto del secondo terminalista, il **Gruppo Grendi S.p.A.**, che opera dall'aprile 2016. Per quanto riguarda le crociere si è verificato alla Spezia, sempre nei primi sei mesi, un leggero aumento del traffico (195.839 rispetto ai 189.427 del primo semestre 2016). Boom invece a Marina di Carrara che ha visto passare i passeggeri da 3.210 a 5.410. Ottima notizia anche la proposta per la Spezia, proveniente dalle compagnie armatrici Royal Caribbean ed MSC Crociere, per un partenariato pubblico-privato volto alla presa in carico dei servizi al comparto crocieristico nonché per la realizzazione e gestione della nuova Stazione Marittima che sarà la base per una gara pubblica.

Ad oggi l'AdSP vede al completo tutti i suoi organi, sono stati approvati il Piano Operativo Triennale, il Piano di razionalizzazione delle Società Partecipate e la nuova Pianta Organica, attualmente all'esame del Ministero vigilante.

Grandi cambiamenti anche sotto il profilo dell'organizzazione interna con cui si vuole incidere sull'assetto dell'Ente che ha realizzato già anche notevoli economie di scala sul fronte delle spese correnti.

## -segue

---

La nuova regolamentazione garantirà, infatti, più efficienza, efficacia, economicità e trasparenza, colmando carenze non trascurabili. Oltre al Piano della trasparenza e anticorruzione e al Codice Etico, prima inesistenti, è stato avviato anche il percorso di costruzione del nuovo sistema di protocollo informatico, sito internet e automazione dei processi interni, che consentirà di fornire risposte all'utenza portuale veloci ed efficienti.

Sul fronte dei lavori sono stati rimessi in moto interventi già programmati ma trovati in uno stato di latenza o addirittura fermi. E' il caso del potenziamento del fascio ferroviario del porto spezzino, i cui fondi sono stati inizialmente negati dalla Corte dei Conti e sui quali è in corso un forte lavoro volto al loro recupero. In corso di avanzamento anche le opere di riorganizzazione delle aree di Santo Stefano Magra.

Sbloccati inoltre la realizzazione della nuova darsena presso il **Molo Pagliari**, i cui lavori sono in corso di realizzazione e saranno terminati presumibilmente nella primavera prossima per poi dare il via ai lavori di ampliamento previsti da Contship Italia e Gruppo Arkas-F.Ili Cosulich al Terminal del Golfo.

A **Marina di Carrara** le opere più rilevanti riguardano i **dragaggi**: predisposto un primo intervento di manutenzione della parte più critica, all'imboccatura del porto, per poi gestire in seguito i restanti lavori. Si darà così una prima ed importante risposta alle esigenze operative dello scalo che sarà così in grado di ospitare navi più grandi di quelle attuali. Di pari rilevanza è l'intervento di manutenzione del fascio ferroviario in porto, per il cui appalto, è prevista la pubblicazione del bando entro la fine di agosto.

Alla **Spezia**, citati i progetti delle barriere antirumore e della fascia di rispetto, che hanno subito nuovo impulso; in particolare, le barriere antirumore nel tratto tra Viale San Cipriano e Via Palmaria partiranno nei prossimi giorni

## - segue

---

mentre il progetto della fascia di rispetto a Fossamastra proseguirà il proprio iter progettuale non appena raggiunta l'intesa sul progetto preliminare con la nuova Amministrazione comunale, con la quale i vertici dell'AdSP stanno discutendo anche i temi più generali del waterfront da realizzare su calata Paita.

A Marina di Carrara sono ulteriormente progrediti i progetti di waterfront già avviati, suddivisi in quattro lotti funzionali dei quali i primi due, coperti da finanziamento, saranno a breve sviluppati fino a livello esecutivo. Con la nuova amministrazione pentastellata si è trovata una rapida intesa di massima e presto saranno svolti incontri per condividere i dettagli tecnici e dare il via alle opere nel minor tempo possibile.

Si procederà dal lotto 1 (nuovo accesso al porto da levante, con demolizione e ricostruzione del ponte ferroviario esistente) che permetterà un accesso più sicuro per i carichi eccezionali della "Nuovo Pignone" ed in generale di tutti i TIR ed i treni destinati alle attività commerciali, migliorando al contempo il deflusso delle acque del torrente Carrione. Il lotto 2 riguarderà la riqualificazione della via Cristoforo Colombo, mentre i lotti 3 e 4 saranno oggetto di una valutazione tecnico economica che potrebbe portare al coinvolgimento di partner privati.

Ottime novità anche sul fronte dei Progetti UE. Sono stati approvati, nei giorni scorsi, due progetti: il progetto GNL FACILE per la promozione dell'uso dell'LNG nel trasporto marittimo e come carburante pulito per l'intera catena logistica; il progetto MON ACUMEN per la pianificazione e controllo acustico nei porti commerciali. Importante anche il progetto "URSA Major Neo", nel quale il porto della Spezia è coinvolto per lo sviluppo di un progetto pilota per l'implementazione di sistemi intelligenti di trasporto ITS per una gestione efficiente delle aree di sosta e per comunicare in tempo reale le informazioni per l'ingresso in porto ai camionisti al fine di ridurre i tempi di attesa.

## - segue

---

Questi due progetti si uniscono al progetto finanziato nel programma CEF/TENT che ha ottenuto importanti risultati nell'attenuazione delle problematiche di accesso dei mezzi pesanti al porto.

L'insediamento delle nuove amministrazioni comunali della Spezia e di Carrara consentirà a breve di avviare l'iter di formazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, voluto dalla riforma dei porti. Al momento è già in corso l'analisi dei futuri fabbisogni ma a partire dai prossimi mesi, potranno essere avviati gli studi ed i ragionamenti volti alla definizione dei principali indirizzi del piano.

## AdSP Mar Ligure Orientale: sei mesi di attività e prospettive future. Intenso lavoro su più fronti

(FERPRESS) – La Spezia, 19 LUG – AdSP Mar Ligure Orientale, sei mesi di attività e prospettive future. Intenso lavoro su più fronti. Traffici a +14 per cento alla Spezia; +35 per cento di tonnellate di merce nel porto di Carrara. Leggero aumento del traffico crocieristico alla Spezia, boom a Marina di Carrara. La notizia diffusa da un comunicato stampa della stessa Autorità di Sistema Portuale.

Conferenza stampa oggi del Presidente e del Segretario generale dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo e Francesco Di Sarcina con i dirigenti Franco Pomo, Luca Perfetti, Luigi Bosi e Lorenzo De Conca.

Comprensibile soddisfazione è stata espressa dal Presidente e dal Segretario Generale, per il lavoro svolto su più fronti e il considerevole aumento dei traffici dei primi sei mesi che segna un +14% di Teus a La Spezia (713.434) e un +35 per cento di tonnellate a Marina di Carrara grazie all'apporto del secondo terminalista, il Gruppo Grendi S.p.A., che opera dall'aprile 2016. Per quanto riguarda le crociere si è verificato alla Spezia, sempre nei primi sei mesi, un leggero aumento del traffico (195.839 rispetto ai 189.427 del primo semestre 2016). Boom invece a Marina di Carrara che ha visto passare i passeggeri da 3.210 a 5.410. Ottima notizia anche la proposta per la Spezia, proveniente dalle compagnie armatrici Royal Caribbean ed MSC Crociere, per un partenariato pubblico-privato volto alla presa in carico dei servizi al comparto crocieristico nonché per la realizzazione e gestione della nuova Stazione Marittima che sarà la base per una gara pubblica.

Ad oggi, data che vede l'AdSP con tutti i suoi organi al completo, sono stati approvati il Piano Operativo Triennale, il Piano di razionalizzazione delle Società Partecipate e la nuova Pianta Organica, attualmente all'esame del Ministero vigilante.

Grandi cambiamenti anche sotto il profilo dell'organizzazione interna con cui si vuole incidere sull'assetto dell'Ente che ha realizzato già anche notevoli economie di scala sul fronte delle spese correnti. La nuova regolamentazione garantirà, infatti, più efficienza, efficacia, economicità e trasparenza, colmando carenze non trascurabili. Oltre al Piano della trasparenza e anticorruzione e al Codice Etico, prima inesistenti, è stato avviato anche il percorso di costruzione del nuovo sistema di protocollo informatico, sito internet e automazione dei processi interni, che consentirà di fornire risposte all'utenza portuale veloci ed efficienti.

Sul fronte dei lavori sono stati rimessi in moto interventi già programmati ma trovati in uno stato di latenza o addirittura fermi. E' il caso del potenziamento del fascio ferroviario del porto spezzino, i cui fondi sono stati inizialmente negati dalla Corte dei Conti e sui quali è in corso un forte lavoro volto al loro recupero. In corso di avanzamento anche le opere di riorganizzazione delle aree di Santo Stefano Magra.

Sbloccati inoltre la realizzazione della nuova darsena presso il Molo Pagliari, i cui lavori sono in corso di realizzazione e saranno terminati presumibilmente nella primavera prossima per poi dare il via ai lavori di ampliamento previsti da Contship Italia e Gruppo Arkas-F.Ili Cosulich al Terminal del Golfo.

A Marina di Carrara le opere più rilevanti riguardano i dragaggi: predisposto un primo intervento di manutenzione della parte più critica, all'imboccatura del porto, per poi gestire in seguito i restanti lavori. Si darà così una prima ed importante risposta alle esigenze operative dello scalo che sarà così in grado di ospitare navi più grandi di quelle attuali. Di pari rilevanza è l'intervento di manutenzione del fascio ferroviario in porto, per il cui appalto, è prevista la pubblicazione del bando entro la fine di agosto.

Alla Spezia, citati i progetti delle barriere antirumore e della fascia di rispetto, che hanno subito nuovo impulso; in particolare, le barriere antirumore nel tratto tra Viale San Cipriano e Via Palmaria partiranno nei prossimi giorni mentre il progetto della fascia di rispetto a Fossamastra proseguirà il proprio iter progettuale non appena raggiunta l'intesa sul progetto preliminare con la nuova Amministrazione comunale, con la quale i vertici dell'AdSP stanno discutendo anche i temi più generali del waterfront da realizzare su calata Paita.

## - segue

---

A Marina di Carrara sono ulteriormente progrediti i progetti di waterfront già avviati, suddivisi in quattro lotti funzionali dei quali i primi due, coperti da finanziamento, saranno a breve sviluppati fino a livello esecutivo. Con la nuova amministrazione pentastellata si è trovata una rapida intesa di massima e presto saranno svolti incontri per condividere i dettagli tecnici e dare il via alle opere nel minor tempo possibile.

