



ASSOporti
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- **Assemblea Asoporti** (L'informatore Navale)
- **La Riforma è completa, maxi Coordinamento** (The Medi Telegraph, Il secolo XIX, Ferpress, MF)

Dai Porti:

Trieste:

"...Riperimetrazione Sin Trieste..."(Informazioni Marittime)

Genova:

"...Tresportounito..."(The Medi Telegraph)

"...Blueprint, cambio di rotta..."(Il secolo XIX)

La Spezia:

"...Traffici +14%..."(Il Nautilus)

Livorno:

"...Errore la svotla sull'articolo 16..."(Il Tirreno)

"...Maxi-Darsena..."(Il Tirreno)

Piombino:

"...Crociere, la partenza è stata buona..."(Il Telegrafo)

Napoli:

"...gara per treni dal Porto..."(MF)

Bari:

"...Relitto della Norman fa spazio alle crociere..."
(Gazzetta del Mezzogiorno)

Brindisi:

"...Tavolo definitivo per il rilancio di Brindisi..."(NewspamBrindisiTime, Brindisi sera, La Sicilia, Nuovo Quotidiano di Puglia)

Taranto:

"...Ma attendiamo di conoscere la reale dotazione finanziaria ..."
(Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Stop alla guerra sulle Zes ..."(Nuovo Quotidiano di Puglia)

Olbia:

"...La tassa di sbarco?Aiuterà l'Asinara ..."(La Nuova Sardegna)

Messina:

"...Terminal crocieristico..." (Quotidiano di Sicilia)

Notizie da altri porti Italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Assemblea Assoporti: al via la nuova associazione. Approvate all'unanimità le modifiche allo Statuto



Roma, 20 luglio 2017 - 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 Assoporti", 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 Assoporti saranno trattate sia in sede nazionale che europea.

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

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

Genova - Giro di nomine al ministero: Coletta pronto a sostituire Pujia. Cascetta guiderà la conferenza, nuova squadra per Catalano.



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 diventarne 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.

- segue

In Assoporti (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 Assoporti per aderire all'Alis, l'associazione logistica dell'intermodalità sostenibile presieduta dall'armatore **Guido Grimaldi** - cui sono registrate, pur rimanendo in Assoporti, 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 Maresca** (affari europei), **Stefano Paleari** (finanziamenti e pianificazione), **Giuliano Noci** (gestione rapporti con la Cina), **Angela Bergantino** (aeroporti e trasporto aereo).

Il Secolo XIX

Conferenza porti, i cantieri nel mirino

Delrio: «Ora le banchine sono un sistema unico». Russo coordina, a Ram analisi e pianificazione

GENOVA. Prima riunione ieri al ministero dei Trasporti per la Conferenza di coordinamento delle Autorità di sistema portuale (Adsp), l'ultimo e più importante tassello della riforma dei porti licenziata dal governo lo scorso anno. All'incontro hanno partecipato i presidenti di Adsp riuniti in Assoporti, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio e il suo consigliere Ivano Russo, che sarà coordinatore della Conferenza. La Rete autostrade del Mediterraneo (Ram, società del ministero che si occupa di sviluppare le Autostrade del mare guidata da Ennio Cascetta) affiancherà la Conferenza sui principali dossier di studio, analisi dei traffici e pianificazione strategica delle opere. «La Conferenza - spiega Delrio - è il luogo in cui si concretizza un principio cardine della riforma: far lavorare le Adsp come un unico sistema portuale nazionale, in un'ottica di cooperazione e non di competizione». I principali argomenti all'ordine del giorno ieri sono stati i sistemi informatici, il "fascicolo porti", la gestione dei procedimenti per la realizzazione delle opere. Primo punto quindi la Piattaforma logistica nazionale (Pln, il sistema informatico unico per tutto il sistema logistico italiano). Genova è capofila, qui è stato già concluso il primo passaggio, cioè la messa in comunicazione dei sistemi dei vari operatori del porto, per questo, dice il presidente dell'Adsp, Paolo Signorini, è stata avanzata la richiesta di provare a cominciare la connessione anche con ferrovia e interporti (gli altri scali sin qui coinvolti sono Taranto, Ravenna e a breve La Spezia). Il direttore delle dogane Giuseppe Peleggi, ha fatto un aggiornamento sui corridoi doganali veloci (Fast Corridor, percorsi controllati che permettono lo sdoganamento della merce alla destinazione finale): 15 sinora attivati in Italia, otto su gomma e sette su ferrovia. Punto due: il "fascicolo porto", in sostanza la ricognizione sull'avanzamento delle opere, che sarà conclusa a fine anno. Su questo argomento è stata discussa l'ipotesi di un project manager che possa seguire almeno i procedimenti più importanti. In effetti, la questione lavori pubblici per la Conferenza sarà dirimente per lungo tempo, se è vero che il terzo punto è stato discusso da Stefano Zunarelli, esperto 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) che ha lustrato i sistemi per garantire una progettazione di qualità per le opere: in un Paese che ha 60 mila cantieri oggetto di ricorso di cui un terzo da parte del secondo classificato alla gara (dati del vice-ministro Riccardo Nencini) arrivare all'opera cantierabile e "inattaccabile" in tempi accettabili diventa quindi fondamentale e non facile, per l'accavallamento delle norme. Per questo potrebbero essere predisposti alcuni strumenti per le Adsp: al contributo della Stm per la pianificazione, si potrebbe affiancare un Fondo finanziamento porti della Cassa depositi e prestiti per attingere alle varie fonti, mentre è in discussione una possibile convenzione con Invitalia come centrale di contratto e appalto.

ALBERTO QUARATI

Il Secolo XIX

PUNTI DI VISTA

NUOVE INFRASTRUTTURE PER ACCELERARE LO SVILUPPO

Laparola d'ordine per la Cisl è una sola: sviluppo. Bisogna assolutamente cambiare mentalità rispetto agli ultimi anni, uscire da una visione orientata alla gestione del declino: per questo motivo come Cisl riteniamo pienamente condivisibile l'iniziativa degli stati generali della logistica del Nord -Ovest, tenutisi a Palazzo San Giorgio nel mese di giugno che hanno visto la partecipazione, tra gli altri, del ministro Graziano Delrio, dei presidenti di Liguria, Lombardia e Piemonte insieme ai presidenti della autorità portuali di sistema del Mar Ligure occidentale e orientale, Paolo Emilio Signorini e Carla Roncallo, finalizzato a promuovere lo sviluppo dei porti liguri. È necessario, attraverso opportuni investimenti, costruire un modello completamente diverso, superando le lentezze burocratiche e dando fiducia alle imprese. Sul versante infrastrutture, Genova è tra le città italiane che ancora non dispongono di una rete autostradale moderna ed efficiente, anche per questo motivo è sempre più urgente realizzare i progetti riguardanti la gronda e il nodo di San Benigno (punto critico della nostra viabilità). La gronda è indispensabile per il potenziamento del sistema infrastrutturale, per la riduzione della congestione e il miglioramento dell'accessibilità in uno dei nodi più critici della viabilità genovese. L'opera di San Benigno ha la finalità di migliorare l'accessibilità dai caselli autostradali ai varchi portuali e viceversa, anche nell'ottica di uno sviluppo delle banchine, da calata Bettolo a Ronco-Canepa.

Non possiamo che salutare con favore l'istituzione della Cabina di Regia voluta dalla Regione Liguria per affrontare in modo serio e programmatico le questioni inerenti le opere più urgenti per lo sviluppo del territorio, tra cui l'allargamento della diga, il Blueprint, la Fiera di Genova, l'apertura della bocca di ponente del porto, e la definitiva realizzazione del Terzo Valico, con l'obiettivo di realizzare un doppio scambio di persone e di far uscire in modo rapido e in sicurezza le merci dal porto. I porti liguri vanno attrezzati per competere a livello internazionale e attrarre nuovi traffici: in questo senso il Blueprint a Genova, Waterfront a La Spezia e la piattaforma di Vado vanno in questa direzione. Ma non basta: lo spostamento dei flussi di merce su vettori marittimi di grandi dimensioni implica la necessità di porre soluzioni strutturali adeguate, come l'aumento della profondità delle banchine, gru di ultima generazione e lo spostamento della diga. Per la Cisl lo sviluppo dei porti liguri è la priorità per il mantenimento e la crescita del lavoro e dell'economia.

L'autore è responsabile Cisl infrastrutture, mobilità, logistica e portualità zona. Infatti il trasporto aereo vanta il record di sicurezza.

Si accaniscono contro quelle infrazioni nelle quali basta l'affermazione dell'agente di polizia locale contro la cui parola non vi è alcuna possibilità di difesa.

OLGA TONERO E-MAIL.

STEFANO MASINO

OBIETTIVO: OPERE PIÙ VELOCI E A PROVA DI RICORSI. ALLO STUDIO UN FONDO DI FINANZIAMENTO CON LA CDP

Conferenza porti, i cantieri nel mirino

Delrio: «Ora le banchine sono un sistema unico». Russo coordina, a Ram analisi e pianificazione

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Prima riunione ieri al ministero dei Trasporti per la Conferenza di coordinamento delle Autorità di sistema portuale (Adsp), l'ultimo e più importante tassello della riforma dei porti licenziata dal governo lo scorso anno.

All'incontro hanno partecipato i presidenti di Adsp riuniti in Assoporti, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio e il suo consigliere Ivano Russo, che sarà coordinatore della Conferenza. La Rete autostrade del Mediterraneo (Ram, società del ministero che si occupa di sviluppare le Autostrade del mare guidata da Ennio Cascetta) affiancherà la Conferenza sui principali dossier di studio, analisi dei traffici e pianificazione strategica delle opere. «La Conferenza - spiega Delrio - è il luogo in cui si concretizza un principio cardine della riforma: far lavorare le Adsp come un unico sistema portuale nazionale, in un'ottica di cooperazione e non di competizione». I principali argomenti all'ordine del giorno ieri sono stati i sistemi infor-

matici, il "fascicolo porti", la gestione dei procedimenti per la realizzazione delle opere.

Primo punto quindi la Piattaforma logistica nazionale (Pln, il sistema informatico unico per tutto il sistema logistico italiano). Genova è capofila, qui è stato già concluso il primo passaggio, cioè la messa in comunicazione dei sistemi dei vari operatori del porto, per questo, dice il presidente dell'Adsp, Paolo Signorini, è stata avanzata la richiesta di provare a cominciare la connessione anche con ferrovia e interporti (gli altri scali sin qui coinvolti sono Taranto, Ravenna e a breve La Spezia). Il direttore delle dogane Giuseppe Peleggi, ha fatto un aggiornamento sui corridoi doganali veloci (Fast Corridor, percorsi controllati che permettono lo sdoganamento della merce alla destinazione finale): 15 sinora attivati in Italia, otto su gomma e sette su ferrovia.

Punto due: il "fascicolo porto", in sostanza la ricognizione sull'avanzamento delle opere, che sarà conclusa a fine anno. Su questo argomento è stata discussa l'ipotesi di un project manager che possa seguire al-

meno i procedimenti più importanti.

