



Primo Piano:

"...**Il paradosso dei porti scollegati dalle ferrovie...**" (Il Sole 24 Ore)

Dai Porti:

Trieste:

"...**Aggiudicata gara per redazione Prg Monfalcone...**" (Ansa, Ferpress, Messaggero Marittimo)

Genova:

"...**Sicurezza nei porti, sale la tensione...**" (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...**La nave inquina, capitano alla sbarra...**" (Il Secolo XIX)

"...**L'Authority vara il piano assunzioni...**" (Il Secolo XIX)

"...**Cluster marittimo Italiano prossima visita a Malta...**" (Gazzetta Marittima)

"...**China Council Trade in visita a Vado Ligure...**" (Gazzetta Marittima)

La Spezia:

"...**A breve bando per concorso di idee per onorare la memoria dei profughi ebrei...**" (Ferpress)

"...**A Carrara aggiudicata la Taliercio-Chiesa...**" (Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...**Giampieri nominato componente di Sviluppo sostenibile...**" (Messaggero Marittimo, Ansa, Marche Notizie, Adriaeco)

Livorno:

"...**L'Authority vieta le dighe...**" (Avvisatore Marittimo)

"...**Giallo sull'entrata in vigore dell'ordinanza...**" (Il Telegrafo)

"...**La Vegliaia non si tocca...**" (Il Telegrafo, Il Tirreno)

"...**Ogni soluzione compatibile con la sicurezza...**" (Il Telegrafo)

"...**Authority, Batini nominato dal Comune...**" (Il Tirreno)

"...**Darsena Europea e quei tempi del paese normale...**" (Gazzetta Marittima)

"...**Interporto Vespucci, il New Deal...**" (Gazzetta Marittima)

"...**L'Italia sul mare...**" (Gazzetta Marittima)

"...**Sedimenti e porti con RemTech...**" (Gazzetta Marittima)

"...**Sulla robotica flessibile 300 scienziati a Livorno...**" (Gazzetta Marittima)

"...**L'economia circolare e la Ue...**" (Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...**Il porto premiato a Lubiana dalla Ue...**" (Messaggero Marittimo)

Bari:

"...**Dupliche accosto di navi da crociera nei porti di Bari e Brindisi...**" (TRCB, Gazzetta del Mezzogiorno)

"...**ZES...**" (Da Bitonto)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
26 Aprile 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Messina:

"...Si gioca col fuoco e il malato peggiora..." (Gazzetta del Sud)

"...Movimenti nel porto a picco, nuove verifiche sul terminal..." (Gazzetta del Sud)

"...Elaborato il preliminare del piano regolatore..." (Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud)

"...Le navi da crociera tornano in città..." (Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il paradosso dei porti scollegati dalle ferrovie

di Marco Morino

Può sembrare un paradosso ma i porti italiani, e non sono pochi quelli importanti, risultano mal collegati alla rete ferroviaria. E in molti casi non lo sono affatto. Un ritardo logi-

stico grave, che ostacola ogni giorno il trasporto delle merci. Si rimedia adesso con un programma di investimenti da un miliardo di euro lanciato da Rete ferroviaria italiana (Rfi) definito "progetto ultimo miglio".

Servizio ▶ pagina 13



TRAFFICO INTERMODALE

Piano per collegare i porti alla ferrovia

Marco Morino • pagina 13

Logistica. Rfi in campo per lo sviluppo dei servizi intermodali

Piano da un miliardo per collegare i porti alla rete ferroviaria

L'obiettivo è spingere le merci sui treni

Marco Morino
MILANO

■ A farispendi, senza clamore, si è messa in moto negli ultimi 12-18 mesi una maxi trasformazione che dovrebbe sfociare in un beneficio strutturale per il sistema logistico italiano. È la rivoluzione del penultimo/ultimo miglio. I risultati si potranno toccare con mano nell'arco dei prossimi 5 anni ma le fondamenta sono state gettate. Stiamo parlando dei progetti avviati da Rete ferroviaria italiana (Rfi, gruppo FS Italiane), con il sostegno del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit), per potenziare i collegamenti della rete ferroviaria nazionale con porti, interporti, terminali e piattaforme logistiche. Un investimento in infrastrutture per circa un miliardo di euro, in piena linea con il programma strategico del Mit "Connettere l'Italia", che va sommato ai quattro miliardi previsti per gli interventi dedicati al trasporto merci. L'obiettivo è lo sviluppo dei servizi intermodali e il trasferimento di quote crescenti di

merce dalla strada alla ferrovia, cioè dai Tir ai treni.

Porti

Il sistema portuale è strategico per intercettare i flussi di merce che si muovono sullo scenario mondiale e mantenere l'Italia al centro dei traffici. Ma senza i collegamenti con la ferrovia, i porti rischiano di trasformarsi in colli di bottiglia accessibili solo dalla rete stradale. Il risultato sono porti assediati dai Tir. Uno svantaggio che il sistema logistico italiano non può sopportare. Ecco perché è di straordinaria importanza l'accordo che Rfi ha siglato lo scorso 6 aprile con la competente **Autorità portuale** per collegare il porto di Napoli alla rete ferroviaria. L'intesa prevede la creazione di una nuova stazione e terminal ferroviario con modulo 750 metri nell'area orientale del porto.