Si procederà dal lotto 1 (nuovo accesso al porto da levante, con demolizione e ricostruzione del ponte ferroviario esistente) che permetterà un accesso più sicuro per i carichi eccezionali della “Nuovo Pignone” ed in generale di tutti i TIR ed i treni destinati alle attività commerciali, migliorando al contempo il deflusso delle acque del torrente Carrione. Il lotto 2 riguarderà la riqualificazione della via Cristoforo Colombo, mentre i lotti 3 e 4 saranno oggetto di una valutazione tecnico economica che potrebbe portare al coinvolgimento di partner privati.

Ottime novità anche sul fronte dei Progetti UE. Sono stati approvati, nei giorni scorsi, due progetti: il progetto GNL FACILE per la promozione dell’uso dell’LNG nel trasporto marittimo e come carburante pulito per l’intera catena logistica; il progetto MON ACUMEN per la pianificazione e controllo acustico nei porti commerciali. Importante anche il progetto “URSA Major Neo”, nel quale il porto della Spezia è coinvolto per lo sviluppo di un progetto pilota per l’implementazione di sistemi intelligenti di trasporto ITS per una gestione efficiente delle aree di sosta e per comunicare in tempo reale le informazioni per l’ingresso in porto ai camionisti al fine di ridurre i tempi di attesa. Questi due progetti si uniscono al progetto finanziato nel programma CEF/ TENT che ha ottenuto importanti risultati nell’attenuazione delle problematiche di accesso dei mezzi pesanti al porto.

L’insediamento delle nuove amministrazioni comunali della Spezia e di Carrara consentirà a breve di avviare l’iter di formazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, voluto dalla riforma dei porti. Al momento è già in corso l’analisi dei futuri fabbisogni ma a partire dai prossimi mesi, potranno essere avviati gli studi ed i ragionamenti volti alla definizione dei principali indirizzi del piano.

# La Spezia, traffici +14%: verso record a fine anno

La Spezia - Il porto ligure chiude i primi sei mesi dell'anno a quota 713.434 teu.



La Spezia - **Il porto della Spezia chiude i primi sei mesi dell'anno con una crescita dei traffici a 713.434 teu (+14,2%)**. Se il trend sarà mantenuto, a fine anno si potrà arrivare sopra a 1.400.000 teu, segnando il record assoluto. «Fino a poco tempo fa si diceva che il porto avesse ormai raggiunto le sue massime possibilità in attesa dei nuovi ampliamenti, invece potrebbe non essere così» commenta soddisfatta Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara) tirando le somme dei primi sei mesi di attività.

«Sei mesi di lavoro intenso, di corsa, che hanno dato i loro frutti» sottolinea. E i traffici sono cresciuti anche a Marina di Carrara segnando un incremento del 35% delle tonnellate di merce. **L'elenco è lungo, fra organizzazione, programmazione e infrastrutture: è stato approvato il bilancio unificato dei porti di La Spezia e Marina di Carrara**, la nuova pianta organica che si amplia ma ridurrà le spese «con una gestione più sobria» e il Piano operativo triennale.

**Le cose più importanti? «Avere sbloccato e portato avanti alcune opere previste dal Piano regolatore portuale»**. Fra cui la nuova darsena di Molo Pagliari i cui lavori sono in corso di realizzazione e consentiranno non appena ultimati di dare il via agli ampliamenti previsti da Contship Italia e Gruppo Arkas-Fratelli Cosulich al terminal del Golfo, oltre al potenziamento del fascio ferroviario del porto. Poi c'è il capitolo crociere che si inserisce nel nuovo progetto di waterfront da discutere con il Comune. Royal Caribbean e Msc crociere si sono candidate a gestire il servizio e realizzare il nuovo terminal, raddoppiando a regime i crocieristi. La risposta arriverà tra fine anno e inizio 2018.

# Il secolo XIX

---

## **PRIMO SEMESTRE**

### **Porto della Spezia, traffici +14% verso nuovo record**

**LA SPEZIA.** Il porto ligure della Spezia chiude i primi sei mesi dell'anno con una crescita dei traffici a 713.434 teu (+14,2%). Se il trend sarà mantenuto, a fine anno si potrà arrivare sopra a 1.400.000 teu, segnando il record assoluto di sempre. «Fino a poco tempo fa si diceva che il porto avesse ormai raggiunto le sue massime possibilità in attesa dei nuovi ampliamenti, invece potrebbe non essere così», commenta Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara). I traffici, nei primi sei mesi dell'anno, sono cresciuti anche nel porto toscano di Marina di Carrara segnando un incremento del 35% delle tonnellate di merce.

# Lavoro in porto, Provinciali vuole articoli 16 a chiamata

Livorno - L'idea del segretario dell'Authority di Livorno. Ma Pietro Chiesa e Assiterminal bocchiano la proposta.



Livorno - Aprire alle imprese che operano in porto con concessione ex articolo 16 della legge 84 del 1994 la possibilità di effettuare lavoro a chiamata. **E' la proposta eclatante che arriva da Massimo Provinciali, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale di Livorno e Piombino, ma anche ex-dirigente del ministero delle Infrastrutture e Trasporti.**

«Forse - afferma Provinciali, intervenendo nel dibattito sul futuro dei pool di mandopera (articolo 17) nei porti, sull'ultimo numero di "Port News", newsletter dell'Authority labronica - **si potrebbe studiare una terza via, ma lo dico solo come ipotesi di studio: consentire agli articoli 16 sia di assumere in appalto segmenti di ciclo che di fornire lavoro a chiamata, a seconda delle esigenze e delle richieste del terminalista**».

L'idea di rivedere l'attuale assetto del lavoro nei porti è stata rilanciata più volte negli ultimi anni. Spesso forzatamente, sulla spinta di bilanci che faticano a chiudere in pareggio. Tuttavia nella riforma voluta dal ministro **Graziano Delrio** il lavoro non ha trovato posto, proprio perché le idee anche contrapposte sono molte e si rischiava di affossare anche il capitolo della governance, agganciando i due temi. Si è quindi deciso di procedere per step successivi: dragaggi e governance sono già stati oggetto di due provvedimenti differenti, quello sul lavoro potrebbe essere il terzo.

# Anche la Uil contro la proposta Provinciali

Roma - «Leggiamo con stupore e con profonda preoccupazione la proposta del segretario generale dell’Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino di scardinare l’attuale impianto della legge 84/94 dei porti, consentendo alle imprese ex art. 16 della stessa legge di fornire lavoro a chiamata»



Roma - «**Leggiamo con stupore e con profonda preoccupazione la proposta** del segretario generale dell’Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino di scardinare l’attuale impianto della legge 84/94 dei porti, consentendo alle imprese ex art. 16 della stessa legge di fornire lavoro a chiamata».

**È il commento del segretario nazionale della Uiltrasporti, Marco Odone**, su quanto scrive Massimo Provinciali nell’ultimo numero di Port News, la newsletter dell’Authority labronica: «Queste dichiarazioni rievocano i contenuti del decreto concorrenza che già aveva mobilitato tutto il mondo portuale italiano - osserva Odone - Livorno non è nuova a interventi di “apertura” normativa nei confronti delle imprese ex art. 16 come nel caso della circolare 1/2012; certo è che la portualità italiana non può prestare il fianco a tentativi di liberalizzazione delle operazioni portuali, specialmente per trovare soluzioni a situazioni locali e contingenti. Come ha correttamente richiamato il presidente di Assiterminal, Luca Becce, è stata proprio l’applicazione disomogenea della L. 84/94 a consentire che si innescasse una vera e propria guerra tra poveri in porti limitrofi, basata sui costi del lavoro che non ha fatto bene alla portualità italiana, e quindi alla nostra economia, bloccando lo sviluppo e le potenzialità dei nostri scali.

## - segue

---

Non a caso - prosegue Odone - è da anni che come organizzazioni sindacali rilanciamo un progetto, per la portualità e la logistica italiane, basato su sistemi ampi e coordinati a livello centrale, con al centro le imprese terminaliste quali attrattrici di traffici e le imprese fornitrici di lavoro temporaneo portuale come elemento di flessibilità per l'intera comunità portuale. Questa idea - aggiunge il sindacalista - è stata correttamente recepita nella recente riforma della *governance portuale*, e ora stiamo lavorando proprio per rilanciare il lavoro nei porti e ridare nuovo impulso al sistema regolato negli scali. Ai porti italiani, per essere competitivi, serve pianificazione, coordinamento e regolamentazione, non di certo concorrenza selvaggia basata sulla compressione dei costi del lavoro e delle tutele sociali - avverte Odone: -. Bisogna guardare alle esperienze virtuose, come quelle maturate in situazioni emergenziali (Taranto e Gioia Tauro) e a quella di Trieste, dove si è puntato sul rilancio del lavoro temporaneo portuale e sugli investimenti. Se si vuole fare il bene per i nostri porti, occorre quindi mettere da parte gli interessi localistici e le situazioni tampone, tralasciando invece un orizzonte più ampio e regolamentato».

## Alitalia, Ultrasporti: Tarlazzi, totale condivisione con Delrio



Roma, 19 luglio 2017 - “Apprezziamo quanto esposto dal Ministro Delrio alle Commissioni Trasporti e Attività Produttive alla Camera”. E’ il commento del Segretario Generale della Ultrasporti, Claudio Tarlazzi, sulla audizione congiunta di oggi.

“Non abbiamo mai dubitato del fatto che Alitalia, se gestita bene, sia un asset strategico e di sviluppo per il nostro Paese. Siamo stati i primi a individuare i sovraccosti come causa principale della crisi (carburante, leasing, ecc), come abbiamo dimostrato per primi e con dati alla mano, che non era il costo del lavoro la voce responsabile delle falle dell’azienda – prosegue Tarlazzi.

“Ci auspichiamo che l’apertura del Ministro verso l’ipotesi di acquisizione da parte dello Stato di una piccola quota di Alitalia trovi realizzazione. Lo abbiamo indicato anche nel nostro documento per la ripresa di Alitalia, in cui sottolineiamo anche l’opportunità di aprire l’azionariato ai dipendenti e di una governance in cui essi abbiano un ruolo di controllo come nel modello duale tedesco.

“Il trend positivo di ricavi e prenotazioni della compagnia attesta le sue potenzialità di sviluppo e deve servire ad allontanare definitivamente qualsiasi ipotesi di spezzatino, a favore di un investitore forte e motivato all’espansione della compagnia”.