In effetti, la questione lavori pubblici per la Conferenza sarà dirimente per lungo tempo, se è vero che il terzo punto è stato discusso da Stefano Zunarelli, esperto 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) che ha illustrato i sistemi per garantire una progettazione di qualità per le opere: in un Paese che ha 60 mila cantieri oggetto di ricorso di cui un terzo da parte del secondo classificato alla gara (dati del vice-ministro Riccardo Nencini) arrivare all'opera cantierabile e "inattaccabile" in tempi accettabili diventa quindi fondamentale e non facile, per l'accavallamento delle norme. Per questo potrebbero essere predisposti alcuni strumenti per le Adsp: al contributo della Sm per la pianificazione, si potrebbe affiancare un Fondo finanziamento porti della Cassa depositi e prestiti per attingere alle varie fonti, mentre è in discussione una possibile convenzione con Invitalia come centrale di contratto e appalto.



La Conferenza con i presidenti dei porti e il ministro Delrio MIT

Porti: insediata la Conferenza Nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Ivano Russo il coordinatore

(FERPRESS) – Roma, 20 LUG – Dando piena attuazione alla Riforma della portualità, si è oggi insediata la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale sotto la presidenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. Lo rende noto un comunicato del MIT.

Alla Conferenza sono demandate le scelte strategiche di indirizzo per la portualità italiana in tema di infrastrutture, programmazione, promozione internazionale, innovazione tecnologica.

“La Conferenza – ha detto il Ministro introducendo i lavori – è il luogo in cui si concretizza un principio cardine della riforma: far lavorare le autorità portuali come un unico sistema portuale nazionale, in un’ottica di cooperazione e non di competizione, per valorizzare la Risorsa Mare”.

Il Ministro ha fatto il punto sullo stato di attuazione della Riforma e sull’impatto dei tanti provvedimenti adottati in questi ultimi due anni in tema di dragaggi, semplificazioni dei controlli, digitalizzazione della catena logistica, pianificazione delle opere, riforma della governance, sostegno all’intermodalità.

Il Ministro, che ha delegato Ivano Russo a coordinare i lavori della Conferenza, ha ribadito il ruolo di Assoporti quale struttura tecnica di supporto, mentre sarà la RAM guidata da Ennio Cascetta ad affiancare la Conferenza su tutti i principali dossier di studio, analisi dei traffici, pianificazione strategica delle opere.

Cascetta nominato al vertice di Ram

L'Assemblea degli azionisti di Rete Autostrade Mediterranee Spa, società in house del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha nominato come amministratore unico il professor Ennio Cascetta.

Lo rende noto la stessa Ram precisando che con il passaggio da un Consiglio di amministrazione composto da tre membri all'amministratore unico cambia il modello di governance della società che sarà più snello e flessibile.

Il bilancio 2016 della società ha chiuso con un utile pari a 79.525 euro (+89% rispetto al 2015), mentre 13 sono i progetti comunitari aggiudicati a valere sul Programma Cef e altri programmi europei della società. Anche nel 2016 Ram ha proseguito il lavoro svolto in supporto al ministero dei trasporti per l'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, ha operato per l'attuazione dei progetti comunitari per lo sviluppo delle grandi infrastrutture e reti di comunicazione transnazionali e promosso interventi in materia di Green e Smart Port.

(riproduzione riservata)

Riperimetrazione Sin Trieste, D'Agostino: "Un passo decisivo per lo sviluppo del porto"

La giunta regionale del Friuli Venezia Giulia ha approvato la delibera con cui proporrà al ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare una ridefinizione del Sito di interesse nazionale (Sin) di Trieste che escluda dal perimetro le aree a ridosso del Canale industriale di Trieste. Si tratta di "un passo importante per la riqualificazione industriale dell'area portuale e per lo sviluppo del territorio", hanno commentato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e Stefano Casaleggi, direttore generale di AREA Science Park.

La delibera, proposta dall'assessore all'Ambiente Sara Vito, nasce dal recepimento, lo scorso 10 luglio, da parte del Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati della direzione centrale Ambiente ed Energia di una relazione tecnico-istruttoria sullo stato di contaminazione delle matrici ambientali dell'area.

La relazione, frutto di un tavolo di lavoro tecnico congiunto tra AREA Science Park e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale sullo stato di contaminazione delle matrici ambientali, nasce nell'ambito del protocollo di intesa siglato lo scorso marzo tra i due enti e finalizzato a individuare strategie per attivare e potenziare insediamenti di elevato contenuto tecnologico nell'area retroportuale triestina.

La relazione ha evidenziato come in alcune aree – in particolare quelle a ridosso del Canale industriale dove operano piccole e medie imprese - non sussistono più le condizioni che giustificano il mantenimento dello status di sito inquinato di interesse nazionale. Infatti, dei sette requisiti previsti dalla legge, nessuno è riscontrabile nella zona oggetto di riperimetrazione. Questo significa che le aree del Canale possono essere trattate come un qualunque sito industriale regionale. L'analisi tecnica si è rivelata fondamentale per avviare il processo di riperimetrazione del SIN.

"Si tratta di un provvedimento importante ed atteso che conferma l'impegno della Regione Friuli Venezia Giulia per il recupero e lo sviluppo dell'area industriale di Trieste - afferma D'Agostino-. In questo modo i procedimenti di bonifica diventeranno più rapidi e sarà possibile dare certezze agli investitori. È un nuovo passo avanti verso la ripresa economica del nostro territorio.

"Da qualche mese lavoriamo in stretta collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale con l'obiettivo di individuare modalità innovative per lo sviluppo sostenibile dell'area industriale portuale di Trieste - commenta Casaleggi -. "Caratterizzare, sia dal punto di vista infrastrutturale che ambientale, i terreni di potenziale interesse per nuovi investimenti industriali è il primo e fondamentale passo per avviare la realizzazione di un Industrial Innovation Hub, che valorizzi l'interazione tra ricerca, logistica portuale e industria hi-tech e attiri a Trieste nuove realtà industriali".

Trasportounito: «Bloccati gli accessi ai terminal del porto di Genova»

Genova - L'associazione ha chiesto un incontro urgente con le istituzioni per analizzare il problema.



Genova - **«Gli accessi stradali ai principali terminal del porto di Genova sono ormai cronicamente bloccati e, a pagarne le conseguenze, oltre ai cittadini costretti ad assistere passivamente al collasso della viabilità sono gli autotrasportatori, che pagano un prezzo personale, professionale, di responsabilità normativa oltre che economico e finanziario ormai insopportabile».** A denunciare una situazione è Trasportounito, che a firma del suo coordinatore per la Liguria, Giuseppe Tagnocchetti, ha indirizzato una circostanziata lettera-denuncia al sindaco di Genova, Marco Bucci, al presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, e al presidente dell'Autorità portuale di sistema, Paolo Signorini e al Prefetto di Genova.

Secondo Trasportounito «le code ormai costanti per l'ingresso a gran parte dei terminal, portuali e di cornice, "incapaci, specie nel settore container, di garantire anche con personale adeguato performance produttive" stanno accelerando i tempi di un collasso annunciato del sistema viario genovese che sconta anche gravi problemi infrastrutturali irrisolti e che è incapace di far fronte all'incremento in atto dei traffici. **Per Intanto a pagare il conto salato di questo blocco sono le aziende di autotrasporto: al fortissimo disagio fisico degli autisti, costretti ad ore di attesa sotto il sole, in mezzo alla strada, intrappolati, senza poter andare né avanti né indietro, si sommano risvolti gravissimi anche in termini di sicurezza stradale, di infrazioni al codice della strada e di perdita di produttività ed economia: dopo 4 ore in coda gli autisti terminano i tempi di guida e riposo e non dovrebbero più proseguire il viaggio e si trovano sia nell'incapacità di terminare il lavoro, sia di fermarsi visto che non esistono aree di sosta».**

- segue

Trasportounito ha quindi chiesto un incontro urgente per analizzare il problema prima che imploda, rifiutando già oggi l'ipotesi di trovare spazi di attesa nei piazzali Ilva per decongestionare le direttrici da e per l'aeroporto. «Si tratterebbe di una falsa soluzione - dice l'associazione - che comunque farebbe ricadere sempre sull'autotrasporto il costo delle attese, quando invece risposte concrete in termini di personale addetto e strumenti per gestire le operazioni di carico e scarico dovrebbero essere richiesti ai gestori dei terminal».

GENOVA, ANNUNCIO DI BUCCI **Blueprint, si cambia via le case dal progetto**

COLUCCIA >> 16



IL SINDACO HA ANNUNCIATO LA REVISIONE DEL DISEGNO BLU

Blueprint, cambio di rotta Bucci: «Via tutte le case, coinvolgerò Renzo Piano»

Fra le nuove priorità un centro tecnico per la nautica da diporto, il recupero del Palasport e il rilancio della Fiera

ANNAMARIA COLUCCIA

BLUEPRINT si cambia. Addio agli appartamenti con vista mare, avanti con il progetto di un centro tecnico per la nautica da diporto, che apre nuovi scenari anche sugli attori che potrebbero entrare in campo per realizzarlo.

Il sindaco Marco Bucci lo aveva dichiarato in campagna elettorale e ieri lo ha annunciato ufficialmente a palazzo Turssi, durante la conferenza stampa di presentazione della prossima edizione del Salone Nautico: «Rivedremo le linee guida del Blueprint, dopo di che si passerà alla progettazione e alle gare per la realizzazione dei progetti, probabilmente suddividendo l'area in lotti».

Quindi il Disegno Blu di Renzo Piano per la trasformazione urbanistica del fronte mare di levante, dalle Riparazioni navali a piazzale Kennedy, è destinato a cambiare. Soprattutto rispetto a quel disegno che aveva costituito la base di par-

tenza del concorso di progettazione finito senza un vincitore. «Le linee guida dovranno rispettare cinque priorità per la riqualificazione dell'area - ha spiegato Bucci - Bisogna prevedere la realizzazione di un centro tecnico internazionale per la nautica da diporto e dare più spazio alle Riparazioni navali, ma in modo che siano compatibili con la città e non siano inquinanti. Va rilanciata la Fiera, bisogna recuperare il Palasport e quell'area dev'essere attraversata dalla passeggiata pedonale e ciclabile che noi vogliamo realizzare dalla Lanterna a Capolungo».

Nella lista di Bucci non c'è spazio per le residenze, previste, invece, dal disegno di Piano e, in quantità maggiore, dal bando del concorso indetto un anno fa da Comune e Spim per le aree incluse fra l'ex Nira e piazzale Kennedy. «Non sono nelle linee guida» ha ribadito ieri Bucci a chi gli chiedeva appunto delle residenze. E si tratta di una novità di non poco conto, perché si cancella, evi-

dentemente, una delle potenziali fonti di reddito dell'operazione Blueprint e perché le residenze avevano rappresentato uno degli elementi più discussi del bando di concorso, visto che molti partecipanti avevano contestato la previsione, giudicata eccessiva, di 40 mila metri quadri di superficie residenziale a fronte degli 11.300 previsti dal Disegno Blu che Piano aveva consegnato nel 2015 alle istituzioni locali. E l'architetto genovese, pur non avendo mai commentato pubblicamente quella variazione, non aveva neppure mai fatto accordi che l'avallassero.