Napoli è uno dei porti Core della rete europea dei Core Corridor Ten-T. Al pari dei porti di Venezia e Chioggia. Le merci che transitano per il porto di Venezia intercettano due dei

principali Corridoi europei: quello Mediterraneo, che collega la Penisola iberica al confine dell'Est europeo passando per la dorsale italiana Torino-Trieste e il Corridoio Baltico-Adriatico, che connette importanti porti italiani, come quello di Venezia, all'Austria e ai mercati del Nord Europa. L'8 febbraio

2018, Rfi e **Autorità portuale** hanno firmato un accordo per migliorare le connessioni dei due scali alla rete ferroviaria nazionale e dare ulteriore impulso al traffico merci. Verrà ampliata la capacità del nodo di Venezia Marghera Scalo: incremento del numero di binari, elettrificazione, centralizzazione e adeguamento modulo a 750 metri. Seguirà una seconda fase con la realizzazione di opere nella stazione di Mestre, finalizzate allo snellimento delle attuali operazioni di manovra.

Il 15 novembre 2016 è stato siglato l'accordo tra Rfi, Regione Friuli Venezia Giulia e **Autorità portuale** per migliorare i collegamenti ferroviari da e per il porto di Trieste, considerato

uno dei principali hub del sistema logistico italiano e internazionale. Rfi ha programmato numerosi interventi finalizzati al potenziamento e sviluppo delle infrastrutture ferroviarie visto il costante incremento delle merci movimentate nel porto. L'investimento economico complessivo è pari a 70 milioni di euro, di cui 50 finanziati da Rfi e la restante parte dal **Autorità portuale**.

Dall'Adriatico al Tirreno il 16 dicembre 2016 è stato compiuto un ulteriore passo per fare del porto di Livorno uno dei più importanti scali ferroviari merci della Penisola. Quel giorno venne inaugurato il nuovo terminal di Livorno Darsena, in pratica una stazione ferroviaria lungo le banchine, che consente di caricare direttamente sui treni i container sbarcati dalle navi. Quell'accordo ne ha fatto seguito un secondo, recentissimo: lo scorso 23 aprile Regione Toscana e Rfi hanno firmato un'intesa per potenziare ulteriormente i collegamenti ferroviari nel porto di Livorno. Verrà realizzato uno scavalco ferroviario per colle-

gare direttamente il porto labronico e l'Interporto Amerigo Vespucci e sarà progettata una nuova linea che dall'interporto si colleghi direttamente alla Pisa-Firenze e quindi al Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. I lavori partiranno entro fine 2018.

Interporti

Gli interporti costituiscono a loro volta degli snodi strategici, perché consentono lo scambio intermodale tra la strada e il ferro. Il 14 dicembre 2018 si sono accesi i fari sull'interporto di Trento (Interbrennero). L'accordo Rfi-Provincia autonoma di Trento mira a potenziare con due nuovi binari il terminal di Trento Roncafort e svilupparne

l'autostrada viaggiante (RoLa/Rollende Landstrasse). I due nuovi binari saranno elettrificati e di una lunghezza complessiva di 750 metri, con la possibilità di disalimentare la trazione elettrica durante le operazioni di carico e scarico dei camion a bordo dei treni merci. Sono previsti dispositivi per la manovra dei locomotori e della carrozza passeggeri dedicata al trasporto degli autisti, grazie a un binario di circolazione. Lo scalo rappresenta una assoluta novità nel panorama degli scali italiani.

Il 19 luglio 2017 è stato firmato il protocollo d'intesa con l'interporto di Bologna per il potenziamento dell'impianto ferroviario e il nuovo ruolo dell'hub di Bolo-

gna. Sempre nel 2017 altri due accordi hanno interessato gli interporti di Verona (Quadrante Europa, 14 marzo) e Padova (5 luglio): a Verona sono in programma la realizzazione di un nuovo fascio di binari arrivi e partenze con modulo di 750 metri, per trasporto combinato terrestre, direttamente connesso con la Direttrice Brennero e con la linea per Bologna, sia un nuovo terminal di carico e scarico con gru a portale e arca di stoccaggio. A Padova è in programma l'adeguamento di almeno un binario di arrivo/partenza al modulo 750 metri e la verifica delle soluzioni per un collegamento diretto dell'interporto con la li-

nea storica Padova-Mestre.

Il Nord Ovest

Un accordo quadro per lo sviluppo del trasporto merci su ferro in Piemonte, Lombardia e Liguria, il cuore industriale del Paese, è stato firmato da Rfi e Regioni lo scorso 19 ottobre. Numerosi gli interventi programmati per incrementare il traffico merci su ferro nelle regioni del Nord Ovest, che prevedono il potenziamento della rete ferroviaria, l'adeguamento agli standard internazionali per il trasporto delle merci e una migliore connettività ai porti e alle infrastrutture di interscambio strada/mare-ferrovia.

di RFI/OLIVIERO SERAVATA



Dal mare alla ferrovia.
Foto 1: port container marittimo nel pieno di lavoro
foto 2: container carichi sui carri ferroviari nell'interporto Quadrante Europa di Verona, uno dei più grandi d'Europa
foto 3: treno merci in viaggio

CURA DEL FERRO

Al via le opere preliminari negli scali marittimi di Napoli, Livorno, Trieste, Venezia e Chioggia; interessato anche il sistema degli interporti

Porti: aggiudicata gara per redazione Prg Monfalcone

A raggruppamento Modimar-Sjs-Archest

(ANSA) - TRIESTE, 26 APR - E' stata aggiudicata dalla Regione Fvg la gara per l'affidamento del servizio tecnico di pianificazione, progettazione e coordinamento tecnico scientifico del Piano regolatore del porto di Monfalcone (Gorizia).

A prevalere - rende noto oggi la Regione - è stato il raggruppamento temporaneo formato da Modimar srl (mandatario), SJS Engineering srl e Archest srl (mandanti). La stipula del contratto potrà avvenire dopo 35 giorni dalla comunicazione del provvedimento di aggiudicazione, avvenuta il 29 marzo scorso.