# L'Informatore Navale

---

## Lavoro portuale, Uiltrasporti: totale disaccordo con le dichiarazioni del Segretario generale di Livorno



Roma, 19 luglio 2017 - "Leggiamo con stupore e con profonda preoccupazione la proposta del Segretario Generale della AdSP del Mar Tirreno Settentrionale di scardinare l'attuale impianto della L. 84/94, consentendo alle imprese ex art. 16 della stessa legge di fornire "lavoro a chiamata". E' il commento del Segretario Nazionale della Uiltrasporti, Marco Odone, su quanto scrive Massimo Provinciali nell'ultimo numero di Port News, la newsletter della Authority labronica.

"Tali dichiarazioni rievocano i contenuti del decreto concorrenza che già aveva mobilitato tutto il mondo portuale italiano – osserva il Segretario della Uiltrasporti "Livorno non è nuova ad interventi di "apertura" normativa nei confronti delle imprese ex art 16 come nel caso della circolare 1/2012; certo è che la portualità italiana non può prestare il fianco a tentativi di liberalizzazione delle operazioni portuali specialmente per trovare soluzioni a situazioni locali e contingenti.

"Come ha correttamente richiamato il presidente di Assiterminal, Luca Becece, è stata proprio l'applicazione disomogenea della L. 84/94 a consentire che si innescasse una vera e propria guerra tra poveri, tra porti limitrofi, basata sui costi del lavoro che non ha fatto bene alla portualità italiana, e quindi alla nostra economia, bloccando lo sviluppo e le potenzialità dei nostri scali.

"Non a caso è da anni che come Organizzazioni Sindacali rilanciamo un progetto, per la portualità e la logistica italiane, basato su sistemi ampi e coordinati a livello centrale, con al centro le imprese terminaliste quali attrattrici di traffici e le imprese fornitrici di lavoro temporaneo portuale come elemento di flessibilità per l'intera comunità portuale. Questa idea – continua il sindacalista - è stata correttamente recepita nella recente riforma della governance portuale ed ora stiamo lavorando proprio per rilanciare il lavoro portuale e ridare nuovo impulso al sistema regolato del porto. "Ai porti italiani, per essere competitivi, serve pianificazione, coordinamento e regolamentazione, non di certo concorrenza selvaggia basata sulla compressione dei costi del lavoro e delle tutele sociali – avverte Odone

"Bisogna guardare alle esperienze virtuose, come quelle maturate in situazioni emergenziali (Taranto e Gioia Tauro) e a quella di Trieste, dove si è puntato sul rilancio del lavoro temporaneo portuale e sugli investimenti. Se si vuole fare il bene per i nostri porti, occorre quindi mettere da parte gli interessi localistici e le situazioni tampone, traguardando invece un orizzonte più ampio e regolamentato".

Darsena Europa: Pronta nel 2028, costerà 200 mln in meno

**FIRENZE - Prima di tutti i tempi: cinque anni anziché nove e dunque ultimazione dei lavori nel 2022 anziché nel 2026. Poi i costi: 467 milioni anziché 667 della precedente ipotesi (ovvero 200 milioni in meno) che con i 195 milioni per l'allestimento del terminal diventano 662 contro gli 862 milioni di euro iniziali.**

Sono alcuni dei numeri del nuovo progetto della Darsena Europa di Livorno, presentati dal presidente della Toscana Enrico Rossi assieme al presidente dell'Autorità portuale dell'Alto Tirreno Stefano Corsini.

In particolare 90 milioni saranno necessari per i dragaggi, 94 per le dighe, 77 per le banchine 23 per gli impianti e 183 per i piazzali.

La banchina della Darsena Europa, seconda la nuova revisione, avrà una lunghezza di 1200 metri contro i 900 dell'attuale progetto e una profondità che da 16 metri potrà spingersi fino a venti. Il terminal si estenderà su una superficie di 62 ettari, che senza più la necessità di lasciarne una parte libera, non pavimentata, per il deposito dei sedimenti, di fatto si tradurrà in spazi ancora maggiori del precedente progetto. La capacità sarà di 1,6 Mteu.

I treni arriveranno sino a 750 metri, direttamente sulla tirrenica. Le opere a difesa prevedono un nuovo tracciato della diga nord fino al limite del bacino del terminale delle autostrade del mare, dighe provvisorie tra la nord e lo sporgente petroli e nuove dighe esterne. Tutte rispettano geometria e funzioni del piano regolatore del porto vigente.

L'orientamento modificato della Darsena Europea, rispetto al precedente progetto, permetterà una più favorevole movimentazione dei cointainer. Inoltre, visto che i privati potranno iniziare a lavorare da subito sulla colmata esistente, ne aumenterà anche l'attività.

## Toscana: Nuova Darsena Europa a Livorno, Rossi presenta i numeri del progetto

(FERPRESS) – Firenze, 19 LUG – Prima di tutti i tempi: cinque anni anziché nove e dunque ultimazione dei lavori nel 2022 anziché nel 2026. Poi i costi: 467 milioni anziché 667 della precedente ipotesi (ovvero 200 milioni in meno) che con i 195 milioni per l'allestimento del terminal diventano 662 contro gli 862 milioni di euro iniziali. La notizia diffusa da un comunicato stampa della Giunta della Regione Toscana.

Sono alcuni dei numeri del nuovo progetto della Darsena Europa di Livorno, presentati stamani dal presidente della Toscana Enrico Rossi assieme al presidente dell'Autorità portuale dell'Alto Tirreno Stefano Corsi. In particolare 90 milioni saranno necessari per i dragaggi, 94 per le dighe, 77 per le banchine 23 per gli impianti e 183 per i piazzali.

La banchina della Darsena Europa, seconda la nuova revisione, avrà una lunghezza di 1200 metri contro i 900 dell'attuale progetto e una profondità che da 16 metri potrà spingersi fino a venti. Il terminal si estenderà su una superficie di 62 ettari, che senza più la necessità di lasciarne una parte libera, non pavimentata, per il deposito dei sedimenti, di fatto si tradurrà in spazi ancora maggiori del precedente progetto. La capacità sarà di 1,6 Mteu.

I treni arriveranno sino a 750 metri, direttamente sulla tirrenica. Le opere a difesa prevedono un nuovo tracciato della diga nord fino al limite del bacino del terminale delle autostrade del mare, dighe provvisorie tra la nord e lo sporgente petroli e nuove dighe esterne. Tutte rispettano geometria e funzioni del piano regolatore del porto vigente.

L'orientamento modificato della Darsena Europea, rispetto al precedente progetto, permetterà una più favorevole movimentazione dei container. Inoltre, visto che i privati potranno iniziare a lavorare da subito sulla colmata esistente, ne aumenterà anche l'attrattività.

«Struttura buona per tutte le stagioni elettorali»

## I «numeri» della darsena Europa e le critiche del sindaco Nogarin

LIVORNO - Costi per 467 milioni anziché 667 della precedente ipotesi (ovvero 200 milioni in meno) che con i 195 milioni per l'allestimento del terminal diventano 662 contro gli 862 milioni di euro iniziali. In particolare 90 milioni saranno necessari per i dragaggi, 94 per le dighe, 77 per le banchine 23 per gli impianti e 183 per i piazzali.

Questi i «numeri» presentati a Firenze da Enrico Rossi e Stefano Corsini, del nuovo progetto per la darsena Europa a Livorno che sarà realizzata in cinque

anni anziché nove e due ultime ultimazione dei lavori nel 2022 anziché nel 2026.

Poche ore dopo la presentazione, il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, non ha risparmiato critiche al nuovo progetto. «La darsena Europa è l'infrastruttura più flessibile della storia del Paese. Sembra che i tempi di realizzazione si allungino e si accorcino a seconda delle convenienze politiche ed elettorali, più che sulla base di notizie certe», si legge in una nota del sindaco.

(continua in ultima pagina)



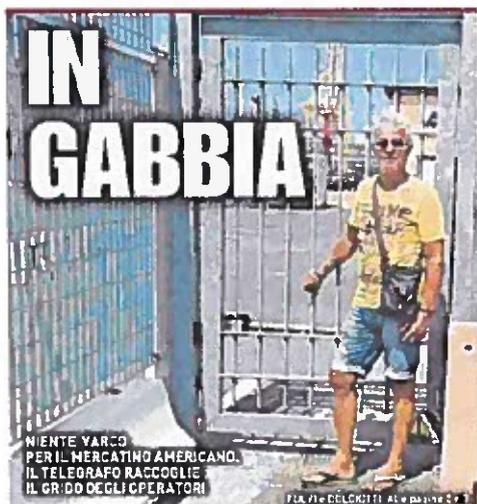
Ceccarelli, Rossi e Corsini alla presentazione del nuovo progetto

## Darsena Europa e Nogarin

daco, a proposito del cronoprogramma reso noto dal governatore della Regione Toscana, per la realizzazione della darsena Europa.

«Nove giorni fa - prosegue Nogarin - abbiamo scoperto leggendo i giornali che per velocizzare i tempi sarebbe stata realizzata una darsena Europa "light". Oggi invece veniamo a sapere che le dimensioni dell'infrastruttura rimarranno le stesse ma la fase di cantierizzazione durerà quattro anni in meno, la metà di quanto previsto. Come è possibile? A quanto ci risulta le uniche risorse effettivamente a disposizione sono quelle della Regione, mentre per il resto non ci sono certezze. Non vorremmo che anche questa volta di finisse per ricorrere solo ai soldi dei cittadini per garantire l'avvio dei cantieri, per poi ritrovarsi con una cattedrale nel deserto incompiuta».

«Il 5 Luglio scorso - afferma il sindaco - ho partecipato a una riunione della Cabina di regia per l'Accordo di programma per il rilancio industriale di Livorno, proprio a Firenze nella sede della Regione. Mi sarebbe piaciuto essere messo a conoscenza delle novità progettuali in quell'occasione, visto che stiamo parlando di un'infrastruttura il cui impatto ambientale, occupazionale e viabilistico ricadrà solo ed esclusivamente su Livorno e sui suoi cittadini. Così non è stato, segno che la darsena Europa risponde a esigenze che non sono quelle di una città, del suo territorio e del suo rilancio economico e produttivo. L'unica nota positiva della giornata è che la task force chiamata a monitorare lo sviluppo della darsena Toscana sarà allargata al Comune di Livorno. Una gentile concessione, di cui prendiamo atto con piacere».