Adesso si vedrà quale sarà la risposta di Piano, visto che ieri Bucci ha detto di volerlo coinvolgere, una volta definite le nuove linee guida, così come ha detto di voler coinvolgere altri progettisti genovesi. Non è ancora chiaro, però, come si procederà per assegnare la riqualificazione di quegli spazi, fermo restando la necessità di investitori privati, quindi con il probabile ricorso al project

financing e con la grossa partita della concessione delle aree in ballo. Il sindaco, intanto, ha anche dichiarato di giudicare interessante la proposta di ristrutturazione del palasport presentata dal Coni, ha confermato la scelta di demolire l'ex Nira, mentre non si è sbilanciato sul tombamento del porticciolo Duca degli Abruzzi.

Il cambio di rotta sul Blueprint annunciato da Bucci, però, con il progetto del centro tecnico per la nautica, e l'idillio "scoppiato" con Ucina, stanno già alimentando voci sui nuovi interessi che può suscitare quell'area. Qualcuno legge anche con questa prospettiva il ritorno al Salone Nautico di Paolo Vitelli, patron del gruppo Azimut e anche l'imprenditore che ha realizzato la Marina di Varazze (da dove, per altro, secondo alcune voci, il suo gruppo vorrebbe uscire), e quello del gruppo Gavio, che sarà al Salone con i cantieri Baglietto. I prossimi mesi diranno se dietro queste *rentrée* c'è anche l'interesse per una presenza più radicata a Genova.

coluccia@ilsecoloxix.it

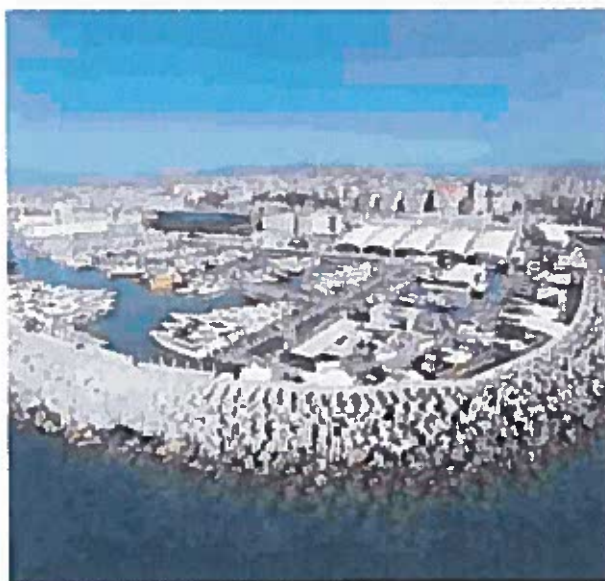
© BY NC ND. ALCUNI DIRITTI RISERVATI

RIPARAZIONI

Sì all'ampliamento degli spazi ma in modo che siano compatibili con l'abitato

INVESTITORI

La rivisitazione del progetto può cambiare il profilo degli operatori interessati



Una veduta singolare della Fiera del Mare

PUNTI DI VISTA

NUOVE INFRASTRUTTURE PER ACCELERARE LO SVILUPPO

ETTORE TORZETTI

La parola d'ordine per la Cisl è una sola: sviluppo. Bisogna assolutamente cambiare mentalità rispetto agli ultimi anni, uscire da una visione orientata alla gestione del declino: per questo motivo come Cisl riteniamo pienamente condivisibile l'iniziativa degli stati generali della logistica del Nord-Ovest, tenutisi a Palazzo San Giorgio nel mese di giugno che hanno visto la partecipazione, tra gli altri, del ministro Graziano Delrio, dei presidenti di Liguria, Lombardia e Piemonte insieme ai presidenti della autorità portuali di sistema del Mar Ligure occidentale e orientale, Paolo Enilio Signorini e Carla Roncallo, finalizzato a promuovere lo sviluppo dei porti liguri. È necessario, attraverso opportuni investimenti, costruire un modello completamente diverso, superando le lentezze burocratiche e dando fiducia alle imprese. Sul versante infrastrutture, Genova è tra le città italiane che ancora non dispongono di una rete autostradale moderna ed efficiente, anche per questo motivo è sempre più urgente realizzare i progetti riguardanti la gronda e il nodo di San Benigno (punto critico della nostra viabilità). La gronda è indispensabile per il potenziamento del sistema infrastrutturale, per la riduzione della congestione e il miglioramento dell'accessibilità in uno dei nodi più critici della viabilità genovese. L'opera di San Be-

nigno ha la finalità di migliorare l'accessibilità dai caselli autostradali ai varchi portuali e viceversa, anche nell'ottica di uno sviluppo delle banchine, da calata Bettolo a Ronco-Canepa. Non possiamo che salutare con favore l'istituzione della Cabina di Regia voluta dalla Regione Liguria per affrontare in modo serio e programmatico le questioni inerenti le opere più urgenti per lo sviluppo del territorio, tra cui l'allargamento della diga, il Blueprint, la Fiera di Genova, l'apertura della bocca di ponente del porto, e la definitiva realizzazione del Terzo Valico, con l'obiettivo di realizzare un doppio scambio di persone e di far uscire in modo rapido e in sicurezza le merci dal porto. I porti liguri vanno attrezzati per competere a livello internazionale e attrarre nuovi traffici: in questo senso il Blueprint a Genova, Waterfront a La Spezia e la piattaforma di Vado vanno in questa direzione. Ma non basta: lo spostamento dei flussi di merce su vettori marittimi di grandi dimensioni implica la necessità di porre soluzioni strutturali adeguate, come l'aumento della profondità delle banchine, gru di ultima generazione e lo spostamento della diga. Per la Cisl lo sviluppo dei porti liguri è la priorità per il mantenimento e la crescita del lavoro e dell'economia.

L'autore è responsabile Cisl infrastrutture, mobilità, logistica e portualità

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



GENOVA – 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.



«Giusto non aver dimezzato il terminal ma è un errore quella svolta sull'articolo 16»

La federazione livornese di Sinistra Italiana «prende atto dell'accelerazione sul progetto Darsena Europa che sostituirà la vecchia proposta messa a bando e attualmente ritirata, auspicando che non ci siano ulteriori rinvii o errori sulla stesura strategica del bando». Ben venga il fatto che il progetto non viene dimezzato con il progetto versione "light": «Non si deve aver paura di espansioni negli investimenti da parte di

network internazionali della logistica che possono essere una valida alternativa a contrastare all'ipotesi di monopolio assoluto di singole compagnie di navigazione». Ma al tempo stesso dev'essere chiaro - si afferma - che questo non può essere «una rinuncia alla sovranità della città sul porto ma una possibilità che il nostro scalo torni ad essere leader all'interno dello scenario Mediterraneo».

C'è bisogno di «una progressiva riorganizzazione del lavoro nel porto, con l'espansione del pool di manodopera in stretto rapporto con le imprese terminaliste». L'esatto contrario delle notizie di stampa riguardo a un'idea del segretario generale Massimo Provinciali: c'è «forte contraddizione rispetto al suo ruolo di presidente di Alp» ed è inopportuno che «gli art. 16 possano fornire lavoro a

chiamata, quando è un servizio esclusivo dell'art. 17».

«Riteniamo - si afferma - che questo progetto non dovrà mai diventare merce di scambio o bacino di consenso politico fine a se stesso, ma risorsa innovativa che possa rilanciare sul panorama internazionale Livorno e la sua capacità di egemonizzare il mercato nel Mediterraneo, come fulcro di sviluppo appetibile per la sua collocazione strategica».

Maxi-Darsena, riparte lo scontro

In campo politico è clima di guerra dopo la sterzata di Regione e **Authority** sul progetto

LIVORNO

L'omano a incrociarsi le prese di posizione sul principale progetto territoriale che riguarda la nostra città: la Darsena Europa, cioè l'espansione a mare del porto di Livorno. Torna, dopo che il governatore Enrico Rossi ha annunciato un drastico cambio di rotta nella gestione della vicenda. Non pote-

va essere altrimenti: del resto, il progetto maxi-Darsena è al centro dell'accordo di programma per il rilancio del territorio labronico in grave sofferenza sociale e quell'intesa, firmata al massimo livello anche dal premier, porta la data del maggio di due anni fa.

È quel che ha sottolineato il fronte delle imprese anche in-

questi giorni richiamando la politica e l'amministrazione a far marciare spedito un progetto che sembra rappresentare l'unica locomotiva possibile di una ripresa economica ancora di là da arrivare.

Finora però, dopo la sterzata annunciata da Firenze, la voce delle imprese non si è ancora sentita: non è escluso che

le organizzazioni di categoria raggruppate nel Coordinamento dell'utenza portuale riprendano a farsi sentire. Pochi giorni fa l'avevano fatto i sindacati con una accusa durissima: si punta più allo scaricabarile che a far decollare gli interessi collettivi del territorio livornese.

LEADER: GIANFRANCO BIANCHI

Il porto di Livorno punta a realizzare la Darsena Europa perché i fondali attuali possono arrivare al massimo a 13 metri di profondità



I fondali sono la principale strozzatura che impedisce l'accesso delle navi oltre gli 8 mila teu e questo limita la competitività dello scalo

PD » INCONTRO CON DELRIO

«Ottenute garanzie dal ministro»

► LIVORNO

Su Darsena Europa e Tirrenica c'è «impegno del governo a andare avanti». Parola della delegazione del Pd toscano che ieri ha incontrato il ministro **Graziano Delrio**: erano presenti **Dario Parrini** (segretario regionale), **Leonardo Marras** (capogruppo in Regione), **Antonio Mazzeo** (vice segretario regionale e presidente commissione regionale sulla Costa), **Lorenzo Bacci** (segretario territoriale), **Stefano Baccelli** (presidente commissione infrastrutture in Regione) insieme a **Vincenzo Ceccarelli** (assessore regionale ai trasporti).

È un passo che arriva dopo lo

scossone dato dal Pd toscano per «dare impulso alla realizzazione di queste opere fondamentali». Parrini parla di «confronto assolutamente positivo», sottolineando che è stato presentato al ministro «l'intero piano di infrastrutture che riteniamo fondamentali per il rilancio della Toscana costiera, compresa la necessità di velocizzare il tratto ferroviario di collegamento con il centro della regione» (è stato ottenuto l'impegno a un incontro specifico con i vertici Fs).

«C'è stato gioco di squadra col livello regionale del partito – dice Bacci – e si è innescata una dinamica estremamente virtuosa». Vale per la maxi-Darsena

ma, secondo Bacci, «anche per la ferrovia Collesalveti-Vada e la possibilità di istituire una zona economia speciale»: un aspetto, quest'ultimo, sul quale torna a insistere anche la nota congiunta della delegazione. Riguarda «l'area retroportuale, come previsto dall'accordo di programma» e punta a «attrarre nuovi traffici e nuova manifattura».