L'Amministrazione regionale terrà un incontro finalizzato alla definizione aggiornata degli indirizzi puntuali di sviluppo dello strumento pianificatorio, momento di sintesi strategica e che coinvolgerà tutti i soggetti interessati alla formazione del piano regolatore portuale. Si terrà conto delle risultanze delle consultazioni preliminari di Vas svolte con i soggetti competenti in materia ambientale, e dei recenti sviluppi che interessano il sistema portuale regionale. (ANSA).

Friuli Venezia Giulia: aggiudicata gara redazione piano regolatore Monfalcone

(FERPRESS) – Trieste, 26 APR – Si comunica che è stata aggiudicata la gara per l'affidamento del servizio tecnico di pianificazione, progettazione e coordinamento tecnico scientifico del Piano regolatore del porto di Monfalcone al costituendo raggruppamento temporaneo formato da Modimar srl (mandatario), SJS Engineering srl (mandante) e Archest srl (mandante).

La stipula del contratto potrà avvenire decorso il termine di 35 giorni dalla comunicazione del provvedimento di aggiudicazione, avvenuta in data 29 marzo 2018, ai sensi dall'articolo 32, comma 9 del decreto legislativo 50/2016 e, dunque, dopo il 3 maggio 2018.

Nelle more della stipula del contratto, sarà cura dell'Amministrazione regionale indire un incontro finalizzato alla definizione aggiornata degli indirizzi puntuali di sviluppo dello strumento pianificatorio, quale momento propedeutico di sintesi strategica e che non può che vedere coinvolti tutti i soggetti interessati alla formazione del piano regolatore portuale: tale attività, da svilupparsi preliminarmente all'elaborazione del piano stesso, terrà conto delle risultanze delle consultazioni preliminari di Vas svolte con i soggetti competenti in materia ambientale, nonché dei recenti sviluppi che interessano il sistema portuale regionale.

Aggiudicata gara per redazione Prp Monfalcone

La stipula del contratto potrà avvenire dopo il 3 Maggio

TRIESTE – La Regione Friuli Venezia Giulia ha annunciato che è stata aggiudicata la gara per l'affidamento del servizio tecnico di pianificazione, progettazione e coordinamento tecnico scientifico del Piano regolatore del porto di Monfalcone al costituendo raggruppamento temporaneo formato da Modimar srl (mandatario), SJS Engineering srl (mandante) e Archest srl (mandante).

La stipula del contratto – precisa una nota – potrà avvenire decorso il termine di 35 giorni dalla comunicazione del provvedimento di aggiudicazione, avvenuta in data 29 Marzo 2018, ai sensi dall'articolo 32, comma 9 del decreto legislativo 50/2016 e, dunque, dopo il 3 Maggio 2018.

Nelle more della stipula del contratto, sarà cura dell'Amministrazione regionale indire un incontro finalizzato alla definizione aggiornata degli indirizzi puntuali di sviluppo dello strumento pianificatorio, quale momento propedeutico di sintesi strategica e che non può che vedere coinvolti tutti i soggetti interessati alla formazione del piano regolatore portuale: tale attività, da svilupparsi preliminarmente all'elaborazione del piano stesso, terrà conto delle risultanze delle consultazioni preliminari di Vas svolte con i soggetti competenti in materia ambientale, nonché dei recenti sviluppi che interessano il sistema portuale regionale.

Sicurezza, nei porti sale la tensione

Genova - Sale la tensione nei porti italiani, con lo scalo di Genova capofila nella battaglia per difendere il lavoro dei portuali. I motivi dell'agitazione riguardano (dopo i recenti incidenti mortali) la sicurezza di chi opera nei terminal ma anche degli autotrasportatori che accedono ai varchi

Genova - Sale la tensione nei porti italiani, con lo scalo di Genova capofila nella battaglia per difendere il lavoro dei portuali.

I motivi dell'agitazione riguardano (dopo i recenti incidenti mortali) la sicurezza di chi opera nei terminal ma anche degli autotrasportatori che accedono ai varchi. C'è poi capitolo che interessa il lavoro con particolare attenzione ai recenti casi di autoproduzione, soprattutto nello scalo del capoluogo ligure.

Proprio per discutere di questi aspetti, questa mattina, i sindacati genovesi - Cgil, Cisl e Uil - che rappresentano i lavoratori del porto si riuniranno per decidere quali azioni mettere in atto a difesa dei portuali: potrebbe essere proclamata una giornata di sciopero nel capoluogo ligure ma il fermo potrebbe anche essere nazionale. Lo scorso 21 aprile, alcuni marittimi a bordo della nave "Susan Borchard" approdata nel porto di Genova, hanno compiuto operazioni di derizzazione dei container a bordo della nave. L'operazione dovrebbe essere affidata ai lavoratori Culmv e invece è stata fatta in autoproduzione dai marittimi. Un caso analogo si è verificato sabato scorso al terminal Sech, dove un'altra unità è stata bloccata dopo che l'equipaggio aveva compiuto operazioni di derizzazione, e ieri è arrivata un'altra segnalazione. Secondo i sindacati l'autoproduzione può essere autorizzata solo nei porti dove non è possibile avvalersi del lavoro dei portuali.

Sicurezza, nei porti sale la tensione

GENOVA. Sale la tensione nei porti italiani, con lo scalo di Genova capofila nella battaglia per difendere il lavoro dei portuali.