NIENTE VARCO PER IL MERCATINO AMERICANO. IL TELEGRAFO RACCOLLE IL GRIDO DEGLI OPERATORI

## LAVORI ATTESI ENTRO IL 2018

SI SBLOCCA IL PROGETTO PER LA NUOVA DARSENA EUROPA CON AVVIO DEI LAVORI ATTESO ENTRO IL 2018 E FINE NEL 2022, QUATTRO ANNI PRIMA DEL PREVISTO

## «Progetto nuovo: ora rispettate i tempi»

COME sempre, ogni vittoria ha cento padri mentre le sconfitte restano orfane. Il giorno dopo l'annuncio ufficiale del governatore Rossi che la Piattaforma Europa cambia radicalmente, ecco la rincorsa a mettere il cappello sull'idea della 'piattaforma light': sono almeno una dozzina coloro che già in tempi non sospetti parlavano di esagerato gigantismo del progetto. A partire dall'accoppiata Marcucci-Ruffini come prima ipotesi dell'utilizzo delle vasche di colmata, fino al sindaco Nogarini. Tra chi sulla 'piattaforma light' si è giocato di dichiarazioni e relazioni - oltre a memorie allo stesso governatore Rossi - c'è il comandante Angelo Roma. Già ufficiale di marina, già uomo Zim per tutta la portualità nazionale, già presidente di Toremar, Roma oggi non rivendica paternità, ma plaude al nuovo razionalismo. In un quadro nazionale di rivisitazione dei grandi progetti portuali, il nuovo layout della piattaforma Europa è realistico? «Indubbiamente; ed è altrettanto indubbio che adesso dovrà essere ri-



**ESPERTO**  
Angelo Roma  
già uomo  
della Zim e  
della  
Toremar  
è intervenuto  
più volte sulla  
Piattaforma  
del futuro

fatta la gara. Il presidente Rossi ha dato i tempi nuovi: mi auguro che sia possibile rispettarli, il mondo della logistica e dello shipping corre molto velocemente». Come risolvere l'imbuto stradale e ferroviario del Calambrone, che condiziona la Darsena Toscana e condizionerebbe la Darsena Europa? «Non si penserà mica di avere una

Darsena Europa, senza prima aver risolto tale problema? Nel 2023 le navi da 6/8.000 saranno feeder, e noi potremmo anche diventare l'unico porto di transhipment italiano. Mi riferisco a quanto ha detto il Presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci: «In questo momento la politica deve intervenire, abbiamo bisogno di un singolo porto di transhipment, e dobbiamo leg-

gere le vocazioni dei singoli porti». Livorno è una risposta: ma l'assurda strettoia con le porte vinciane e il raccordo tra Scolmatore e Darsena Toscana va eliminata. Il «sistema porti» è strettamente legato alla rete terrestre. «Vero: ma tra pochi anni sarà pronto il sistema di connessione Svizzera-

### IL SOGNO

«Puntare sulle ferrovie per collegare Livorno all'Europa centro/nord»

ra-Italia, e con il collegamento ferroviario dei porti di Livorno, Piombino, La Spezia e Carrara all'Europa ed ai corridoi della Rete Ten-T, la Toscana potrà arrivarci attraverso l'Appennino tra Firenze e Bologna. La soluzione è arrivarci dai porti attraverso la ferrovia Firenze-Pisa: quindi sognare che da Livorno potrebbero partire treni per il centro/nord Europa, a questo punto può diventare del tutto lecito»  
Antonio Fulvi

#### L'OBIETTIVO DEL TRASLOCO

IL TRASFERIMENTO DA PIAZZA XX SETTEMBRE FU FATTO DOPO ANNI DI TRATTATIVA, PER LIBERARE LA ZONA DAGLI STAND

#### IL PROBLEMA DEL PARCHEGGIO

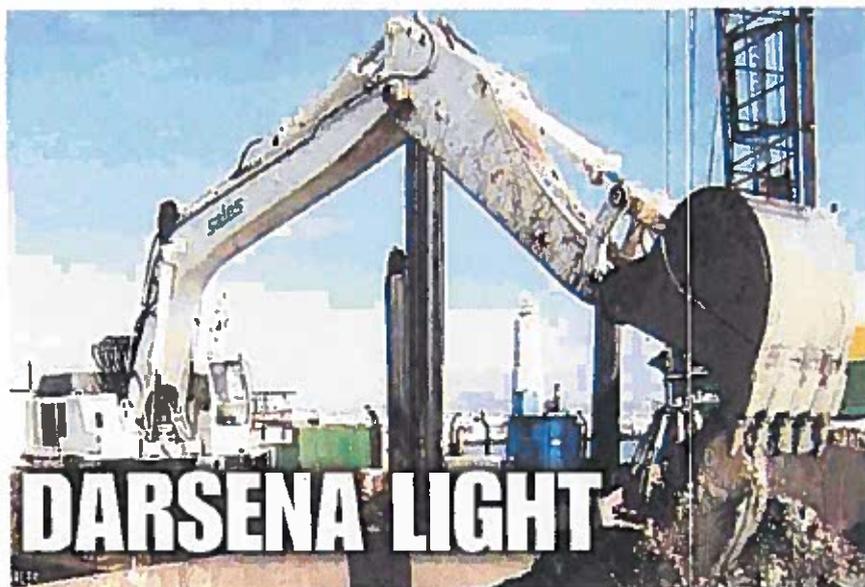
ACCANTO AL MERCATINO AMERICANO I PASSEGGERI DEI TRAGHETTI MONOPOLIZZANO IL PARCHEGGIO PER SETTIMANE

#### LA RICHIESTA

GLI OPERATORI DEL MERCATINO AMERICANO HANNO CHIESTO INCONTRI AL COMUNE E AL SINDACO PORTUALE

-segue

## IL TELEGRAFO IN... PORTO



Cosa dice  
la gente



**PATRIZIA  
NARDINI**  
Commerciante

I turisti si affacciano alla rete per chiedere dove sia il passaggio per arrivare al Mercatino; siamo costretti a dirgli che devono fare tutto il giro e allora se ne vanno via perché raggiungerci è complicato



**RICCARDO  
GIUNCHINI**  
Commerciante

I mesi peggiori per noi sono gennaio e febbraio e luglio ad agosto quando i clienti livornesi, che sono la maggioranza tutto l'anno, vanno al mare e non si rivedono fino a settembre. I turisti poi sono scarsi



**DAVIDE  
GUIDI**  
Cliente

Molti livornesi hanno dimenticato il Mercatino Americano dopo il trasferimento; lo hanno sempre associato a Piazza XX Settembre dove è nato nel '44 all'arrivo dei soldati Usa



**SHOPPING MADE IN USA** Turisti appassionati di prodotti americani e di curiosità vintage girano per il mercatino



## LA REAZIONE

«Questa è una grande opportunità per il territorio»

«DARSENA Europa, fortunatamente i tempi si sono accorciati. Siamo stati i primi, come Pd locale, a lanciare l'allarme per i troppi ritardi. Ringraziamo il responsabile degli enti locali del nostro partito Bruzzesi e il consigliere regionale Gazzetti perché non era un risultato scontato, anzi nei giorni scorsi mi pare ci fosse stato un ripensamento». Yari De Filicaia, consigliere comunale e provinciale del Pd con delega ai porti, interviene all'indomani della conferenza stampa in Regione sull'avvio del progetto. «E' stata salvaguardata l'espansione a mare del porto – dice De Filicaia – e questo è l'elemento fondamentale come pure i tempi, rapidi. Quest'opera permette al nostro scalo di tornare ad essere un porto di interesse ed appetibile. Si può creare davvero un circuito virtuoso che possa garantire nuovi insediamenti e creare posti di lavoro; il territorio ne ha bisogno».

**IMPORTANTE** è stato anche il ruolo del sottosegretario all'ambiente Silvia Velo che ha sbloccato la questione dei dragaggi. «E' chiaro che quel risparmio di soldi che ci sarà con la nuova progettazione dovrà essere investito sul nostro territorio – aggiunge il consigliere – a partire dal

collegamento ferroviario fino alle porte vinciane. Di fronte a questa svolta importante per la Darsena Europa si deve risolvere la vicenda dell'Authority Portuale. Basta con la querelle del comitato di gestione, è scandaloso. Ci sono i presupposti affinché il presidente Corsini nomini il comitato di gestione. Io non giudico il fatto che il sindaco rivendichi di stare nel comitato di gestione, voglio essere laico, ma dico andiamo avanti».

## PIOMBINO

«HA COMUNQUE INVESTITO 130 MILIONI»

ROSSI: «REBRAB, CHE HA DIFFICOLTÀ A PORTARE VIA I SOLDI DALL'ALGERIA PER PROBLEMI LEGISLATIVI DEL SUO PAESE, ALLO STATO ATTUALE HA COMUNQUE MESSO 130 MILIONI»

# «Aferpi, il Governo faccia qualcosa, deve aprire un canale con l'Algeria»

*Rebrab e i soldi bloccati per il piano, il Governatore chiede interventi*

AFERPI, «Il Governo parli con l'Algeria». È la sintesi della richiesta che il governatore della Regione Enrico Rossi ha rivolto ieri al premier Gentiloni, in Consiglio regionale durante l'audizione della Seconda Commissione sulla vicenda dello stabilimento Aferpi. «Mi rivolgo, sommestamente e ringraziando per quanto fatto con l'Addendum che è un punto im-

portante di ripartenza, al Governo dicendo che un investimento così grosso tra due sponde del Mediterraneo non meriterebbe un contatto tra i livelli più alti dello Stato italiano e quello algerino? Anche allo scopo di superare le difficoltà di portare via dall'Algeria i finanziamenti verso l'Italia» ha detto il presidente Rossi, ricordando gli investimenti fin qui fat-

ti dal presidente Issad Rebrab e delle difficoltà con il sistema bancario.

«DELLE difficoltà di inserimento, e le banche stanno lontane anche perché sulla situazione di Piombino si sono scottate, tuttavia Rebrab, che ha difficoltà a portare via i soldi dall'Algeria per problemi legislativi del suo paese, allo sta-

to attuale ha comunque messo 130 milioni nel canale di Piombino. Difficile che uno getti in acqua questa cifra perché non ha voglia di far nulla». È all'ipotesi che ha anticipato Il Telegrafo alcuni giorni, fa della possibile entrata a fianco di Aferpi di più partner, Rossi ha dichiarato che «a noi va bene anche questa altra soluzione ma la condizione fondamentale è che Piombino torni a produrre acciaio» e anche «il reimpiego di tutta l'occupazione deve essere assolutamente salvaguardato». «Il mese di ottobre sarà cruciale - ha dichiarato Gianni Anselmi presidente della Seconda Commissione - o ci sarà Aferpi con un piano industriale o ci sarà un altro interlocutore, che auspico sia con attitudine industriale. Il nostro compito adesso è fissare i paletti e creare le condizioni perché si torni a investire sul nostro territorio e perché, soprattutto, si torni a lavorare. Lavorare per dare un futuro ai propri figli, alla comunità, chiudendo la parentesi degli ammortizzatori sociali».

m. p.