Nello specifico, su Darsena Europa la delegazione "dem" segnala che «ci sono le condizioni per il suo completamento nonché per la realizzazione di altri interventi a corredo, rilevanti per l'intera area livornese e costiera». Il ministro – viene riferi-

to – ha confermato «la volontà di investire i 200 milioni risparmiati» andando a realizzare «ulteriori interventi per lo sviluppo del porto».

A questo – viene ribadito – si aggiunge l'importanza di quanto «messo in campo negli ultimi giorni da parte della Regione con il nuovo cronoprogramma».

Anche sulla Tirrenica – si afferma – è «confermato il massimo impegno da parte del ministro: si va avanti, quindi, e presto ci sarà un'iniziativa istituzionale ad hoc dedicata a riprendere in mano tutte le opzioni in campo con l'obiettivo di realizzare un'infrastruttura sicura a 4 corsie a completamento del Corridoio tirrenico».



Il segretario del Pd livornese **Lorenzo Bacci** all'incontro con il ministro **Graziano Delrio**

L'INTERVENTO

IL RIDISEGNO ERA ORMAI NECESSARIO

Era logico, perfino evidente che una rielaborazione del progetto fosse necessaria. Bisognava riequilibrare il rapporto rischio/valori in un'ottica di praticabilità: i cinque rinvii, la prova lampante!

Ricordo che quanto sopra, era già stato detto dal sottoscritto in più occasioni, ed ultimamente anche uno studio dell'Irpet aveva dimostrato la necessità di ridisegnare il progetto e ridefinire coraggiosamente il bando di gara. All'interno dello studio dell'Istituto regionale, il lavoro del prof. Vittorio Torbianelli (Università di Trieste) aveva messo in luce in particolare proprio la necessità di ridisegnare il sistema delle dighe foranee, per ridurre l'estensione, accettando l'idea, come poi effettivamente fatto, di realizzare dighe "provvisorie", rimanendo così perfettamente nella cornice del vigente piano regolatore. Altro suggerimento era di realizzare immediatamente le aree per il ro-ro automotive, intervento che la versione originale del progetto non permetteva.

Non nascondo che quando ho guardato le slides concernenti la "Nuova prima fase Darsena Europa" sono rimasto favorevolmente colpito.

Terminal. profondità di calcolo -20 metri, lunghezza banchina 1200 metri; superficie 62 ettari, capacità 1,6 milioni di teu, impianto ferroviario elettrificato e treni blocco sino a 750 m direttamente sulla tirrenica.

Opere di difesa. Tracciato della nuova diga nord sino alla fine del bacino del terminal autostrade del mare. Dighe provvisorie tra quella nord e lo sporgente petroli, a costituire la seconda imboccatura. Nuove dighe esterne, costituire la prima imboccatura. Cosa importantissima, «tutte le opere rispettano geometria e funzioni del Prg portuale vigente».

A fronte di un costo complessivo per infrastrutture di 667 milioni di euro con la precedente ipotesi, la stima della nuova soluzione si attesta intorno a 467 milioni, cioè 200

milioni in meno. A ciò si aggiungono 195 milioni di allestimento terminal per un costo complessivo stimato dell'investimento ora pari a 662 milioni di euro contro gli 862 iniziali. Ancora più interessante la stima del "crono programma" della nuova proposta: un totale di cinque anni per completare sia le opere di protezione sia il terminal contenitori.

È previsto anche l'allargamento del canale d'accesso, con l'obiettivo di potenziare la sezione navigabile del canale di accesso per la sicurezza della navigazione e l'operatività del terminal contenitori aspettando la Darsena Europa, e il ripristino dell'acquedotto della torre del Marzocco.

Finisco dicendo che c'è stata un'azione multilaterale di buon senso, che può essere considerato un modello virtuoso della "project review" condivisa (il primo, probabilmente in Italia nel settore portuale), nato su una linea virtuosa portata avanti da questo governo sui porti, e che dovrebbe essere visto come una vittoria di tutti, per il vantaggio (risparmio) collettivo che apporta.

Angelo Roma
ex presidente Toremar

Piombino Elba

www.iltelegrafonline.it
e-mail: cronaca@iltelegrafonline.it

IL PATRIMONIO DA VISITARE

LA CITTÀ DAL PUNTO DI VISTA URBANISTICO
È GIÀ BEN CONFORMATA PER ACCOGLIERE
I TURISTICI, GRANDE PATRIMONIO
CULTURALE E PAESAGGISTICO DA VISITARE

Crociere, la partenza è stata buona «Ma i servizi non sono all'altezza»

I commercianti: «I turisti visitano la città, ma fanno poco shopping»

CROCIERE i primi arrivi della stagione con centinaia di turisti che hanno invaso la città vecchia fanno capire che Piombino può riappropriarsi uno suo spazio nel mercato. Il tour che *Il Telegrafo* ha fatto lunedì scorso dalla Cittadella al Rivellino, a Piazza Rovio, palazzo Applan, il Castello e il porticciolo di Marina vecchia, dimostra che anche il tessuto commerciale cittadino inizia ad entrare nella giusta sintonia. Chiaramente c'è ancora molto da lavorare per migliorare i servizi. L'ex commissario straordinario dell'Autorità di Porto Luciano Guerrieri ha mes-



L'OPPORTUNITÀ L'arrivo dei turisti delle crociere al museo della Cittadella, sempre più visitata

IL PORTO

Resta da completare l'area sbarchi con una zona di prima accoglienza

so l'accento sulla necessità di realizzare un terminal crociere sulla banchina dedicata agli sbarchi. «Con i lavori fatti negli ultimi anni - spiega Guerrieri - il porto di Piombino è in grado di ospitare anche le più grandi navi da crociera al mondo, ora resta da completare l'opera con una zona di prima accoglienza per i turisti. Il progetto spetta alla Port Authority, ma da parte del Comune c'è una disponibilità di massima: «Sì, se Piombino vuole puntare al turismo crocieristico - afferma l'assessore all'urbanistica Carla Maestrini - deve implementare i servizi e quindi il terminal crociere è importante. Anche perché rientra nella filosofia generale del

porto che vede una parte dedicata alle crociere, una al traffico passeggeri e auto per le isole e una alla parte commerciale e industriale. L'area con settori ben distinti nei quali ci siano i servizi necessari per le specifiche caratteristiche delle varie utenze. Per il resto la città dal punto di vista urbanistico è già ben conformata per accogliere i turisti e poi abbiamo beni culturali e paesaggistici in tutto il territorio come la zona archeologica di Baratti e Populonia facilmente raggiungibile da bus navetta in pochi minuti. C'è anche qualche voce critica però: «Se vogliamo fare turismo, come se vogliamo vedere una rinascita delle



Il piano

Questo settore diventi 'industria'

«Vogliamo fare del turismo un'industria». Così il vicesindaco Stefano Ferrini ha risposto a *Il Telegrafo* sull'assalto dei crocieristi al centro cittadino. L'obiettivo è quello di sponsorizzare la città

imprese - spiega Mirko Lami segretario Cgil Toscana - il tema del prolungamento della strada 358 è ineludibile. Serve una strada a quattro corsie per il porto, altrimenti lo scalo non potrà mai essere davvero produttivo al massimo».

E SE MOLTI operatori sono soddisfatti, non tutti i commercianti ritengono che le crociere possano rappresentare un grosso ritorno economico. «I turisti delle crociere visitano la città - commenta Massimiliano Santini - ma nei negozi comprano ben poco, ci vuole di più per rimettere in sesto il commercio piombinense che risente della lunga crisi della città».



Le reazioni degli addetti



CARLA
MAESTRINI
Assessore

Il terminal crociere è un'opera necessaria per sviluppare i servizi dedicati a questo tipo di turismo. Nel futuro potremo crescere ancora con la diversificazione delle attività economiche cittadine...



LUCIANO
GUERRIERI
Ex commissario

Il porto per i lavori fatti in questi ultimi anni si è dotato di strutture tali da poter accogliere anche le navi da crociera più grandi del mondo. Ora resta solo da completare l'opera con il terminal crociere



MASSIMILIANO
SANTINI
Commerciante

Il settore del commercio ha sofferto una grave crisi a Piombino negli ultimi anni, una crisi legata a quella dell'industria. Le crociere da sole non bastano a risollevarci, ci vuole ben altro per ridare speranza agli operatori

**A NAPOLI GARA
PER TRENI DAL PORTO**

■ Il presidente delle Port **Authority** campane, Pietro Spirito, che ha detto: «Abbiamo bandito una gara per nuovi servizi intermodali dal porto verso gli interporti di Nola e Mariglianise. È un bando rivolto alle imprese ferroviarie attive in Italia e chi presenterà l'offerta migliore si aggiudicherà la gara». Spirito ha poi aggiunto che «l'Autorità di sistema portuale ha prima sottoscritto un protocollo di intesa con Rete Ferroviaria Italiana per individuare la capacità di traccie orarie esistenti. Nella fascia notturna sono state individuate cinque coppie di treni al giorno, che collegano il porto di Napoli con i due interporti di Nola e di Mariglianise. Poi è stata prima effettuata una manifestazione di interesse e successivamente indetta una gara, il cui termine scade alla fine del mese di luglio».

Il relitto della «Norman» fa spazio alle crociere

Il pm dà il parere favorevole allo spostamento nel porto

● **BARÌ** Il relitto del traghetto «Norman Atlantic» rimarrà a Bari, ma lascerà la banchina numero 12, dove è fermo dal febbraio 2015, per non danneggiare il traffico turistico e per ridurre i costi connessi alla vigilanza: sarà spostato presso la banchina numero 31, quella utilizzata giorni fa per lo sbarco dei migranti da una nave militare britannica. Ieri il pm Ettore Cardinalli, che indaga sul disastro del dicembre 2008 in cui persero la vita 11 persone (18 sono tuttora disperse), ha infatti dato parere positivo al trasferimento chiesto dall'Autorità portuale di Bari, previa verifica dei requisiti e «con l'esclusione di ulteriori costi a carico della Procura».

L'ormeggio della motonave costa infatti circa 100mila euro al mese, cifra che dovrebbe essere addebitata all'armatore, ma che per il momento grava sulle spese di giustizia (altri 300mila euro sono stati anticipati per i pontoni necessari all'accosto). La stessa società armatrice, la Visemar di Carlo Visentini (custode giudiziario del relitto tuttora sotto sequestro), l'11 luglio aveva espresso perplessità sull'ipotesi di spostamento presso la banchina 31 avanzata dal presidente dell'Autorità portuale, Ugo Patroni Griffi. La Procura ha invece inteso privilegiare le esigenze di fruibilità dello scalo di Bari, che rischiava di essere danneggiato dall'indisponibilità del molo 12. Ora, infatti, Bari può accogliere la contemporanea sosta due navi da crociera. «Nel giorno scorsi» ha



CAMBIA BANCHINA

Il relitto del traghetto «Norman Atlantic»: il pm ha dato parere favorevole al suo spostamento all'interno del porto di Bari (foto Luca Ton)

scritto Patroni Griffi al pm è già pervenuta una richiesta di disponibilità di ormeggio da parte della Aldo Cruises per una data in cui è confermata la presenza della Costa Luminosa e della Mac Musica», richiesta cui Bari deve rispondere negativamente «e sarebbe la prima volta in assoluto».