I motivi dell'agitazione si guardano (dopo i recenti incidenti mortali) la sicurezza di chi opera nei terminal ma anche degli autotrasportatori che accedono ai varchi. C'è poi capitolo che interessa il lavoro con particolare attenzione ai recenti casi di autoproduzione, soprattutto nello scalo del capoluogo ligure.

Proprio per discutere di questi aspetti, questa mattina, i sindacati genovesi Cgil, Cisl e Uil che rappresentano i lavoratori del porto si riuniranno per decidere quali azioni mettere in atto a difesa dei portuali: potrebbe essere proclamata una giornata di sciopero nel capoluogo ligure ma il fermo potrebbe anche essere nazionale. Lo scorso 21 aprile, alcuni marittimi a bordo della nave "Susan Borchard" approdata nel porto di Genova, hanno compiuto operazioni di derizzazione dei container a bordo della nave. L'operazione dovrebbe essere affidata ai lavoratori Cilmv e invece è stata fatta in autoproduzione dai marittimi. Un caso analogo si è verificato sabato scorso al terminal Sech, dove un'altra unità è stata bloccata dopo che l'equipaggio aveva compiuto operazioni di derizzazione, e ieri è arrivata un'altra segnalazione. Secondo i sindacati l'autoproduzione può essere autorizzata solo nei porti dove non è possibile avvalersi del lavoro dei portuali.

La nave inquina, capitano alla sbarra

Il comandante della "Azura", fermata a Marsiglia, rischia dodici mesi di carcere

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Rischia un anno di reclusione, oltre a una sanzione pecuniaria fino a 200.000 euro, il comandante della nave da crociera "Azura" (289 metri di lunghezza e tremila passeggeri a bordo, bandiera delle isole Bermuda): è uno degli effetti della linea dura adottata dalla Francia per contrastare l'inquinamento proveniente dai traffici marittimi.

Lo scorso 29 marzo la "Azura" era stata ispezionata a Marsiglia dalla *Direction interrégionale de la mer* per un controllo di routine. Pochi giorni dopo l'arrivo delle analisi relative al carburante, mentre la nave si trovava ferma di fronte al piccolo porto di La Seyne-sur-Mer, i

militari della Gendarmerie di Tolone hanno interrogato il comandante che, secondo quanto messo a verbale dai militari, avrebbe riconosciuto di avere utilizzato un carburante che non rispettava le norme in materia di concentrazione di zolfo. La nave, in effetti, "bruciava" un tipo di fuel il cui contenuto di zolfo arrivava all'1,68%, mentre dal 2015 la legge impone di restare sotto l'1,50% in caso di trasporto passeggeri in area mediterranea.

Il comandante della "Azura" sarà adesso processato davanti al tribunale marsigliese, e la pena si preannuncia molto severa: fino a 12 mesi di carcere, oltre alla suddetta sanzione pecuniaria. È la prima volta dall'entrata in vigore delle regole internazionali sulle emissio-

ni di zolfo che la Francia ricorre a una procedura tanto pesante. Al momento l'armatore della nave, P&O (appartenente al colosso americano Carnival), non risulta fra gli indagati.

Il tema dell'inquinamento proveniente dal mare è molto sentito a Marsiglia, come in gran parte delle città che si affacciano su un porto. Secondo un rapporto di France Nature Environnement (Fne), in prossimità delle banchine la quantità di polveri sottili può arrivare a essere «100 volte più elevata» rispetto ad altre zone di Marsiglia.

Il procuratore di Marsiglia Xavier Tarabeux ha fissato la data del processo il prossimo 9 luglio. E non ha escluso che il procedimento possa essere esteso alla compagnia P&O.

quarati@ilsecolox.it

Il Secolo XIX

A TEMPO INDETERMINATO

Genova e Savona, l'Authority vara il piano assunzioni

GENOVA. Dieci nuove assunzioni a tempo indeterminato. Prende corpo il piano di rafforzamento dei dipendenti dell'Authority di sistema portuale di Genova e Savona. Ieri sono stati pubblicati i bandi per le otto posizioni che l'ente sta cercando: all'Authority serve un coordinatore delle attività di segreteria del presidente (basta la laurea triennale), funzionari per il servizio pianificazione e lavoro portuale, un dirigente per il servizio marittimo opere civili, un quadro per il servizio controllo del territorio, tre impiegati per la direzione tecnica e altre posizioni aperte che serviranno a dare avvio al programma di assunzioni a tempo indeterminato. I bandi e i requisiti richiesti sono on line su www.themeditelegraph.it

Genova e Savona, l' Authority vara il piano assunzioni

GENOVA. Dieci nuove assunzioni a tempo indeterminato.

Prende corpo il piano di rafforzamento dei dipendenti dell' Authority di sistema portuale di Genova e Savona. Ieri sono stati pubblicati i bandi per le otto posizioni che l' ente sta cercando: all' Authority serve un coordinatore delle attività di segreteria del presidente (basta la laurea triennale), funzionari per il servizio pianificazione e lavoro portuale, un dirigente per il servizio marittimo opere civili, un quadro per il servizio controllo del territorio, tre impiegati per la direzione tecnica e altre posizioni aperte che serviranno a dare avvio al programma di assunzioni a tempo indeterminato.

I bandi e i requisiti richiesti sono [on line su](#).

Cluster Marittimo Italiano prossima visita a Malta

Due giorni di incontri sulla "mission" della portualità italiana per le relazioni logistiche internazionali

GENOVA - Dopo le visite in Grecia e Spagna, il cluster marittimo organizzato dal Propeller Italia si recherà oggi e domani a Malta.

La missione sarà effettuata, sempre con la partnership scientifica di SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Gruppo Intesa San Paolo), e vedrà la presenza di 40 delegati provenienti da tutt'Italia.