**FIDUCIA**  
Il governatore della Toscana Enrico Rossi ritiene che Issad Rebrab possa risolvere i problemi

## Civitavecchia: Migranti alla banchina 28? In attesa di indicazioni

**CIVITAVECCHIA-** La possibilità che il porto di Civitavecchia possa diventare un hot-spot non è stata mai presa in considerazione del Ministero dell'Interno, come è stato riferito dal Prefetto Mario Morcone al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo.

La riunione in prefettura di giovedì scorso, a cui hanno partecipato anche il Presidente di Majo e il Contrammiraglio Giuseppe Tarzia, Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e Direttore Marittimo del Lazio, ha avuto lo scopo di valutare solo in chiave precauzionale, laddove i porti hot-spot dell'Italia meridionale non avessero più capacità di consentire ulteriori sbarchi, l'idoneità del porto di Civitavecchia allo sbarco, in via eccezionale, di migranti provenienti dall'Africa, individuando a tale fine una possibile banchina.

L' idoneità della banchina 28 è stata poi oggetto di un accertamento tecnico, venerdì scorso, con le diverse amministrazioni competenti, all'esito del quale i tecnici di questa AdSP hanno fatto presente al Prefetto Vicario di Roma che la predetta banchina non è attrezzata per poter consentire lo svolgimento di tutte quelle procedure ed operazioni di controllo sanitario dei migranti che è necessario fare sottobordo.

“Ad ogni modo - conclude il Presidente di Majo - è doveroso anche ricordare l'impatto che questo esodo di migranti, senza eguali, ha sui porti italiani ed in particolare su quelli dell'Italia meridionale. Si auspica pertanto che le diverse iniziative che sta portando avanti il Ministero dell'Interno a livello europeo ed internazionale, affrontando il fenomeno migratorio alla radice e cercando anche la cooperazione del governo libico, possano presto trovare un riscontro positivo”.

# Inchiostro verde

---

Porto di Taranto, "Liberi e Pensanti": Uricchio lasci gruppo per istituzione Zes autonoma



**Riceviamo e pubblichiamo un comunicato stampa con cui il Comitato "Liberi e Pensanti" chiede al Magnifico Rettore dell'Università di Bari, prof. Antonio Uricchio, di lasciare il gruppo di lavoro per l'istituzione di una Zes autonoma per l'area portuale di Taranto.**

"Questo Comitato segue da tempo con particolare attenzione la questione che riguarda l'istituzione di una ZES (Zona Economia Speciale) autonoma per l'area portuale di Taranto, ritenendola di rilevante importanza per lo sviluppo futuro dello scalo Jonico ed in generale dell'intero territorio.

In data 07 giugno 2017 a seguito della deliberazione della giunta regionale nr.899 è stato istituito un gruppo di lavoro che ha il compito di favorire l'attivazione di una ZES per l'area di Taranto, coordinato dal consigliere regionale Gianni Liviano e di cui fa parte, tra gli altri, il Magnifico Rettore dell'Università di Bari, prof. Antonio Uricchio.

In data 20 giugno 2017 l'Organismo di Partenariato della Risorsa del Mare dell'Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (ASDP MAM) che comprende cinque porti (Bari, Brindisi, Monopoli, Barletta, Manfredonia) si è riunito d'urgenza allo scopo di intervenire sul presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano al fine di istituire una sola ZES comprendente le aree portuali di Bari e Taranto o in subordine due ZES indipendenti (Bari e Taranto).

Per fare questo il Presidente Avv. Ugo Patroni Griffi ha dato mandato al Magnifico Rettore Uricchio e alla Prof.ssa Valleri il compito di redigere un documento che "...omissis.. dimostri inconfutabilmente il pregiudizio che l'ADSP MAM (BARI) riceverebbe se non fosse costituita una ZES anche nel territorio in essa compreso. Si sottolinea l'urgenza di procedere prima che la Regione prenda una posizione al riguardo." (vedi allegato).

Riteniamo che la presenza del Magnifico Rettore Uricchio nel gruppo di lavoro ZES per Taranto sia incompatibile con l'attività che lo stesso sta eseguendo a favore di Bari. Pertanto ne chiede l'immediata uscita.

Un comunicato stampa più ampio sarà pubblicato sulle pagine istituzionali del Comitato Cittadini e Lavoratori Liberi e Pensanti e l'argomento sarà trattato nell'assemblea pubblica di stasera alle ore 19.00 presso piazza Sicilia".

# Corriere di Taranto

---

Porto, istituzione ZES. I Liberi e Pensanti: "Fuori Uricchio dal gruppo di Taranto"



*"Questo Comitato segue da tempo con particolare attenzione la questione che riguarda l'istituzione di una ZES (Zona Economia Speciale) autonoma per l'area portuale di Taranto, ritenendola di rilevante importanza per lo sviluppo futuro dello scalo Jonico ed in generale dell'intero territorio".* Questo l'incipit del comunicato stampa dell'ASP Cittadini e Lavoratori Liberi e Pensanti, in merito al futuro del porto di Taranto.

*"Il 7 giugno 2017 a seguito della deliberazione della giunta regionale nr. 899 è stato istituito un gruppo di lavoro che ha il compito di favorire l'attivazione di una ZES per l'area di Taranto, coordinato dal consigliere regionale Gianni Livano e di cui fa parte, tra gli altri, il Magnifico Rettore dell'Università di Bari, prof. Antonio Uricchio – si legge nella nota -. Il 20 giugno 2017 l'Organismo di Partenariato della Risorsa del Mare dell'Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (ASDP MAM) che comprende cinque porti (Bari, Brindisi, Monopoli, Barletta, Manfredonia) si è riunito d'urgenza allo scopo di intervenire sul presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano al fine di istituire una sola ZES comprendente le aree portuali di Bari e Taranto o in subordine due ZES indipendenti (Bari e Taranto). Per fare questo il presidente avv. Ugo Patroni Griffi ha dato mandato al Magnifico Rettore Uricchio e alla Prof.ssa Valleri il compito di redigere un documento che "...omissis.. dimostri inconfutabilmente il pregiudizio che l'ADSP MAM (Bari) riceverebbe se non fosse costituita una ZES anche nel territorio in essa compreso. Si sottolinea l'urgenza di procedere prima che la Regione prenda una posizione al riguardo".*

*"Riteniamo che la presenza del Magnifico Rettore Uricchio nel gruppo di lavoro ZES per Taranto sia incompatibile con l'attività che lo stesso sta eseguendo a favore di Bari. Pertanto ne chiede l'immediata uscita" dichiarano dal comitato che annuncia che un comunicato stampa più ampio sarà pubblicato sulle pagine istituzionali dell'ASP e che l'argomento sarà trattato nell'assemblea pubblica di stasera alle ore 19 presso piazza Sicilia cui sono invitati a partecipare tutti i cittadini interessati.*

politica

## Autorità Portuale. Panarello chiede audizione in Commissione all' Ars

"Il futuro della portualità messinese merita un' adeguata attenzione da parte delle massime istituzioni regionali. Perciò ho chiesto alla presidente della IV Commissione all' Ars, Mariella Maggio, un' audizione urgente con il presidente della Regione e l' assessore alla infrastrutture, gli Enti Locali messinesi (Messina e Milazzo) e le forze sociali, per fare il punto sul confronto in atto tra il governo regionale e quello nazionale". Lo dice il deputato regionale Filippo Panarello, che prosegue: "E' intollerabile il silenzio istituzionale su una vicenda rilevante per le prospettive economiche ed occupazionali di Messina e della Sicilia. L' accorpamento deciso con l' approvazione della legge Del Rio, dell' Autorità Portuale di Messina con quella di Gioia Tauro, non può tradursi in una penalizzazione del sistema portuale messinese ed impone la definizione dei profili di autonomia necessari per garantire lo sviluppo delle attività e le conseguenti ricadute economiche e sociali sul versante messinese. Auspico che analoga iniziativa venga assunta dal Comune di Messina, come ha già fatto il Comune di Milazzo. L' iniziativa degli Enti Locali a tutela degli interessi del proprio territorio è essenziale, anche per sollecitare l' attenzione e l' impegno necessari da parte del governo regionale. L' azione comune delle istituzioni locali e regionali è indispensabile per tutelare gli interessi di Messina e della Sicilia nel confronto, in vista delle prossime scadenze, con il governo nazionale".