Al contrario, le banchine 30-31 (presso il braccio del nuovo molo foraneo, destinato proprio all'ormeggio di navi in disarmo e in sosta) «si trovano in un'area sterile presidiata dal personale dell'Autorità, per cui si potrebbe fare a meno del servizio di vigilanza prescritto dalla Procura e dei relativi costi». Il «Norman» in questo modo sarebbe anche al riparo dagli sguardi dei viaggiatori, che oggi all'ingresso in porto vengono «salutati» da un relitto: per questo, negli scorsi mesi, l'operatore inglese Thomson aveva deciso di

lasciare Bari trasferendosi a Taranto. Non a caso l'Autorità portuale ha annunciato che si costituirà parte civile nei confronti dell'armatore per chiedere il risarcimento del danno d'immagine.

L'inchiesta della Procura di Bari vede indagate a vario titolo 16 persone tra cui l'armatore, il comandante del «Norman» e alcuni membri dell'equipaggio, con le accuse di naufragio, omicidio colposo plurimo e lesioni. Coinvolta, oltre la Visemar, anche la società greca Anek, che aveva noleggiato il traghetto per il viaggio trasformato in tragedia. Per la gestione dell'indagine tecnica sull'incidente (non è stato consentito alla delegazione del ministero tedesco di accedere al relitto e ai documenti) l'Italia rischia una procedura di infrazione in sede europea.

[n.r.]

Incontro a Roma per parlare dei progetti da 178 mln. Bianco (Asi): "Tavolo definitivo entro metà settembre"



BRINDISI – *Al termine dell'incontro romano, il Presidente dell'Asi Mimmo Bianco ha espresso grande soddisfazione per l'esito del tavolo tecnico interministeriale. Presenti a Roma tutti i rappresentanti dei principali enti locali; l'occasione, d'altronde, è davvero ghiotta, perché si parla di progetti per 178 mln di euro. Questo il commento di Bianco.*

Il Prof. Claudio de Vincenti, un uomo ed un Ministro di parola!
Dopo l'incontro del 26 maggio presso il Consorzio ASI di Brindisi nel quale abbiamo rappresentato al Ministro i "Progetti Strategici per Brindisi", questa mattina presso la sede della Presidenza del Consiglio si è tenuta la prima riunione del Tavolo Tecnico per Brindisi, con la partecipazione di Loredana Capone per la Regione Puglia, Maurizio Bruno per la Provincia di Brindisi, il Prefetto Santi Giuffrè per il Comune di Brindisi, il Prof. Ugo Patroni Griffi per l'Autorità Portuale, il sottoscritto per il Consorzio ASI di Brindisi, Giuseppe Marino per Confindustria Brindisi, con i tecnici del Ministero dell'Ambiente, dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti.

- segue

Presenti i Parlamentari Sen. Salvatore Tomaselli, Sen. Vittorio Zizza e l'On. Elisa Mariano.

Altri due incontri tecnici sono stati concordati da svolgersi entro la prima settimana di agosto, necessari per approfondire le tematiche "aree SIN" e BIP – Brindisi Industrial Park, per giungere rapidamente al tavolo definitivo previsto per la metà di settembre.

Insieme si può!!

INSEDIATO A ROMA DAL MINISTRO DE VINCENTI IL TAVOLO PER IL RILANCIO DI BRINDISI

Ecco la nota inviata dal senatore Salvatore Tomaselli (PD):

Si è tenuta nel pomeriggio a Roma, presso la sede del Ministero per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno la riunione di insediamento del Tavolo interistituzionale sulle prospettive di sviluppo delle infrastrutture e dell'area industriale di Brindisi alla presenza del Ministro Prof. Claudio De Vincenti.

All'incontro hanno, altresì, partecipato dirigenti dei Ministeri interessati (Sviluppo Economico, Infrastrutture e Ambiente), i colleghi parlamentari Elisa Mariano e Vittorio Zizza, l'Assessore regionale Loredana Capone, il Presidente della Provincia Maurizio Bruno, il Commissario straordinario del Comune di Brindisi Prefetto Santi Giuffrè, il Presidente dell'Autorità portuale del basso Adriatico Ugo Patroni Griffi, il Presidente del Consorzio ASI Domenico Bianco e il Presidente di Confindustria Brindisi Giuseppe Marinò.

Nel ringraziare sentitamente il Ministro De Vincenti per aver raccolto con grande sensibilità la nostra sollecitazione, dapprima partecipando alla riunione preparatoria a Brindisi del 26 maggio scorso e poi dando seguito all'impegno assunto alla convocazione del tavolo odierno, voglio esprimere altresì la gratitudine alle rappresentanze istituzionali presenti per la disponibilità manifestata in queste settimane a voler proficuamente sperimentare un percorso di lavoro comune sui temi dello sviluppo locale, da tempo smarrito.

La riunione di oggi, su indicazione dello stesso Ministro De Vincenti, sarà seguita da incontri tecnici già programmati per il 26 luglio e il 2 agosto allo scopo di verificare la fattibilità delle proposte elaborate dal territorio: la rete dei servizi nell'area industriale di Brindisi, valorizzando la forte presenza di aziende energetiche e che producono utilities utili all'intero sistema; le potenzialità del porto con interventi volti al potenziamento delle infrastrutture portuali e logistiche; il tema delle bonifiche e del rilancio della Cittadella della ricerca.

Una giornata importante che premia il lavoro, spesso silenzioso, di questi mesi volto a costruire le condizioni politiche e istituzionali per questa opportunità che, mi auguro, insieme si possa cogliere pienamente.

TOMASELLI: Insediato dal Ministro De Vincenti il Tavolo per il rilancio di Brindisi



Si è tenuta nel pomeriggio a Roma presso la sede del Ministero per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno la riunione di insediamento del Tavolo interistituzionale sulle prospettive di sviluppo delle infrastrutture e dell'area industriale di Brindisi alla presenza del Ministro Prof. Claudio De Vincenti.

All'incontro hanno, altresì, partecipato dirigenti dei Ministeri interessati (Sviluppo Economico, Infrastrutture e Ambiente), i colleghi parlamentari Elisa Mariano e Vittorio Zizza, l'Assessore regionale Loredana Capone, il Presidente della Provincia Maurizio Bruno, il Commissario straordinario del Comune di Brindisi Prefetto Santi Giuffrè, il Presidente dell'Autorità portuale del basso Adriatico Ugo Patroni Griffi, il Presidente del Consorzio ASI Domenico Bianco e il Presidente di Confindustria Brindisi Giuseppe Marinò.

Nel ringraziare sentitamente il Ministro De Vincenti per aver raccolto con grande sensibilità la nostra sollecitazione, dapprima partecipando alla riunione preparatoria a Brindisi del 26 maggio scorso e poi dando seguito all'impegno assunto alla convocazione del tavolo odierno, voglio esprimere altresì la gratitudine alle rappresentanze istituzionali presenti per la disponibilità manifestata in queste settimane a voler proficuamente sperimentare un percorso di lavoro comune sui temi dello sviluppo locale, da tempo smarrito.

La riunione di oggi, su indicazione dello stesso Ministro De Vincenti, sarà seguita da incontri tecnici già programmati per il 26 luglio e il 2 agosto allo scopo di verificare la fattibilità delle proposte elaborate dal territorio: la rete dei servizi nell'area industriale di Brindisi, valorizzando la forte presenza di aziende energetiche e che producono utilities utili all'intero sistema; le potenzialità del porto con interventi volti al potenziamento delle infrastrutture portuali e logistiche; il tema delle bonifiche e del rilancio della Cittadella della ricerca.

Una giornata importante che premia il lavoro, spesso silenzioso, di questi mesi volto a costruire le condizioni politiche e istituzionali per questa opportunità che, mi auguro, insieme si possa cogliere pienamente.

Per inserire Il Gnl nella strategia energetica nazionale

Il Comune richiederà un tavolo interministeriale

Ad oggi la strategia energetica nazionale non prevede nessun deposito GNL in Sicilia mentre tre sono previsti in Sardegna. Nel resto d' Italia solo Ravenna, Livorno e Venezia, dove la rete di distribuzione ha già preso piede grazie ad imprenditori lungimiranti con ampia capacità di visione. «Gela se Eni iniziasse a muoversi con passo deciso e spirito imprenditoriale, rimane l' unica candidatura ufficiale per la Sicilia». hanno detto il sindaco Messinese ed il suo vice Siciliano. «Chiederemo già oggi - aggiungono - l un tavolo di partenariato socio-economico istituzionale per mettere a sistema quanto già ottenuto con l' istituzione dell' Area Logistica Integrata per il rilancio della portualità siciliana (Catania, Augusta e Gela) con le nuove iniziative in valutazione quale l' istituzione della Zona Economica Speciale e l' inserimento di Gela all' interno dell' autorità di sistema portuale Catania/Augusta in alternativa ad Augusta come porto della rete Ten-T per la produzione industriale di gas liquefatto e relativa rete di distribuzione a terra e per la marineria»

Sviluppo di industria e logistica A Roma il tavolo con il governo

● Si è insediato ieri a Roma, alla presenza del Ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno Claudio De Vincenti, il Tavolo per il rilancio industriale e infrastrutturale di Brindisi.

Alla riunione odierna, che è solo la prima di una lunga serie, hanno preso parte dirigenti dei Ministeri interessati (Sviluppo economico, Infrastrutture e Ambiente), i senatori Salvatore Tomaselli, Vittorio Zizza, Francesco Bruni, l'onorevole Elisa Mariano, l'ormai ex assessore regionale allo Sviluppo economico Loredana Capone, il presidente della Provincia di Brindisi Maurizio Bruno, il commissario straordinario del Comune di Brindisi Santi Giuffrè, il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi, il presidente del consorzio Asi Domenico Bianco nonché il presidente ed il direttore di Confindustria Brindisi Giuseppe Marinò e Domenico Guarini.

Nel corso della riunione è



**Riscuote grande interesse
il nostro progetto
del Brindisi Industrial Park
Si parla anche di bonifiche**

Il tavolo interistituzionale per l'industria e la logistica a Brindisi insediato ieri

stato illustrato al ministro il progetto "Brindisi Industrial Park" che ha nell'area industriale di Brindisi il suo punto forte con la presenza all'interno del polo industriale di aziende energetiche e che producono utilities utili all'intero sistema; l'attenzione è stata volta anche alle potenzialità del porto e quindi alle connesse attività portuali e retroportuali. Per verificarne la praticabilità è stato costituito un gruppo di lavoro tecnico che riferirà poi, a metà settembre,

sull'esito degli approfondimenti. Gli incontri tra i tecnici dei ministeri e degli enti interessati si svolgeranno, per la precisione, il 26 luglio ed il 2 agosto prossimi. In queste occasioni si verificherà la fattibilità delle varie schede progettuali e come lavorare alle risorse con il governo, con il quale gli enti locali si rivolgeranno a settembre per il prossimo tavolo politico.