"Questa missione è in linea di continuità con quelle precedenti - ha dichiarato Umberto Masucci, presidente del The International Propeller Clubs of Italy - : confrontarci con le best practice internazionali e promuovere il Cluster Marittimo Italiano. Abbiamo un panel di relatori di assoluto livello con i quali approfondiremo lo scenario del Mediterraneo e quelli internazionali e presenteremo anche le novità della riforma portuale italiana. L'obiettivo è quello di consolidare e sviluppare ulteriormente le relazioni fra gli operatori di shipping, portualità e logistica di Italia e Malta, uno dei Paesi strategici per l'economia marittima. A conferma del valore

della missione, la partecipazione del Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture Mauro Coletta e l'incontro con il Primo Ministro Maltese, Joseph Muscat".

Questo il programma:

Mercoledì 25 aprile: arrivo a Malta e cocktail offerto dal gruppo ESA.

Giovedì 26 aprile mattina: trasferimento al Malta Maritime Museum per la giornata dei lavori, a seguire la sera, cena sociale con il cluster marittimo maltese presso il Royal Yacht Club.

Venerdì 27 aprile: visita a Malta Freeport, Malta Lng Terminal. Ritorno a La Valletta per visita al porto in rimorchiatore, con pranzo a bordo, offerti da TUGMALTA (gruppo Rimorchiatori Riuniti di Genova). Visita a Malta Drydocks della Famiglia Palumbo.

Di seguito il dettaglio delle Conferenze del 26 aprile al Malta Maritime Museum

8.30 - Registrazione e Welcome Coffee

9.00 - Opening speeches. Joe Borg, presidente, Malta Maritime Forum -

Umberto Masucci, presidente The International Propeller Clubs of Italy - Mauro Coletta, direttore generale, Ministero Infrastrutture e Trasporti.

9.30 - Keynote Speaker "Le nuove sfide del Mediterraneo" - Alessandro Panaro, responsabile ufficio maritime and mediterranean economy, SRM (Gruppo Intesa Sanpaolo Banking Group).

SESSIONE SHIPPING

9.45 - Le Autostrade del mare, uno strumento per la crescita del Mediterraneo.

Chairman: Michael Callus, director at Medsea Shipping Agency.

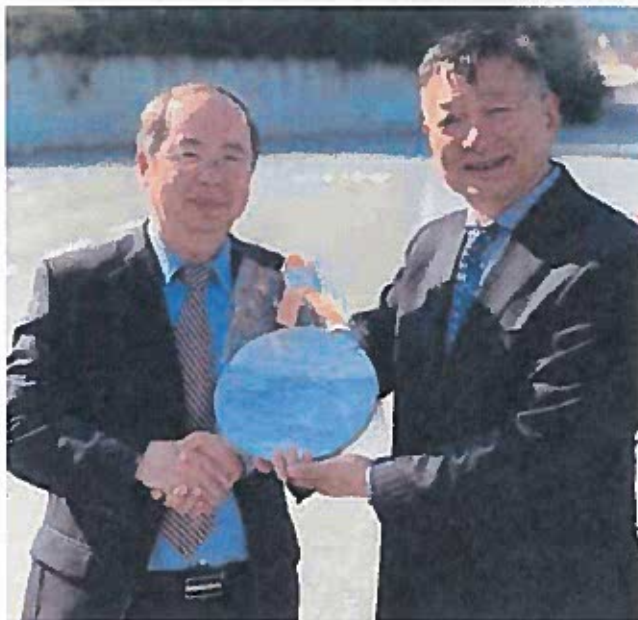
Speaker: Joe Bugeja, CEO Malta Maritime Forum, Grimaldi Owner Representative "La Autostrade del Mare e l'impatto su Malta - Gian Enzo Duci, presidente Federagenti - Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale - Godwin Xerri, director Malta Maritime Forum "Lo Short Sea Shipping dalla prospettiva dell'European Shortsea Network".

SESSIONE PORTI

China Council Trade in visita a Vado Ligure

VADO LIGURE - APM Terminals ha ricevuto la gradita visita di Zhang Gang (a sinistra nella foto), vicepresidente (segue in ultima pagina)

China Council Trade



Nella foto: (da sx) Zhang Gang e Wang Yuqiu.

sidente e segretario generale del 'China Council for the Promotion of International Trade' in Italia.

Accompagnato da Paolo Cornetto, managing director di APM Terminals Vado Ligure, Zhang ha avuto modo di apprezzare l'attività del reefer terminal di Vado, il più grande terminal portuale frigorifero del Mediterraneo, gestito dalla Reefer Terminal Spa, società controllata da APM Terminals. A seguire, l'attenzione si è spostata sullo stato di avanzamento lavori e sullo sbarco delle gru di piazzale

nel cantiere della piattaforma. Qui Zhang ha incontrato anche Elio Crovetto, amministratore delegato di ZPMC Italia.

Al termine della visita, il vice-amministratore delegato, Wang Yuqiu (Cisco) (a destra nella foto) ha consegnato a Zhang un piccolo ricordo della giornata, una rappresentazione del futuro terminal di Vado Ligure dipinta a mano sulla celebre ceramica albissolese.

Un incontro gradito e importante, anche nell'ambito del tema chiave della "Nuova Via della Seta".

Porto di La Spezia: a breve bando per concorso di idee per onorare la memoria dei profughi ebrei

(FERPRESS) – La Spezia, 26 APR – “Siamo consapevoli dell’importanza che riveste per la comunità ebraica italiana e per la nostra città, la vicenda del Fede e del Fenice, partiti dalla Spezia nel 1946 con 1014 profughi ebrei alla volta della Terra Promessa. Per questo pubblicheremo a breve il bando per un concorso di idee per la realizzazione di opere artistiche che occuperanno un apposito “Spazio della Memoria”, già previsto nel progetto complessivo di riconversione d’uso del Molo Pagliari”.