## Porti, ultima chance entro il 31 agosto. CapitaleMessina:"Opportunità unica"

CapitaleMessina lancia il suo grido d' allarme sul futuro dei porti **messinesi**: «Stiamo perdendo un' altra opportunità di riscatto socioeconomico ed identitario. L' ultima chance per tutelare i porti **messinesi** termina il 31 agosto. Sono trascorsi più di 15 giorni dal termine della proroga concessa dal Ministero delle Infrastrutture all' **Autorità portuale messinese**, e malgrado i numerosi appelli dell' opinione pubblica cittadina, si registra il silenzio totale della classe politica locale. Ad ulteriore dimostrazione che una delle cause, forse la principale, del declino della nostra città sia da attribuire al deficit di rappresentanza politica di una classe dirigente, che si presenta costantemente, o silente o divisa, agli appuntamenti vitali per lo sviluppo della città. E per questo motivo, poi, le decisioni si prendono in altri luoghi. Così è stato per il Ponte, così è stato per l' **Autorità portuale**» scrivono Gianfranco Salmeri e Pino Falzea che analizzano anche le differenze di azione e peso che altre città riescono a mettere in campo.«Basta guardare, restando in tema di **Autorità Portuale** , alla massiccia ed unitaria reazione delle forze politiche e sociali di Augusta allo scippo della sede da parte di Catania; battaglia vinta grazie ad un ricorso giudiziario ingaggiato col sostegno di tutta la comunità. E nessuno ha minimamente pensato di considerare l' iniziativa espressione di campanilismo o provincialismo. Per quanto invece riguarda noi, il futuro accorpamento, o meglio assoggettamento, dei nostri porti a quello di Gioia Tauro, rischia ormai di essere irreversibile. Non subito, perché crediamo che nonostante la proroga sia scaduta il 30 giugno, difficilmente il Ministro Del Rio procederà alla nomina del presidente designato dell' **Autorità portuale** calabro-sicula, l' assessore calabrese Francesco Russo, condicio sine qua non per avviare l' accorpamento e quindi la definitiva soppressione dell' **Authority messinese**. È poco probabile che prima delle elezioni regionali siciliane, con un Partito Democratico in crisi, il Ministro Del Rio faccia una forzatura, considerato che Crocetta sembra orientato a non concedere l' intesa».Per CapitaleMessina è solo questione di tempo. Prima o poi, verrà completato l' iter della riforma e la nostra **Autorità portuale** scomparirà, senza le necessarie garanzie che tutelino le prerogative e gli interessi dei porti **messinesi**.«La data ultima per intervenire sul Decreto Del Rio è il 31 agosto . La riforma Madia , cioè la legge "madre" dalla quale ha origine il Decreto di riforma del sistema **portuale**, stabilisce che entro quella data il Governo ha l' opportunità di adottare "uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive" della riforma (art.8 comma 6). Rimane, quindi, poco più di un mese per tentare di modificare il Decreto , avviando una trattativa col Governo nazionale al fine di raggiungere una intesa sui decreti correttivi e/o integrativi della riforma, previsti appunto dall' art. 8 comma 6 della Legge Madia.Con lo strumento della revisione del Decreto, si potrebbe scongiurare la soppressione dell' **Authority messinese** o quantomeno ottenere condizioni di autonomia gestionale e garanzie di tutela dei porti di **Messina** e Milazzo. Anche se, sinceramente, disperiamo che ci siano le condizioni e le volontà politiche perché ciò possa accadere. E se così sarà, la città di **Messina** avrà perso un' altra occasione di riscatto socioeconomico, ma anche e soprattutto identitario».

### Autorità Portuale, il punto di De Simone: dall' Area Logistica Integrata alla promozione del crocierismo, e su Tremestieri "nei tempi" - MessinaOra.it

Autorità Portuale, il punto di De Simone: dall' Area Logistica Integrata alla promozione del crocierismo, e su Tremestieri "nei tempi" 19 luglio 2017 Ad un anno dall' inizio del commissariamento dell' Autorità portuale di Messina, il Commissario Straordinario De Simone fa il punto della situazione sul lavoro di un Ente che continua senza rallentamenti il suo impegno amministrativo e programmatico per i due ambiti portuali di competenza. "Per sfruttare al meglio la posizione geografica unica dei due porti da me amministrati ormai da cinque anni", dice il Commissario De Simone "ho ritenuto indispensabile aderire, sin dalla sua costituzione, all' Area logistica integrata (ALI) del quadrante sud orientale della Sicilia, progetto che si propone di definire nell' area una strategia condivisa per lo sviluppo in particolare del sistema portuale, trasportistico e infrastrutturale. La più recente riunione di noi partner ha fatto emergere l' importanza di questo strumento di coordinamento". L' ALI, ricordiamo, ha fra gli aderenti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, l' AdSP del Mare di Sicilia Orientale, i Comuni di Catania, Siracusa e Gela, l' Interporto di Catania, RFI e, appunto l' AP di Messina. L' Authority messinese, al contempo, alla ricerca delle più ampie strategie di sviluppo, partecipa anche all' ALI Gioia Tauro, affinché Messina e Milazzo possano realizzare pienamente la loro vocazione a diventare cerniera trasportistica naturale fra Sicilia e continente e fra Est e Ovest del Mediterraneo. Questa strategia di programmazione e posizionamento su entrambe le sponde dello Stretto, su cui si è lavorato negli ultimi due anni nell' alveo del Piano Nazionale della Logistica, mira a facilitare l' integrazione armonica dei porti di competenza nella AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto. "Proseguiamo inoltre nella nostra azione quotidiana di promozione dei settori portuali strategici, a partire dal crocierismo" continua De Simone. "In tale ambito siamo attivi su più fronti, a partire dall' infrastrutturazione dei porti con la progettazione del nuovo terminal crociere e le procedure relative all' ampliamento e rettifica delle banchine di riva a Messina, così come a Milazzo la realizzazione di un pontile per consentire l' ormeggio all' esterno del Molo foraneo di navi da crociera e l' allargamento dello stesso Molo foraneo al fine di avere maggiori aree a disposizione per il crocierismo. Riteniamo poi fondamentale la collaborazione

## - segue

---

con gli operatori marittimo-portuali, gli Enti Pubblici e le categorie produttive della città, che da anni stimoliamo per rendere sempre più gradevole e organizzata l' accoglienza a terra dei crocieristi". Il Dott. De Simone ricorda quindi che nell' ambito dell' Ufficio di coordinamento per il crocierismo (AP e Assessorato al Turismo del Comune di Messina) si sta lavorando intensamente su diversi fronti, fra i quali l' importante progetto di promozione con la nuova MSC Meraviglia, ammiraglia della MSC Crociere che con i suoi 5700 passeggeri ha programmato nel 2017 ben 23 approdi a Messina. L' Ufficio di coordinamento ha così fornito alla MSC notizie sui siti di interesse turistico-culturale e su nuovi possibili tour cittadini, ha facilitato i contatti fra MSC e le agenzie e le associazioni che organizzano le escursioni, ha insomma realizzato un interscambio costante fra armatore e territorio, molto importante non soltanto per il porto ma soprattutto per il tessuto turistico-economico messinese. E ancora, si sta sviluppando l' attività discendente dal protocollo dei porti crocieristici delle Isole del Mediterraneo Occidentale, che promuove fra le compagnie un itinerario che tocchi Messina, le Baleari, Ajaccio e Alghero. "Sono realtà accomunate da storia, tradizioni, enogastronomia molto simili e tutte estremamente attrattive. Abbiamo presentato l' idea a Gibilterra alla 50° Assemblea Generale di MedCruise, e lo lanceremo definitivamente ad Amburgo al Seatrade Europe, una delle principali fiere internazionali del crocierismo". Gli uffici proseguono infine su tutti i grandi progetti seguiti in quest' ultimo quinquennio. Il PRP di Messina è ormai alla fase approvativa finale e i lavori al pontile di Giammoro stanno per iniziare, come pure sta cercando interlocuzione con gli uffici regionali per definire e portare a termine il banchinamento e fondali del porto di Milazzo. Il nuovo porto di Tremestieri, la cui realizzazione è comunque in capo al Comune, vede l' AP rispettare perfettamente la tempistica delle azioni affidategli, come l' attività di esproprio delle aree interessate dal progetto. Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su [Messinaora.it](http://Messinaora.it) TAGS.

Confindustria

## Porto, Bivona incontra Annunziata

OOO Un confronto per definire una strategia comune tra l' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale, e Confindustria Siracusa. Si è tenuto ieri mattina nella sede di Confindustria in viale Scala Greca l' incontro tra il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Augusta, Andrea Annunziata e il presidente di Confindustria, Diego Bivona insieme ai vicepresidenti e ai rappresentanti delle aziende che operano nel porto di Augusta.

«È stato un incontro molto positivo ha commentato Bivona - che ci ha dato la possibilità di evidenziare la centralità del porto di Augusta nella nuova Autorità di sistema. La presenza di aziende che vi lavorano e che contribuiscono in maniera sostanziale al suo bilancio, ci pone nelle condizioni di dialogare per far sì che vengano realizzati quegli interventi infrastrutturali strategici che ne consolidino il primato della più importante infrastruttura logistica». (\*VICOR\*)

## Asinara, arriva la **tassa di sbarco** Gli operatori: non superi i 2 euro

*Dal primo agosto i visitatori del Parco dovranno pagare un contributo per accedere all' isola Levata di scudi anche della minoranza in consiglio comunale: «Non farà crescere il turismo»*

di Gavino MasiawPORTO TORRESLa maggioranza pentastellata è più che mai decisa ad avviare dal primo agosto il contributo di **sbarco** per chi vuole visitare il Parco nazionale dell' Asinara (questa mattina è prevista una commissione consiliare per la modifica al regolamento) e nel frattempo si levano forti critiche da parte degli operatori e della politica per una decisione che rischia di penalizzare il movimento turistico estivo nell' isola-parco. La prima levata di scudi è della associazione degli operatori del Parco, che raggruppa 42 aziende, che intende rimarcare il proprio disappunto: «Abbiamo rimarcato la criticità nella fase di start up - ricordano il presidente e il vice di Ass.o.Asinara, Antonello Gadau e Veronica Pisu - e proponemmo di partire con il cambio del nome da **tassa** a contributo e anche l' importo sul quantum: già dai primi incontri svolti in Comune con la parte politica e con gli uffici avevamo chiesto che la quota massima non doveva superare le 2 euro nella fase sperimentale». Questo perché alla fine della stagione si sarebbe quantificato l' ammontare riscosso e l' associazione avrebbe proposto delle linee di intervento.

«Certi di avere ancora maggiore chiarezza sui vettori che sono obbligati alla riscossione del tributo - aggiungo Gadau e Pisu - rimaniamo ancora in attesa che l' amministrazione completi i servizi che verranno finanziati dal contributo di **sbarco**». Anche per la segreteria cittadina del Pd la soluzione adottata dalla maggioranza pentastellata avvantaggerebbe solo il "visitatore free": «Ossia quello che non paga le guide e i servizi che offrono gli operatori - dice il segretario Mirko Luiu -, ovvero coloro che per tutto l' anno si muovono alla ricerca di turisti tramite promozioni, campagne pubblicitarie, accordi con tour operator, realizzando investimenti, sostenendo costi e accollandosi anche l' onere di riscuotere il contributo di **sbarco** da cui non trarranno alcun beneficio». Per il Pd il contributo di **sbarco** non può dunque servire a calmierare un settore (il trasporto pubblico senza visita guidata), che per di più è in diretta concorrenza con quello che permette di finanziare il contributo stesso per gli operatori che offrono visite guidate e che rappresentano l' anima dell' accoglienza sull' isola.

«Penso che l' applicazione del contributo di **sbarco** sia un errore che in prospettiva non farà crescere il parco - dice il vicepresidente dell' Ente Parco Antonio Diana - e voglio aggiungere che come Ente non siamo mai stati coinvolti in alcun modo sulla **tassa**, sull' importo e sull' impiego delle eventuali entrate: credo, ad esempio, che finanziare le corse dell' Atp crei una concorrenza sleale nei confronti degli operatori che già operano. Questo tipo di orientamento delle risorse, in prospettiva, abbasseranno la qualità dei servizi offerti».