Soddisfatto il senatore Tomaselli, che ha seguito da vicino la vicenda. «Il primo ri-

sultato che volevamo - sottolineo - è l'insediamento del tavolo tecnico. E ci siamo riusciti. Ma abbiamo chiesto anche l'accelerazione sull'utilizzo di quei 25 milioni di euro per le bonifiche che abbiamo da quattro anni e che non abbiamo mai utilizzato».

Ottimista anche il presidente della Provincia Bruno, anche lui presente al tavolo. «È andata bene», commenta subito dopo la riunione. «Abbiamo presentato i progetti illustrati qualche tempo fa nella sede dell'Asi. Il 28 di questo mese manderemo un nostro tecnico per una riunione operativa coordinata sempre dal Ministero per la Coesione territoriale. I primi di agosto, ci sarà una seconda riunione tecnica, dopo di che chiederemo tutto con un nuovo tavolo istituzionale dopo la metà di settembre, intorno al 17 o 18. Oggi (ieri per chi legge, ndr) non abbiamo però parlato di risorse. Prima, infatti, i tecnici devono fare chiarezza sui progetti presentati, che riguardano soprattutto la logistica e il porto. Poi, alla luce di que-

sti incontri tecnici, vedremo il da farsi nel nuovo tavolo istituzionale».

«Ha riscosso molto interesse - commenta invece il presidente dell'Asi Bianco - il progetto del Brindisi Industrial Park, un anello tecnologico che dovrebbe connettere tutte le aree industriali del territorio con utenze come energia, vapore, acqua demineralizzata. Un progetto la cui prima parte vale 70 milioni di euro e copre l'80 per cento delle utenze. In sostanza, le aziende che hanno in esubero utilities le immetteranno nella rete ad un prezzo concorrenziale. Il secondo punto riguardava invece la condivisione col Ministero dell'Ambiente di una rivalutazione della nostra area Sin, che tanto ha bloccato il territorio, magari ripietrificandola e creando delle mappature perché si sappia preventivamente in quali aree si possono fare alcune attività e in quali no. Ma il vero obiettivo è l'ammorbidimento dell'area Sin, visto che solo il 2,6% dei terreni indagati necessita di bonifica».

F.R.P.



dell'Autorità portuale di sistema del Mar Jonio



creti legge il dato che viene in evidenza è che, in presenza di due Autorità di sistema portuale, si porrebbe oggi un problema di composizione del Comitato di indirizzo e di gestione della Zes; ciò in quanto il decreto prevede che il Comitato chiamato a gestire la Zona economica speciale è presieduto dal presidente dell'Autorità portuale e che il segretario generale dell'Autorità portuale svolge le funzioni amministrative. Per cui, in presenza di due Autorità di sistema si dovrebbe procedere ad una scelta sulla composizione del Comitato di indirizzo e di gestione della Zes.

Ritengo che le novità introdotte possano depotenziare i vantaggi connessi alle Zes?

«Bisogna attendere, anche

per capire la dotazione finanziaria e, quindi, valutare se un ampliamento delle Zone economiche speciali produca una riduzione dei benefici. In ogni caso, la procedura prevede che la Regione predisponga un piano strategico di sviluppo che deve essere allegato alla proposta e un'indicazione specifica delle aree. Dopo di che la proposta viene inoltrata alla Presidenza del Consiglio che deciderà insieme agli altri Ministeri competenti. Credo che, non appena il decreto sarà convertito in legge, le Regioni si attiveranno per creare dei tavoli di approfondimento e di proposta. Sono certo che alla fine si individueranno le soluzioni migliori per tutti».

Il territorio jonico era al lavoro già da tempo.

«Diciamo che si stava già lavorando sulla proposta delle tre Zes, Gioia Tauro, Napoli-Saleramo e Taranto. Ora il decreto estende la possibilità di presentare le proposte. Bisognerebbe attendere le valutazioni delle Regioni e del governo. Non si può attendere il secondo decreto, ma bisogna continuare a lavorare. Il quadro completo lo avremo a metà ottobre, che è il periodo in cui è prevista la pubblicazione del secondo decreto. Sicuramente, la Zes è uno strumento importantissimo che si invocava da tempo, perché consente ai porti del Sud di poter presentare in maniera più competitiva nel panorama del Mediterraneo».

Con le novità di origine parlamentare approvate dalla commissione bilancio del Senato al decreto legge per la crescita del Mezzogiorno, prendono sempre più forma le Zone economiche speciali (Zes). Primo punto di chiarezza: le Regioni interessate potranno presentare una o al massimo due proposte di istituzione di Zes quando siano presenti più aree portuali collegate alla rete transeuropea dei trasporti. Le Regioni che non le hanno (in sostanza il riferimento è ad Abruzzo e Molise) potranno presentare istanza in forma associativa se continue o in associazione con un'area portuale che abbia le caratteristiche previste. Un'altra novità riguarda i Cluster tecnologici nazionali come strumenti per l'accelerazione e la qualificazione della programmazione nel campo della ricerca e innovazione a favore del Mezzogiorno. Altre misure, di carattere bipartito, riguardano il trasporto pubblico locale, come la tutela contrattuale in caso di cambio di gestore e il mantenimento delle norme sul contratto degli autotrasportatori.

Al netto delle correzioni, resta la sostanza di una misura che punta a rilanciare la ripresa del Mezzogiorno, attraverso strumenti studiati su misura per le regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Uno dei punti di forza del Decreto per il Sud varato di recente dal governo. L'istituzione delle zone economiche speciali (Zes) punta a stimolare lo sviluppo di imprese insediato o di nuova istituzione all'interno delle stesse, creando condizioni favorevoli di natura economica, finanziaria e amministrativa.

Le esperienze. Attualmente si contano al mondo circa 2.700 Zes, Cina e Dubai gli esempi più noti. In Europa sono circa una settantina, 14 delle quali istituite in Polonia. Proprio la Polonia rappresenta un "prototipo" interessante, invocato come modello. Secondo studi comparati sulle Zes, la loro introduzione in Polonia avrebbe contribuito ad una crescita media del Pil nelle regioni interessate pari al 4,12%. La crescita degli investimenti esteri sarebbe sta-

ta favorita dall'arrivo dei giganti dell'industria automobilistica come General Motors, Fiat e Toyota. Molte Zes africane, invece, non hanno prodotto i risultati sperati a causa della mancanza di infrastrutture e delle inefficienti burocrazie che hanno tenuto lontani gli investitori. L'alternativa alle Zes è rappresentata dalle "Zone franche urbane (aree intra-comunali di dimensione minima prestabilita dove si concentrano programmi di defiscalizzazione per la creazione di piccole e micro imprese, con l'obiettivo prioritario di favorire lo sviluppo economico e sociale di quartieri ed aree urbane caratterizzate da disagio sociale, economico e occupazionale, e con potenzialità di sviluppo inespresso), che rispetto a quelle economiche speciali hanno un regime più semplice e non hanno l'obiettivo di attrarre capitali.

L'istituzione. Ogni singo-



Il ministro della Coesione territoriale Claudio De Vincenti

la Zes nascerà sulla scorta di un decreto del presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, di concerto con Mef e Mit, su richiesta delle singole Regioni interessate. Alla luce dell'intervento correttivo attuato sulla norma, il governo regionale sarà chiamato a proporre l'istituzione delle Zes a Taranto e nei porti del basso Adriatico da Bari a Brindisi.

I benefici. Le aziende che rientrano all'interno dei confini geografici delle Zes potranno usufruire di speciali condizioni, in relazione alla natura degli investimenti e delle attività di sviluppo di impresa, grazie all'introduzione di benefici fiscali e semplificazioni amministrative, per lo sviluppo di attività già in essere o destinate a nascere.

Le risorse. Ad oggi si stimano nelle prime aree di istituzione quattro investimenti di 40 milioni di euro nel 2018, cinque investimenti di 40 milioni di euro nel 2019 e tre investimenti di pari importo nel 2020, oltre agli investimenti nei limiti ordinari del credito d'imposta. Le Zes saranno, inoltre, dotate di agevolazioni fiscali aggiuntive, rispetto al regime ordinario del credito d'imposta al Sud. In particolare, oltre agli investimenti delle Piccole e medie imprese, saranno eleggibili per il credito d'imposta investimenti fino a 50 milioni di euro, di dimensioni sufficienti ad attirare player internazionali di grandi dimensioni e di strategica importanza per il trasporto marittimo e la movimentazione delle merci nei porti del Mezzogiorno.

I nodi. Nei giorni scorsi i tecnici del Senato avevano manifestato dubbi circa l'effettiva copertura finanziaria. E con riferimento all'utilizzo delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione avevano spiegato: «Andrebbe assicurato che l'utilizzo delle citate risorse non comprometta gli interventi già programmati a valere sulle risorse del fondo stesso, confermando altresì che non disculcano effetti negativi sul fabbisogno di cassa per effetto dei particolari coefficienti di spendibilità delle predette risorse».

N.Qua.

che cosa sono

Investimenti e sconti fiscali per rilanciare il Mezzogiorno

Le proposte delle Regioni passeranno al vaglio del governo

1 Le ultime modifiche

Le Regioni interessate possono presentare una o al massimo due proposte di istituzione di Zes quando siano presenti più aree portuali collegate alla rete transeuropea dei trasporti.

2 Gli obiettivi della misura

Punto di forza del Decreto Sud la misura mira a rilanciare la ripresa del Mezzogiorno, attraverso strumenti studiati per le regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia.

3 Le risorse già in cassa

Ad oggi previsti nelle prime aree di istituzione quattro investimenti di 40 milioni di euro nel 2018, cinque investimenti di 40 milioni di euro nel 2019 e tre investimenti di pari importo nel 2020.

4 Il dossier dei tecnici

Nei giorni scorsi i tecnici del Senato avevano manifestato dubbi circa l'effettiva copertura finanziaria, sollevando riserve in merito all'utilizzo delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione.

«Ma attendiamo di conoscere la reale dotazione finanziaria»

Sergio Prete, presidente dell'Autorità portuale di sistema del Mar Jonio

di Paola CASELLA

«Il provvedimento stabilisce che la proposta, avanzata dalle Regioni, debba inglobare almeno un'area portuale individuata dal Regolamento europeo sui corridoi europei. Quindi, sulla base di questo decreto le Regioni faranno le loro valutazioni ed avanzeranno le proprie proposte ai Ministeri competenti per l'istituzione delle Zes». Il presidente dell'Autorità portuale di sistema del Mar Jonio Sergio Prete ieri ha spiegato così la modifica introdotta in materia di Zone economiche speciali dalla Commissione Bilancio del Senato al decreto "Resto al Sud".

Per il territorio pugliese questo come si traduce?

«La Regione potrà valutare

se inglobare nella sua proposta più aree portuali oppure se chiedere più Zes. La normativa lascia la possibilità di effettuare una valutazione, cioè se proporre più Zes oppure una sola con più aree portuali».

Ritiene che questa even-tualità possa arrecare un pregiudizio al territorio jonico?

«Attenderei prima di fare valutazioni, poiché il decreto deve essere ancora convertito in legge. Sarà emanato poi un ulteriore decreto di specificazione di procedura e dei requisiti. Ripeto, credo che convenga valutare i futuri provvedimenti normativi».