Così si esprime la Presidente dell’Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, che ha incaricato gli uffici di via del Molo di predisporre un bando ad hoc che uscirà entro metà maggio.

Il Bando, denominato “La Spezia, Porta di Sion”, prevede la realizzazione di una scultura e di un percorso espositivo integrati da realizzare sul molo, che è attualmente sottoposto a lavori, in avanzato stato di realizzazione, per la ricollocazione della nautica sociale oggi presente al Canaletto e a Fossamastra.

Il molo Pagliari, come molti sapranno, prima dell’inizio dei lavori, versava in uno stato di degrado sicuramente poco consono al valore simbolico ed evocativo che tutti, Autorità di Sistema Portuale in primo luogo, gli riconoscono e tentano di valorizzare. La memoria dei fatti del 1946 era destinata all’oblio in quanto la vicenda era ricordata solo da una piccola targa coperta di rovi in una zona interdetta al pubblico. Il molo infatti, era nelle disponibilità della Marina Militare e quindi completamente vietato al pubblico, fino a quando, in attuazione del Piano regolatore Portuale, lo stesso è stato riacquisito dalla stessa Autorità e sottoposto all’intervento di riutilizzo attualmente in corso di esecuzione

“Noi vogliamo altresì valorizzare la storicità del luogo e preservarne la memoria, per questo, per la prima volta, tutti i visitatori potranno avere accesso alla marina di nuova realizzazione”, afferma Roncallo.

I lavori sul Pagliari, infatti, oltre a prevedere consolidamenti strutturali, prevedono la realizzazione di un percorso completamente aperto al pubblico lungo l’intero perimetro della banchina, con conseguente possibilità di poterne apprezzare le parti storiche che ancora la caratterizzano, quali i blocchi in pietra, i mattoni in laterizio ancora presenti a rivestimento delle strutture del molo, le bitte storiche. Il progetto prevede anche la realizzazione di un percorso della memoria, con la realizzazione di numerose “stazioni” di approfondimento dedicate alle vicende di Fede e Fenice, con immagini, documenti, ricostruzioni che possano divenirne testimonianza e memoria fisica: una sorta di “mostra permanente” interamente dedicata alla vicenda, completata da una “piazza della memoria” da ricavarsi alla radice del molo e caratterizzata da un monumento in ricordo degli uomini e delle donne che hanno vissuto quei drammatici momenti.

Insomma, lungi dalle intenzioni dell’Autorità di Sistema Portuale, della comunità portuale e di tutte le istituzioni che a vario titolo sono state chiamate ad esprimere il proprio parere sul progetto in corso di realizzazione, la cancellazione del molo e della memoria storica che lo stesso molo rappresenta.

Il percorso autorizzativo al quale il progetto è stato sottoposto è quello che la legge prevede. Nel 2006, con l’approvazione del nuovo Piano Regolatore da parte di tutti i soggetti competenti per legge, l’allora Autorità Portuale individua per il molo Pagliari una nuova destinazione d’uso, quella di nuova marina del Levante, per ricollocarvi attività artigianali e legate alla nautica sociale, ancora oggi pericolosamente interferenti con l’attività mercantile del terzo bacino portuale della Spezia.

Il progetto viene approvato, sotto il profilo urbanistico, paesaggistico ed ambientale, con procedimento di Intesa Stato-Regione perfezionato in data 29/11/2013. Dal punto di vista strettamente storico/monumentale, la Soprintendenza ai Beni Archeologici della Liguria, esprime parere favorevole al progetto già durante il procedimento d’intesa sopra richiamato, ancorché con alcune prescrizioni, in merito alle quali l’AP ha prodotto integrazioni al progetto, volte a definire in dettaglio le soluzioni previste per valorizzare il ruolo storico del molo e per conservarne al meglio la memoria. Integrazioni poi risultate soddisfacenti per la Soprintendenza, che ha infatti rilasciato parere favorevole in data in data 05/03/2015.

**A Carrara
aggiudicata
la Taliercio-Chiesa**

LA SPEZIA - Si sono concluse le operazioni di valutazione dell'offerta tecnica, in seduta riservata, ed economica, in seduta pubblica. (segue a pagina 10)

A Carrara aggiudicata

della procedura di gara per l'affidamento in concessione ex art. 18 legge 84/94 e ss.mm.ii. dell'area demaniale marittima di parte della banchina Chiesa e parte della banchina Taliercio nel porto di Marina di Carrara.

La Commissione di gara ha proposto l'aggiudicazione della concessione alla società Dario Perioli S.p.A., per un periodo di 10 anni.

Giampieri nominato componente di ” Sviluppo sostenibile”

Prenderà parte anche ai lavori del gruppo “Attività nei porti”

ANCONA – Il presidente dell’Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri, è stato nominato componente del gruppo di lavoro “Sviluppo sostenibile”, costituito da Assoport, l’associazione di riferimento dei porti italiani. La commissione, cui partecipano anche Massimo Deiana, presidente Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, Carla Roncallo, presidente AdSp mar Ligure orientale, Francesco Maria Di Majo, presidente AdSp mar Tirreno centro-settentrionale, si occupa di adeguamento navi, green port e delle norme europee e nazionali collegate, adeguamento infrastrutture, combustibili alternativi.