# Corriere Marittimo

---

Interporto Bologna e RFI, accordo per il potenziamento

## IL NUOVO RUOLO DELL'HUB DI BOLOGNA

**Protocollo d'intesa sottoscritto da Marco Spinedi (Interporto Bologna) e Maurizio Gentile (RFI)**

**BOLOGNA-** Accogliere treni con una lunghezza di oltre 750 metri e supportare così la naturale vocazione dell'Interporto di Bologna, quale "gateway ferroviario" di collegamento sia tra il nord Europa ed il centro – sud Italia, sia con i porti di prossimità del Tirreno e dell'Adriatico.

Questo l'obiettivo del protocollo d'intesa firmato dal **presidente di Interporto Bologna, Marco Spinedi**, e dall'**amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile**.

L'accordo si inserisce nel più ampio quadro di investimenti dedicati al trasporto merci che Rete Ferroviaria Italiana sta portando avanti e che puntano ad adeguare le linee che fanno parte dei quattro *Core Corridor* della Rete Europea TEN-T, con particolare attenzione ai nodi della rete e quindi anche ai terminal di Bologna Interporto.

Nello specifico, gli interventi puntano a dotare le infrastrutture dell'interporto degli standard necessari per il trasporto delle merci, ossia lunghezza dei convogli fino a 750 m, sagoma idonea al transito dei semirimorchi e dell'autostrada viaggiante e massa assiale fino a 22,5 tonnellate/asse. Sarà così possibile realizzare una vera integrazione ferroviaria con i servizi di cabotaggio nazionali e intra-mediterranei, attraverso operazioni snelle di sgancio, ricovero e aggancio di gruppi di carri e un adeguato servizio di parcheggio dei carri ferroviari merci. Grazie a tali interventi, per l'hub bolognese sarà più semplice accogliere nuovi traffici merci, in termini sia quantitativi sia qualitativi, rafforzando la sua posizione strategica di collegamento che lo vede all'incrocio dei Corridoi Baltico-Adriatico, Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo.

I contenuti del Protocollo sono in linea con gli obiettivi del Libro Bianco sui trasporti dell'Unione Europea, che prevedono di trasferire il 30% del traffico merci dalla strada al ferro entro il 2030 ed il 50% entro il 2050, e riflettono la nuova strategia di Interporto Bologna, focalizzata a superare "l'Intermodal Divide" del nostro paese e a posizionare Bologna come hub di nuova generazione.

*"Il protocollo d'intesa con Interporto Bologna – ha evidenziato **Maurizio Gentile**, ad dg RFI – fa parte del più vasto piano di Rete Ferroviaria Italiana per supportare e incrementare il traffico merci su ferro, che ha come obiettivo al 2026 l'adeguamento ai nuovi standard di oltre il 75% delle linee dei Corridoi core della rete TEN-T. L'accordo di oggi assume un'importanza ancora maggiore se si considera la posizione strategica dell'Interporto, che lo rende in maniera naturale punto di connessione di diverse direttrici di traffico".*

## -segue

---

Marco Spinedi, Presidente di Interporto Bologna, sottolinea che *“la firma del Protocollo di oggi rappresenta per Interporto Bologna il primo step in una più ampia strategia che mira al rilancio dell'Interporto di Bologna come un hub ferroviario di primaria importanza a livello europeo nel mercato intermodale. I Binari lunghi 750 m, il definito ammodernamento a P400 della linea Adriatica e di quella Milano Bologna, permetteranno infatti ai terminal di Interporto di adeguarsi agli standard europei e di creare le condizioni per una moderna offerta intermodale rivolta alle 114 imprese di logistica attive all'interno dell'interporto”*.

## Interporto di Bologna: accordo con RFI per il potenziamento dell'impianto e nuovo ruolo Hub ferroviario

(FERPRESS) – Roma, 19 LUG – Accogliere treni con una lunghezza di oltre 750 m e supportare così la naturale vocazione dell'Interporto di Bologna quale "gateway ferroviario" di collegamento sia tra il nord Europa ed il centro – sud Italia, sia con i porti di prossimità del Tirreno e dell'Adriatico. Questo l'obiettivo del protocollo d'intesa firmato oggi dal presidente di Interporto Bologna, **Marco Spinedi**, e dall'amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana, **Maurizio Gentile**.

Lo rende noto un comunicato congiunto di RFI e Interporto di Bologna.

L'accordo si inserisce nel più ampio quadro di investimenti dedicati al trasporto merci che Rete Ferroviaria Italiana sta portando avanti e che puntano ad adeguare le linee che fanno parte dei quattro *Core Corridor* della Rete Europea TEN-T, con particolare attenzione ai nodi della rete e quindi anche ai terminal di Bologna Interporto.

Nello specifico, gli interventi puntano a dotare le infrastrutture dell'interporto degli standard necessari per il trasporto delle merci, ossia lunghezza dei convogli fino a 750 m, sagoma idonea al transito dei semirimorchi e dell'autostrada viaggiante e massa assiale fino a 22,5 tonnellate/asse. Sarà così possibile realizzare una vera integrazione ferro-mare con i servizi di cabotaggio nazionali e intra-mediterranei, attraverso operazioni snelle di sgancio, ricovero e aggancio di gruppi di carri e un adeguato servizio di parcheggio dei carri ferroviari merci. Grazie a tali interventi, per l'hub bolognese sarà più semplice accogliere nuovi traffici merci, in termini sia quantitativi sia qualitativi, rafforzando la sua posizione strategica di collegamento che lo vede all'incrocio dei Corridoi Baltico-Adriatico, Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo.

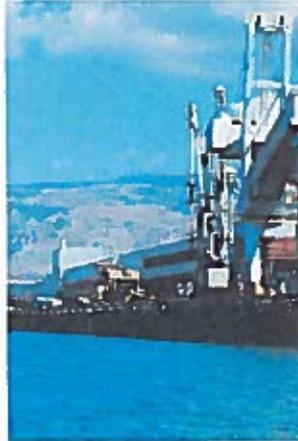
I contenuti del Protocollo sono in linea con gli obiettivi del Libro Bianco sui trasporti dell'Unione Europea, che prevedono di trasferire il 30% del traffico merci dalla strada al ferro entro il 2030 ed il 50% entro il 2050, e riflettono la nuova strategia di Interporto Bologna, focalizzata a superare "l'Intermodal Divide" del nostro paese e a posizionare Bologna come hub di nuova generazione.

*"Il protocollo d'intesa con Interporto Bologna – ha evidenziato Maurizio Gentile, ad e dg RFI – fa parte del più vasto piano di Rete Ferroviaria Italiana per supportare e incrementare il traffico merci su ferro, che ha come obiettivo al 2026 l'adeguamento ai nuovi standard di oltre il 75% delle linee dei Corridoi core della rete TEN-T. L'accordo di oggi assume un'importanza ancora maggiore se si considera la posizione strategica dell'Interporto, che lo rende in maniera naturale punto di connessione di diverse direttrici di traffico".*

Marco Spinedi, Presidente di Interporto Bologna, sottolinea che *"la firma del Protocollo di oggi rappresenta per Interporto Bologna il primo step in una più ampia strategia che mira al rilancio dell'Interporto di Bologna come un hub ferroviario di primaria importanza a livello europeo nel mercato intermodale. I Binari lunghi 750 m, il definito ammodernamento a P400 della linea Adriatica e di quella Milano Bologna, permetteranno infatti ai terminal di Interporto di adeguarsi agli standard europei e di creare le condizioni per una moderna offerta intermodale rivolta alle 114 imprese di logistica attive all'interno dell'interporto".*

**MANFREDONIA** PER UNA PRESUNTA INCOMPATIBILITÀ ALL'AUTORITÀ PORTUALE DEL BASSO ADRIATICO DECISA DAL COMUNE

## I 5 stelle rincarano la dose sulla nomina di Rotice dopo l'esposto all'Anac l'interrogazione a Delrio



Il porto industriale di Manfredonia

● **MANFREDONIA.** C'è anche una interrogazione parlamentare per il "caso" Rotice, sulla sua designazione da parte del sindaco Riccardi a rappresentare la portualità di Manfredonia in seno al Comitato di gestione dell'Autorità di sistema dell'Adriatico meridionale nella quale è compreso il porto sipontino. Una designazione contestata dal Movimento 5 stelle. «Abbiamo sottoposto la vicenda - informa il M5S di Manfredonia - all'attenzione del nostro portavoce alla Camera dei deputati, on. Diego De Lorenzis - che ha depositato una interrogazione parlamentare al Ministro delle Infrastrutture e trasporti sulle eventuali incompatibilità e conflitti di interesse in capo all'ing. Gianni Rotice».

L'interrogazione parlamentare segue l'esposto che lo stesso movimento ha presentato all'ANAC di Raffaele Cantone. A fronte di tale esposto, Rotice ha inviato ai due consiglieri comunali di 5 stelle Gianni Fiore e Massimiliano Ritucci, due lettere nelle quali «al limite della minaccia, ci distillava - riportano nella nota - dal continuare a tenere un atteggiamento, a suo dire, "diffamatorio e calunnioso" nei suoi confronti».

Di qui la nota dei due consiglieri "stellati" indirizzata ai «Cittadini di Manfredonia» per «vernal chiarimenti e serene considerazioni». E dunque: «Ma ci siamo espressi sulle capacità imprenditoriali dell'ing. Rotice nel campo dell'edilizia, ma ci è sembrato necessario il rilevare che l'esperienza dello

stesso in materia marittima si ritrova alla Presidenza della Gespo che ha costruito e gestisce il porto turistico, i cui quattro anni di gestione, con i bilanci in rosso ed alla ricerca di un "socio-gestore", non possono essere certamente considerati "brillanti"».

Fiore e Ritucci evidenziano, rivendicandone il diritto, come «tra i compiti specifici di un consigliere comunale vi sia quello di riconoscere meriti e reali capacità quando si tratta di dirigere ed amministrare un Ente pubblico. Spiega quando, come in questo caso, l'attività dell'Ente in questione è stata ridotta al minimo termine dalla gestione fallimentare degli ultimi dieci anni».