Allo stato attuale delle cose, qual è la considerazione che può fare?

«Dall'attuale versione del de-

creto legge il dato che viene in evidenza è che, in presenza di due Autorità di sistema portuale, si porrebbe oggi un problema di composizione del Comitato di indirizzo e di gestione della Zes; ciò in quanto il decreto prevede che il Comitato chiamato a gestire la Zona economica speciale è presieduto dal presidente dell'Autorità portuale e che il segretario generale dell'Autorità portuale svolge le funzioni amministrative. Per cui, in presenza di due Autorità di sistema si dovrebbe procedere ad una scelta sulla composizione del Comitato di indirizzo e di gestione della Zes».

Ritiene che le novità introdotte possano depotenziare i vantaggi connessi alle Zes?

«Bisogna attendere, anche

attendere il secondo decreto, ma bisogna continuare a lavorare. Il quadro completo lo avremo a metà ottobre, che è il periodo in cui è prevista la pubblicazione del secondo decreto. Sicuramente, la Zes è uno strumento importantissimo che si invocava da tempo, perché consente ai porti del Sud di potersi presentare in maniera più competitiva nel panorama del Mediterraneo».

per capire la dotazione finanziaria e, quindi, valutare se un ampliamento delle Zone economiche speciali produca una riduzione dei benefici. In ogni caso, la procedura prevede che la Regione predisponga un piano strategico di sviluppo che deve essere allegato alla proposta e un'indicazione specifica delle aree. Dopo di che la proposta viene inoltrata alla Presidenza del Consiglio che deciderà insieme agli altri Ministeri competenti. Credo che, non appena il decreto sarà convertito in legge, le Regioni si attiveranno per creare dei tavoli di approfondimento e di proposta. Sono certo che alla fine si individueranno le soluzioni migliori per tutti».

Il territorio jonico era al lavoro già da tempo

«Diciamo che si stava già lavorando sulla proposta delle tre Zes, Gioia Tauro, Napoli-Salerno e Taranto. Ora il decreto estende la possibilità di presentare le proposte. Bisognerà attendere le valutazioni delle Regioni e del governo. Non si può

Stop alla guerra sulle Zes: sì a Taranto e Bari-Brindisi doppia chance per la Puglia

Tomaselli, relatore del decreto: slancio alle zone economiche speciali

di Nicola QUARANTA

E le Zes diventano due. La Commissione Bilancio del Senato, infatti, nella giornata di ieri ha approvato, su proposta del relatore ed in accordo con il Governo, una modifica al testo originario del Decreto con cui si prevede la possibilità per le regioni di presentare, nell'ambito del proprio territorio, al massimo due proposte di individuazione di Zone economiche speciali in presenza di sistemi portuali distinti. Una soluzione normativa che consentirà, quindi, di proporre l'istituzione di due Zes in Puglia che non potranno che corrispondere ai territori e alle infrastrutture portuali e retroportuali che costituiscono i due sistemi portuali, ovvero l'area di Taranto e quella del basso Adriatico da Bari a Brindisi.

«Come avevo preannunciato alcuni giorni addietro, l'esame parlamentare del Decreto Mezzogiorno sarebbe intervenuto sul testo anche in relazione alle norme che introducono nel nostro paese la definizione delle "Zone economiche speciali", che sto personalmente seguendo da relatore in Senato», commenta Salvatore Tomaselli (Pd).



Il relatore del decreto
Salvatore Tomaselli

In Senato

La commissione bilancio scioglie l'ultimo nodo dopo la battaglia dei territori

La svolta

Le Zes nei porti e retroporti dei 2 sistemi portuali pugliesi. L'ultima parola alla Regione

A spingere in seno alle Zes anche i porti di Brindisi e Bari era stato nei giorni scorsi proprio il presidente dell'Autorità portuale di sistema del Basso Adriatico, Ugo Patroni Griffi, che in una lettera indirizzata al governatore Michele Emiliano sollecitava l'indicazione di due sedi di Zes o un sistema a rete in cui entrassero tutti i 6 porti che fanno parte delle due Autorità pugliesi. Una presa di posizione che aveva sollevato dure reazioni dal fronte del capoluogo ionico, a partire dal parlamentare di Direzione Italia Gianfranco Chiarelli, che aveva annunciato battaglia «per evitare - sue parole - che i giochi dei baresi abbiano il sopravvento».

«Avendo lavorato in queste settimane nel confronto con il Governo a tale soluzione - torna a rimarcare Tomaselli - mi ero permesso nei giorni scorsi di invitare i protagonisti di una intempestiva polemica localistica sulla eventuale sede della istituenda Zes nella nostra regione, ad attendere l'esito dell'esame parlamentare prima di qualsiasi dibattito. Una opportunità che, sono certo, la Pu-

glia saprà cogliere pienamente, in un impegno comune tra Regione e territori, valorizzando le potenzialità che entrano nelle aree delugone, sia dal punto di vista della dotazione di infrastrutture che di aree vocate alla filiera logistica e a quella manifatturiera».

Moderata soddisfazione nel centrodestra brindisino: «Vigileremo affinché dalle parole si passi ai fatti. La Zes necessita di una autorizzazione europea e non vorremmo che il tutto si concludesse in un ennesimo annuncio elettorale del Pd», afferma il senatore Vittorio Zizza (Direzione Italia). «Siamo determinati a lavorare affinché il territorio brindisino, dimenticato dalla Regione Puglia, abbia il suo riscatto anche in tema di infrastrutture, trasporti pubblici, risanamento ambientale, sanità, agricoltura e turismo».

Ad avanzare dubbi e riserve, infine, i Cinque stelle:

«Sulle Zes manca un dibattito serio per far comprendere ai cittadini quali vantaggi e svantaggi si possano ottenere. La Zes non è la panacea di tutti i mali e soprattutto non si attuerà in tempi brevi», afferma il deputato Diego De Lorenzis.

La **tassa** di **sbarco**? «Aiuterà l' Asinara»

Il M5S difende la scelta dagli attacchi della minoranza: con gli incassi miglioreremo i servizi

PORTO TORRES La maggioranza pentastellata difende strenuamente la proposta di istituire il contributo di **sbarco** per chi visita il Parco nazionale dell' Asinara - che prevede di applicare il primo agosto - e non gradisce gli attacchi provenienti sia dalla parte politica e sia dalle istituzioni.

«La minoranza fa polemiche inutili in quanto l' isola ha necessità di un rilancio - dice il M5S -, ma servono le risorse e gli introiti saranno un beneficio per operatori, turisti e lavoratori: sembra quasi che tutti i problemi dell' Asinara siano sorti negli ultimi due anni, ma l' opposizione sa benissimo che il Parco è stato gestito in modo inadeguato dalle precedenti amministrazioni».

La maggioranza che governa il Comune restituisce quindi le accuse ai mittenti e rilancia la volontà di valorizzare l' isola-parco proprio con l' applicazione del contributo di **sbarco**. «Le casse del Comune non sono piene di gettoni d' oro - aggiungono - e servono soldi per pagare i servizi che consentono di mantenere fruibile l' Asinara. Con il contributo riusciremo a garantire molte attività, e in prospettiva garantire un numero di presenze maggiore».

La decisione della compagine grillina è maturata nei mesi scorsi, dopo un confronto con la struttura finanziaria, e mai come questa volta si vuole portarla avanti confidando nell' incremento delle visite turistiche nell' ultimo mese estivo.

«Non capiamo neanche come mai il contributo venga così tanto osteggiato dal vicepresidente del Parco nazionale dell' Asinara - concludono i pentastellati - e sindaco di Stintino Antonio Diana: dovrebbe sapere che in molte delle destinazioni mondiali scelte dai viaggiatori le amministrazioni hanno introdotto metodi di **tassazione** o contribuzione turistica, esperimenti sempre andati a buon fine». (g.m.)

Le modifiche apportate al contratto firmato ad aprile 2016 potrebbero bloccare la realizzazione dell'opera

Terminal crocieristico, il punto dopo tre lunghi anni di attesa

I responsabili della progettazione assicurano: documento definitivo entro settembre

MESSINA- La manifestazione d'interesse era stata avviata nel 2014 ma a tre anni di distanza siamo ancora al progetto preliminare e con il rischio che non si riesca ad andare oltre quello. Per il nuovo Terminal passeggeri del porto si dovrà quindi attendere ancora e nel frattempo i crocieristi si dovranno accontentare dell'attuale struttura, non all'altezza dei numeri del traffico passeggeri registrati negli ultimi anni nel porto di Messina e di tutta l'attività promozionale che si sta mettendo in campo.

Un'opera da 2 milioni e mezzo di euro e una progettazione che si aggira intorno ai 300 mila euro, che rispetto al contratto firmato nell'aprile 2016 è stata integrata con variazioni che sembra superino la soglia consentita. Elemento questo non di poco conto che potrebbe innescare un contenzioso e bloccare la realizzazione dell'opera.

Nella nota che il presidente Antonino De Simone ha inviato alcune settimane fa ai professionisti della Milan Ingegneria, Ottavio Di Blasi & Partners e Studio geologico Graziano -Masi, a cui sono stati affidati dall'Autorità Portuale i servizi tecnici di progettazione, si chiede che la progettazione rispetti gli accordi sottoscritti oltre un anno fa.

"Non posso accettare nulla che sia fuori contratto -dice De Simone- sono sicuro che contesteranno ma non hanno nulla in mano, nessuna richiesta scritta di varianti che integrasse l'accordo iniziale".

Le modifiche fatte quindi che nessuno può avallare, neppure l'ex segretario generale Francesco Di Sarcina che è stato interlocutore dei progettisti e che si è fatto portavoce dei suggerimenti che sono venuti dall'Amministrazione comunale e dall'Ordine degli Architetti nel tentativo di mediare tutte le esigenze e avere un progetto largamente condiviso.

"Non è un problema di risorse, l'Autorità portuale da stazione appaltante precisa De Simone, - non avrebbe difficoltà a investire ulteriori somme nell'opera, anche un milione in più, ma è proprio la normativa che non mi consente di accettare varianti oltre un certo ammontare, non vi è alcun appiglio a

- segue

cui si può ricorrere". Il gruppo di progettazione dovrebbe adesso lavorare sul progetto definitivo per poi passare all' esecutivo e si teme che a questo punto ci possa essere un blocco da parte della Milan Ingegneria.

L' architetto Ottavio Di Blasi è stato però rassicurante, dichiarando che consegnerà il definitivo entro settembre, nel rispetto dei tempi, sottolineando tra l' altro che c' è comunque un preliminare approvato, corredato di tutti i pareri e che le modifiche non sono tali da superare i limiti consentiti.

In realtà non è chiaro cosa succederà a questo punto e quali siano le reali intenzioni, perché se da una parte ci sono dei professionisti che devono azzerare un lavoro svolto su determinate indicazioni e che hanno aspettato un anno che si pronunciassero i vari enti e fossero fatte tutte le verifiche tecniche e amministrative sul preliminare, dall' altra ci sono i vincoli dell' Authority ai parametri normativi mentre in mezzo c' è un' altra opera che si ha difficoltà a realizzare malgrado la disponibilità finanziaria.