Giampieri prenderà parte anche ai lavori del gruppo “Attività nei porti”, che si occupa del lavoro portuale, dei servizi tecnico-nautici, delle concessioni, insieme a Paolo Emilio Signorini, presidente AdSp mar Ligure occidentale, Daniele Rossi, presidente AdSp mar Adriatico centro-settentrionale, Ugo Patroni Griffi, presidente AdSp mare Adriatico meridionale. I gruppi sono stati costituiti da Assoport per approfondire argomenti d’interesse prioritario della portualità nazionale.

“Sono temi impegnativi ma di grande attualità, con effetti importanti sulla comunità, sull’economia reale e sul lavoro portuale – dice il presidente Giampieri -, promuovere, per esempio, uno sviluppo sostenibile, in condivisione con i rappresentanti degli altri porti, è una grande opportunità per essere protagonisti di un cambiamento necessario, in coerenza con un impegno che ci siamo presi tutti e che, a livello locale, stiamo cercando di attuare con alcuni interventi da noi realizzabili”. Ci sono, però, delle regole nazionali e comunitarie da applicare e, quindi, far parte di questo gruppo di lavoro “vuol dire – aggiunge Giampieri – lavorare su normative strategiche ed essere pronti a cogliere opportunità di finanziamento per affrontare con decisione questo tema, che è ormai ineludibile. Un cambiamento necessario anche per le imprese che, nel fattore sostenibilità, vedono un elemento di forte competitività nel mercato contemporaneo. L’approccio ad un tema complesso dovrà essere necessariamente scientifico, condiviso con professionisti di riconosciuta competenza, perché coniugare lavoro, sicurezza e ambiente è il nostro obiettivo primario”.

Porti: Giampieri Ancona in due gruppi lavoro Assoporti

Presidente Adsp Mare Adriatico Centrale, sviluppo e attività

(ANSA) - ANCONA, 24 APR - Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, è stato nominato componente del gruppo di lavoro 'Sviluppo sostenibile', costituito da Assoporti, l'associazione di riferimento dei porti italiani. La commissione si occupa di adeguamento navi, green port e delle norme europee e nazionali collegate, adeguamento infrastrutture, combustibili alternativi.

Vi partecipano anche Massimo Deiana, presidente Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, Carla Roncallo, presidente Adsp Mar Ligure orientale e Francesco Di Majo, presidente Adsp Mar Tirreno centro-settentrionale.

Giampieri prenderà parte anche ai lavori del gruppo 'Attività nei porti', che si occupa di lavoro portuale, servizi tecnico-nautici e concessioni. Nel gruppo ci saranno anche Paolo Emilio Signorini, presidente Adsp mar Ligure occidentale, Daniele Rossi, presidente Adsp mar Adriatico centro-settentrionale, Ugo Patroni Griffi, presidente Adsp mare Adriatico meridionale. I gruppi sono stati costituiti da Assoporti per approfondire argomenti d'interesse prioritario della portualità nazionale.

"Sono temi impegnativi ma di grande attualità, con effetti importanti sulla comunità, sull'economia reale e sul lavoro portuale - dice il presidente Giampieri -. Promuovere, per esempio, uno sviluppo sostenibile, in condivisione con i rappresentanti degli altri porti, è una grande opportunità per essere protagonisti di un cambiamento necessario, in coerenza con un impegno che ci siamo presi e che, a livello locale, stiamo cercando di attuare con interventi da noi realizzabili".

Ci sono, però, delle regole nazionali e comunitarie da applicare e far parte di questo gruppo di lavoro "vuol dire - aggiunge Giampieri - lavorare su normative strategiche ed essere pronti a cogliere opportunità di finanziamento per affrontare con decisione questo tema, che è ormai ineludibile. Un cambiamento necessario anche per le imprese che, nel fattore sostenibilità, vedono un elemento di forte competitività nel mercato contemporaneo. L'approccio a un tema complesso - conclude Giampieri - dovrà essere necessariamente scientifico, condiviso con professionisti di riconosciuta competenza, perché coniugare lavoro, sicurezza e ambiente è il nostro obiettivo primario".(ANSA).

Sostenibilità portuale, Giampieri nella commissione nazionale

Il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri, è stato nominato componente del gruppo di lavoro "Sviluppo sostenibile", costituito da Assoport, l'associazione di riferimento dei porti italiani. La commissione, cui partecipano anche Massimo Deiana, presidente Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, Carla Roncallo, presidente Adsp mar Ligure orientale, Francesco Maria Di Majo, presidente Adsp mar Tirreno centro-settentrionale, si occupa di adeguamento navi, green port e delle norme europee e nazionali collegate, adeguamento infrastrutture, combustibili alternativi. Giampieri prenderà parte anche ai lavori del gruppo "Attività nei porti", che si occupa del lavoro portuale, dei servizi tecnico-nautici, delle concessioni, insieme a Paolo Emilio Signorini, presidente Adsp mar Ligure occidentale, Daniele Rossi, presidente Adsp mar Adriatico centro-settentrionale, Ugo Patroni Griffi, presidente Adsp mare Adriatico meridionale. I gruppi sono stati costituiti da Assoport per approfondire argomenti d'interesse prioritario della portualità nazionale. "Sono temi impegnativi ma di grande attualità, con effetti importanti sulla comunità, sull'economia reale e sul lavoro portuale - dice il presidente Giampieri -, promuovere, per esempio, uno sviluppo sostenibile, in condivisione con i rappresentanti degli altri porti, è una grande opportunità per essere protagonisti di un cambiamento necessario, in coerenza con un impegno che ci siamo presi tutti e che, a livello locale, stiamo cercando di attuare con alcuni interventi da noi realizzabili". Ci sono, però, delle regole nazionali e comunitarie da applicare e, quindi, far parte di questo gruppo di lavoro "vuol dire - aggiunge Giampieri - lavorare su normative strategiche ed essere pronti a cogliere opportunità di finanziamento per affrontare con decisione questo tema, che è ormai ineludibile. Un cambiamento necessario anche per le imprese che, nel fattore sostenibilità, vedono un elemento di forte competitività nel mercato contemporaneo. L'approccio ad un tema complesso dovrà essere necessariamente scientifico, condiviso con professionisti di riconosciuta competenza, perché coniugare lavoro, sicurezza e ambiente è il nostro obiettivo primario".