Un rilievo che va oltre il caso specifico per invostre aspetti istituzionali più generali ugualmente se non di maggiore pregnanza politica e tecnica a volere su attività di interesse pubblico. «Ritorniamo meravigliati, ma non più di tanto - osservano i due consiglieri "stellati" - che nessuna forza politica presente in consiglio comunale abbia chiesto pubblici chiarimenti al sindaco Riccardi in merito alla sua scelta e se vi fossero altri non italiani presi in considerazione». E dunque la domanda: «Esiste forse una correlazione tra questa nomina e quella, prossima, a Presidente ASI (Area Sviluppo Industriale) Poggia, nella quale Confindustria Poggia, di cui Rotice è presidente, rappresenta una consistente partecipazione?»

Michele Apollonio

**LA CITTÀ DEL FUTURO**  
LA RIQUALIFICAZIONE POSSIBILE

Conferenza-spettacolo a Torre Quetta con la partecipazione del presidente Emiliano e del sindaco

Alcune immagini dell'idea progettuale di rigenerazione urbana del lungomare sud. In basso, da destra, Decaro, De Bartolomeo, Emiliano e Fregasso (foto Luca Turi)

## L'idea per la nuova costa sud ecco il parco urbano sul mare

Nella proposta di Confindustria e associazioni l'impatto ambientale ed economico

GIARLUIGI DE VITO

● Far ruotare tutto attorno a un mega Parco urbano lambito dal mare. È solo un'idea. D'accordo. Eppure è disvelata in ogni dettaglio, compresa la parte economica. Come dire: carte completamente scoperte. Sicché è già di un'idea, è una visione. Si dirà: è comunque una proposta avanzata da una parte, quella privata, un libro dei sogni. Vero anche questo. Ma la riqualificazione del lungomare Sud presentata in maniera ufficiale ieri sera a Torre Quetta, quanto meno, accelera il dibattito.

L'uscita dal box di Confindustria e Associazioni costruttori che firmano l'idea assieme a un ombrello largo di istituzioni (Politecnico, Università, Ordine Ingegneri, Ordine architetti) e associazioni (Legambiente, Confcooperative), insomma, un merito, lo ha già acquisito quello di rendere urgente il riscatto di un labbro ferito, quasi defunto, della città del mare.

Ieri a Taranto sera, appunto, la conferenza-spettacolo: il racconto attraverso immagini e numeri dell'idea progettuale; la musica della Banda Ostris con la recitazione dell'attrice Lucia Lanera; le video-interviste a volti noti che ricostruiscono la memoria del luogo; le testimonianze dal vivo di esperti e imprenditori. Il tutto davanti al governatore della Regione, Michele Emiliano, e al sindaco di Bari, Antonio Decaro.

Non ha mai fatto mistero, il numero uno di Confindustria Bari e Bari, Domenico De Bartolomeo, sulla necessità di spingere l'acceleratore nella risurrezione del litorale meridionale, visto che a Nord le ruspe sono all'opera. Alcune anticipazioni sono



già state fatte proprio dalle colonne della Gazzetta. Ieri, altra carne sul fuoco. L'idea generale di scoprire in tre il segmento della riqualificazione puntando su piscine costiere (Torre Quetta), museo del mare (al centro) e strutture ricettive di alberghi e residenze (San Giorgio) è stata infarcita di altri dettagli: area relax, giochi per bambini, attrezzature di fitness, giardino tematico, aree verdi, strutture per la balneazione. Di nuovo c'è che del libro dei sogni si è parlato anche del capitolo economico e di quello ecocompatibile. Fermiamoci un attimo al secondo. Dal ciclo dell'acqua piovana (sarà raccolta,

convogliata nelle cisterne e riutilizzata nelle residenze, negli uffici, nell'irrigazione di orti e parchi), alla gestione delle acque reflue (convoglieranno in una centrale di trattamento dalla quale estrarre biogas, fertilizzanti e acqua ripulita); dalle energie rinnovabili, alla gestione dei rifiuti (rete di tubazioni interrata che trasporta il differenziale in una centrale di raccolta di quartiere per lo compostaggio o la produzione di energia), tutto sarà «eco» e «smart», e cioè sostenibile e «intelligente».

L'altra idea forte è quella dell'impatto economico: 510 milioni di investimenti in 10 anni, di cui 385

milioni privati e 125 milioni pubblici. I posti di lavoro? Ottocento all'anno per 10 anni, poi, da 300 a 600 all'anno, a regime.

«Presentiamo un'idea, una traccia di rigenerazione che abbiamo condiviso con un tavolo di lavoro molto ampio», dice De Bartolomeo. Spegna: «È un'idea basata sulla creazione di un grande parco urbano sul mare, forse il più grande d'Europa. Un parco, però, attrezzato e dotato di precise funzioni e strutture turistico-ricreative che possano generare relazioni vive con il resto della città ed anche con potenziali visitatori e investitori esteri. Abbiamo deciso di presentare questa visione alla cittadinanza sulla spiaggia di

Torre Quetta, di recente divenuta meta di attrazione per i baresi, perché essa rappresenta un luogo simbolico: il segno che questa costa può davvero rinascere a nuova vita. Sulla nostra idea ci aspettiamo che si possa generare un dibattito pubblico e che il Comune di Bari ci consideri parte attiva di un confronto di idee per arrivare a condividere la migliore soluzione possibile per questo tratto di litorale».

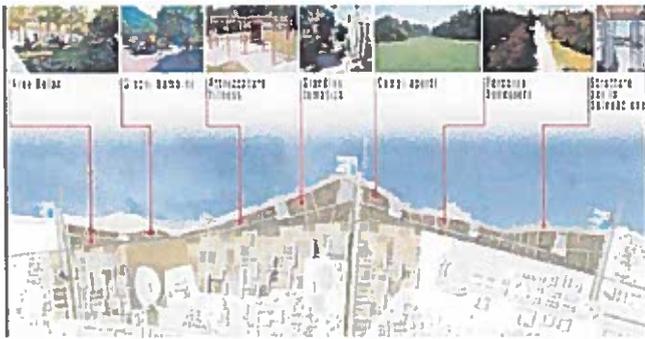
«Abbiamo provato a immaginare un modello di sviluppo multisettoriale - puntella ancora De Bartolomeo - in cui si intrecciano non solo attività turistiche, commerciali, ricreative, culturali, trasporti ed edilizia ecosostenibili, ma anche nuovi servizi 4.0, produzione di energia rinnovabile e incubatori di start up. È un modello di rigenerazione partecipata, che si potrebbe replicare anche in altri Comuni».

### EMILIANO

«Soluzione pazzesca che mette insieme visioni prima impensabili»



- segue



Gli fa eco Beppe Fragasso, a capo di Anco Bari e Bat, la sezione Costruzioni territoriale di Confindustria: «Il dibattito avviato ci ricorda quello delle polis dell'antica Grecia, quella della democrazia, quando il confronto sulle scelte politiche coinvolgeva anche i cittadini. È dunque, alla politica e ai cittadini che proponiamo la nostra visione sul lungomare Sud, convinti che solo attraverso il confronto possa nascere una soluzione condivisa, attesa da decenni. Essere tra gli attori di questa rigenerazione, a valle di un percorso che abbiamo iniziato

con la pubblicazione di uno studio storico e sociologico di questo tratto di costa, rende orgogliosi i costruttori baresi».

Così Loredana Ficarelli, prorettore vicario del Politecnico di Bari: «Per noi, è fondamentale pensare che la forma di un edificio corrisponda ad una precisa "idea di città". Tutto ciò implica la riorganizzazione del paesaggio urbano, in termini di recupero della "bellezza" a partire da un chiaro rapporto, spesso negato, con la costa e con il mare. Il mare, per una città mediterranea costiera, non do-

rebbe rappresentare un limite ma una meta da raggiungere, uno spazio da conquistare verso cui rappresentare la propria identità, così come accade in corrispondenza della città antica, della città Ottocentosa e di quella degli anni Trenta, casi in cui il mare diviene il luogo della scena urbana, la parte più rappresentativa della città, il waterfront, il luogo di rituali inediti, insostituibile per la gente che vede nell'acqua la possibilità di una vita migliore».

E l'economista Gianfranco Viesti s'identifica nell'altra idea forte, quella che incuriosisce di più, l'impatto economico complessivo: «Si pari a 1.700 milioni di euro in dieci anni. Per almeno 1.700 milioni tale impatto ricade sull'economia regionale».

Lui, Michele Emiliano, il sindaco di Puglia, prende atto con ottimismo: «Abbiamo fatto un lungo cammino insieme con Confindustria e Anco con un'ispirazione da rivoluzione francese su quartieri scollati come il San Paolo. Quando diventai primo cittadino nacque l'idea del sindaco "sarto". Stasera culmo con soddisfazione un'evoluzione patetica nella testa della città che mette insieme visioni ambientaliste. La Regione seguirà questo processo anche alla luce del bando da 120 milioni del piano di rigenerazione urbana. E non dimentichiamoci che c'è il nuovo piano regolatore di Bari. Partita un'orchestra che prima ha liberato l'orizzonte del lungomare e poi ha bonificato queste spiagge e penso a Maria Mangoni (porta applauso, ndr). Tutta questa roba di stasera non ci sarebbe stata se non avessimo avuto la capa tosta e questo nuovo approccio scientifico alla decisione politica, favorito anche dalla nostra legge regionale sulla partecipazione».

## Il sindaco Decaro «Tassello che aspettavamo»

Il sindaco Antonio Decaro si dice ottimista: «La città deve recuperare il suo rapporto con il mare, così come prevede lo statuto. La vera sfida della città è il lungomare a sud». E la base di questo recupero parte proprio da Torre Quetta che nei suoi piani si congiungerà a Pane e Pomodoro per 3 chilometri e mezzo. «Questo contributo è il tassello che aspettavamo e che insieme ad altri, di natura esplorativa, come quelli del Politecnico di Milano e quello del Politecnico di Stoccolma per il Piano delle coste ci permetteranno di ridisegnare questi 8,19 chilometri di costa e di far nascere il documento "direttore", la linea guida per il concorso di idee che presenteremo nei prossimi mesi e che fa il paio con il concorso di progettazione per la riqualificazione del waterfront della città vecchia». Documento che, formulato dai progettisti del Pug, sarà proprio la base del concorso di idee. «Scetto non a caso - spiega il primo cittadino - per consentire la massima partecipazione e per non commettere errori del passato». E Decaro lancia un suo suggerimento: «A me piacerebbe che questa strada possa essere eliminata e spostata sul'attuale binario che sarà spostato per il "collo d'oca". Quindi il sedime ferroviario potrà essere una strada e la sede di una grande area ciclopedonale immersa in un parco».

Francesco Petruccioli