La struttura prevista, in acciaio, vetro e legno, sarà realizzata su una superficie di 1.600 mq e, secondo le variazioni suggerite, si dovrebbe concepirla per essere centrale nella vita della città, sia quando ci sono le navi in porto sia quando non arrivano crocieristi.

Un principio questo che ha inciso sul percorso progettuale intrapreso e che adesso, alla luce della nota di De Simone, dovrebbe essere rivisto. Alla manifestazione di interesse avviata tre anni fa, parteciparono 30 imprese ed i criteri di scelta tenevano conto della metodologia di lavoro proposta, non si trattava infatti di un appalto concorso ricorda il Rup Massimiliano Maccarone -dove vinceva l' idea, come avrebbero voluto gli Architetti messinesi, ma un appalto di progettazione. Già da allora cominciarono però gli intoppi, con le segnalazioni fatte all' Anac, tanto che il perfezionamento del contratto arrivò solo nel 2016.

NEI TRAFFICI MARITTIMI ASIA-EUROPA CRESCONO GLI SCALI DEL SUD

Container, il Med recupera

In Italia risultati record a Genova e a La Spezia, con rispettivamente 234 mila e 666 mila Teu trasportati in sei mesi. Preoccupa l'atteso aumento di offerta

PAGINE A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

I traffici marittimi di container da e per i porti del Mediterraneo occidentale crescono a velocità superiore rispetto ai concorrenti del Nord Europa. Lo evidenzia il gruppo terminalistico Contship Italia nella sua periodica pubblicazione Contship Window riprendendo le statistiche pubblicate dalla società di ricerca Drewry. Nel primo trimestre di quest'anno il numero di container trasportati dall'Asia ai porti di Francia, Spagna e Italia è cresciuto del



Il terminal Sestri di Genova

5% per un totale di oltre 635 mila Teu. Guardando ai soli due mesi di febbraio e marzo questo incremento si è addirittura a un +16% rispetto allo stesso periodo del 2015. Di fatto è la prosecuzione di un trend già avviato perché già nel 2016 i traffici Asia-Mediterraneo erano cresciuti di più (+2,5% a 5,2 milioni di Teu) rispetto a quelli con il Nord Europa (+0,3%), che in valore assoluto rimangono però quasi doppi (9,7 milioni di Teu).

Stesso discorso vale anche per le spedizioni in esportazione dall'Europa all'Asia con gli scali del Mediterraneo occidentale che stanno guadagnando terreno rispetto ai concorrenti del nord. Nei primi tre mesi del 2017 il totale di container imbarcati è stato di oltre 306 mila Teu (+20% sullo stesso trimestre nel 2015). A trainare questa regione del Mediterraneo contribuiscono anche gli scali italiani con Genova che lo scorso mag-

gio ha segnato un nuovo record storico mensile con poco meno di 234 mila Teu, contro i circa 201 mila Teu di un anno prima, e la prospettiva di raggiungere a fine anno la soglia dei 2,6 milioni di Teu. Lo stesso vale per La Spezia, dove il terminal Lset nel primo semestre 2017 ha imbarcato e sbarcato 666 mila Teu (+16%). Secondo Contship, il 43% dei volumi che passano dal terminal di Spezia hanno origine da o destinazione per l'Asia, mentre larga parte del resto sono traffici con Usao con il resto del Mediterraneo. In generale nei primi sei mesi dell'anno il porto della Spezia ha movimentato oltre 713 mila Teu (+14,2%), un trend che a fine potrebbe portare lo scalo sopra quota 1,4 milioni di Teu. A una lenta ma costante ripresa dei traffici farà da contraltare una doppia offerta di capacità

portuale del Nord Tirreno nei prossimi anni. Oltre al nuovo terminal container di Vado Ligure (capacità annua 900 mila Teu e apertura nel 2019) e quello di Calata Bettolo a Genova (800 mila Teu e avvio nel 2019), in Liguria prenderà forma nei prossimi anni anche l'ampliamento del La Spezia Container Terminal (a 2,5 milioni di Teu) e a Livorno verrà realizzato entro il 2022 un nuovo terminal container ribattezzato Piattaforma Europa (che di fatto sostituirà il Terminal Darsena Toscana) da 1,6 milioni di Teu. Quest'ultima infrastruttura sorgerà su un'area di 62 ettari, con banchine lunghe 1.200 metri e un costo complessivo ridotto a 467 milioni anziché i previsti 667 milioni. In totale la capacità portuale aggiuntiva sarà di circa 3,5 milioni di Teu. (riproduzione riservata)

Informazioni Marittime

Barcellona, nuovo record semestrale per traffico merci e passeggeri



Un 2017 da incorniciare per il porto di Barcellona. Per la prima metà dell'anno, infatti, l'Authority dello scalo catalano **annuncia** di aver stabilito il proprio nuovo record di traffico semestrale con un totale di 28,1 milioni di tonnellate di merci movimentate ed un incremento del 18,5% rispetto ai primi sei mesi del 2016. Nel periodo sono stati registrati anche tre primati mensili: prima a febbraio, poi a marzo e infine con il record assoluto di maggio.

Container

Il solo traffico di merci containerizzate nel semestre è stato pari a 13,7 milioni di tonnellate (+36,1%) ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 1.365.711 teu (+27,2%). Incrementi significativi che sono stati prodotti principalmente dall'aumento del traffico di transhipment causato dagli scioperi dei mesi scorsi che hanno ridotto l'attività soprattutto negli altri principali porti spagnoli di Algeiras e Valencia.

Passeggeri

Nel settore dei passeggeri sono state movimentate quasi 1,6 milioni di persone con un aumento del 5,3% rispetto al primo semestre dell'anno scorso. Di questi, circa un milione erano crocieristi (+1,9%) e 537mila passeggeri dei traghetti (+12,4%).

Sfide ai porti e alle destinazioni che funzionano al di là della domanda di picco



Londra / Amburgo, 20 luglio 2017 - Con il numero di navi da crociera dislocate in Europa che aumentano ogni anno, i porti e le destinazioni sono sotto pressione crescente per accogliere l'afflusso di navi e passeggeri, nonché di navi più grandi e nuove tecnologie. Ma come affrontano la questione dell'inondazione e della congestione costiera, nonché i rischi aumentati nella sicurezza?

Una sessione dedicata alla conferenza a Seatrade Europe, che si svolge ad Amburgo dal 6-8 settembre, ha un formato unico e nuovo e guarda tre "Case Studies" su questo particolare argomento, trattato dai principali leader dell'industria.

Moderatore della sessione sarà Alessandro Carollo, Capo delle Operazioni Portuali EMEA per Royal Caribbean Cruise Ltd che ci offre una visione dell'argomento da una prospettiva di linea da crociera: "Senza dubbio il tonnellaggio crescente di nuove costruzioni richiede adeguamenti da porti e destinazioni; I miglioramenti che queste principali parti interessate stanno lavorando costantemente sono fondamentali per il successo di tutto il settore. Dall'arrivo della più grande nave del mondo in Europa (classe Oasis) nel 2014, abbiamo visto un grande impegno da entrambi per capire meglio i requisiti per le navi di quella dimensione in termini di esigenze tecniche e turistiche. Tutti i porti e le destinazioni che desiderano lavorare con le navi mega devono continuare a migliorare le loro infrastrutture e offrendo, utilizzando il successo e le lezioni apprese dai loro predecessori".

Il primo di questi casi di studio esaminerà la collaborazione di porti e aeroporti per operazioni di porting in casa e sarà diretto da Arnt Møller Pedersen, Chief Operating Officer, Cruise & Ferries, Copenhagen Malmö Port: "Il porto di Copenhagen Malmö ha lavorato da molto tempo con l'aeroporto di Copenaghen, Bags Inc. e SAS, testando un sistema di « Onboard Airline Check-in », che permetterà ai passeggeri di crociera di mettere i loro bagagli fuori dalla porta della cabina Prima di arrivare a Copenhagen e poi recuperare i bagagli all'aeroporto di destinazione finale. Per attuare integralmente il servizio, abbiamo ancora alcune sfide con la comunicazione tra il sistema IT di Amadeus di European Airlines ed il sistema di Bags Inc. "

- segue

Il secondo caso di studio, guidato da Sacha Rougier, direttore responsabile di Cruise Gate Hamburg, cercherà di adattarsi ad un mondo in rapida evoluzione grazie all'uso efficiente delle infrastrutture. Rougier ha anche una grande visione delle migliori pratiche di sicurezza per i porti, a seguito del recente summit del G20 ad Amburgo: "La sicurezza dei terminali durante il vertice del G20 ad Amburgo, e anche dopo i recenti attentati a Monaco e Nizza, è uno degli argomenti cui parlerò durante la sessione di Seatrade Europe. Amburgo ha dispiegato circa 20.000 ufficiali di polizia per il vertice del G20 per prevenire proteste violente e per proteggere i leader del governo. Come operatori di terminali abbiamo bisogno di affrontare la maggior parte delle eventualità e quindi abbiamo lavorato a stretto contatto con la Polizia per consentire alle navi da crociera di chiamare in sicurezza ad Amburgo in questo periodo".

Il caso finale si concentra sul turismo sostenibile e sulla gestione della congestione in riva e sarà guidato da Rita Berstand Maraak, direttore del porto per il porto di crociera di Geirangerfjord che ha un'esperienza di prima mano: "Dobbiamo cambiare per preservare. La nave da crociera di Geirangerfjord si basa su un dialogo stretto con le compagnie di navigazione se vogliamo realizzare un adeguato sviluppo della regione e una relazione armoniosa tra la comunità locale e un'industria cruciale attiva. Insieme possiamo garantire uno sviluppo perseguibile e sostenibile, salvaguardando sia lo sviluppo commerciale che l'ambiente".

L'argomento dei porti e delle destinazioni e come funzionano al di là della domanda di picco saranno discussi durante la conferenza di Seatrade Europe 2017, che si svolgerà a Amburgo Messe und Congress a Amburgo in Germania nel settembre prossimo. È un nuovo formato per la sessione e sarà caratterizzato da 'Case Studies' di Copenhagen Malmö Port, Cruise Gate Hamburg e Geirangerfjord Cruise Port. La sessione si svolgerà giovedì 7 settembre 2017 dalle 10:30 alle 11:30.

www.seatrade-europe.com/programme/conference

<http://ubm.seatradecruiseevents.com/europe-ports-destinations-speakers/>

Rotterdam e Anversa, tassa per la congestione

Londra - La congestione degli scali che sta affliggendo Rotterdam e Anversa ha costretto l'Authority ad introdurre una surcharge per le chiatte e il servizio feeder. Ad aprile in particolare nei due scali i servizi avevano subito pesanti ritardi e così i porti sono dovuti correre ai ripari. Hapag-Lloyd ha già informato i clienti che applicherà una sovra-tassa di 25 dollari a contenitori, mentre l'operatore intermodale Contargo ha informato che le chiatte operative a Rotterdam e Anversa continuano ad avere problemi con ritardi anche superiori alle 120 ore.