Porto di Ancona, con Assoportri si lavora sulla Sostenibilità degli scali

Il presidente dell’Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri, è stato nominato componente del gruppo di lavoro

“Sviluppo sostenibile” di Assoportri e nel gruppo “Attività nei porti”, che si occupa del lavoro portuale, dei servizi tecnico-nautici e delle concessioni

Il presidente dell’Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri, è stato nominato componente del gruppo di lavoro “Sviluppo sostenibile”, costituito da Assoportri, l’associazione di riferimento dei porti italiani. La commissione, cui partecipano anche Massimo Deiana, presidente Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, Carla Roncallo, presidente Adsp mar Ligure orientale, Francesco Maria Di Majo, presidente Adsp mar Tirreno centro-settentrionale, si occupa di adeguamento navi, green port e delle norme europee e nazionali collegate, adeguamento infrastrutture, combustibili alternativi.

Giampieri prenderà parte anche ai lavori del gruppo “Attività nei porti”, che si occupa del lavoro portuale, dei servizi tecnico-nautici, delle concessioni, insieme a Paolo Emilio Signorini, presidente Adsp mar Ligure occidentale, Daniele Rossi, presidente Adsp mar Adriatico centro-settentrionale, Ugo Patroni Griffi, presidente Adsp mare Adriatico meridionale. I gruppi sono stati costituiti da Assoportri per approfondire argomenti d’interesse prioritario della portualità nazionale.

“Sono temi impegnativi ma di grande attualità, con effetti importanti sulla comunità, sull’economia reale e sul lavoro portuale – dice il presidente Giampieri -, promuovere, per esempio, uno sviluppo sostenibile, in condivisione con i rappresentanti degli altri porti, è una grande opportunità per essere protagonisti di un cambiamento necessario, in coerenza con un impegno che ci siamo presi tutti e che, a livello locale, stiamo cercando di attuare con alcuni interventi da noi realizzabili”. Ci sono, però, delle regole nazionali e comunitarie da applicare e, quindi, far parte di questo gruppo di lavoro “vuol dire – aggiunge Giampieri – lavorare su normative strategiche ed essere pronti a cogliere opportunità di finanziamento per affrontare con decisione questo tema, che è ormai ineludibile. Un cambiamento necessario anche per le imprese che, nel fattore sostenibilità, vedono un elemento di forte competitività nel mercato contemporaneo. L’approccio ad un tema complesso dovrà essere necessariamente scientifico, condiviso con professionisti di riconosciuta competenza, perché coniugare lavoro, sicurezza e ambiente è il nostro obiettivo primario”

La decisione

LIVORNO, L'AUTORITÀ VIETA LE DIGHE «NON È ALTERNATIVA ALLA SPIAGGIA»

LIVORNO. Da questa estate non sarà più possibile utilizzare le dighe foranee del porto di Livorno come solarium o usare una delle banchine della diga Curvilinea come punto di ormeggio per la propria imbarcazione. A stabilirlo, in una ordinanza pubblicata il 13 aprile scorso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. «Le dighe foranee non possono essere un'alternativa agli stabilimenti balneari, alle spiagge

e alle scogliere pubbliche - ha detto il segretario generale dell'Authority, Massimo Provinciani - l'ordinanza è una misura di buon senso che va a tutela della sicurezza pubblica». A tutela dell'incolumità pubblica, è stato infatti disposto il divieto di accesso alla Diga Curvilinea e a quelle della Vegliaia e della Meloria. Non solo, l'interdizione è stata estesa anche alle scogliere esterne e ai terrapieni circostanti le stesse dighe».

È giallo sull'entrata in vigore dell'ordinanza

L'ORDINANZA c'è, secca e imperativa. Quanto basta per aver già scatenato, nei vari circoli nautici dei Fossi, ma specialmente sul web, proteste e commenti sarcastici (tipo: «Decisione dettata dall'invidia dei pisani»). Ma come spesso accade, i quattro sintetici articoli firmati dal presidente dell'Autorità portuale di sistema, Stefano Corsini, minacciano fisco e fiamme per i trasgressori, ma non dicono da quando. Della serie: se in teoria il divieto è già scattato (l'ordinanza è datata addirittura 13 aprile scorso) in pratica finché non saranno predisposti tutti gli avvisi, con la relativa cartellonistica per rendere edotti gli interessati, mancherà uno degli elementi giuridici 'sine qua non' perché possano essere applicate le sanzioni.

QUESTA almeno è l'interpretazione che nei circoli viene data al testo dell'ordinanza n. 11 dell'Autorità. Diciamo subito che per l'Autorità l'ordinanza è già in vigore e non si scappa, nel senso che se qualcuno si facesse male



AUTORITÀ'
Il presidente
Stefano
Corsini

sulle dighe, non potrebbe rivaleersi su Palazzo Rosciaro. Da un'ispezione fatta ieri dallo stesso presidente Corsini con i tecnici dell'ufficio dell'ingegner Pribaz, è emerso uno stato di degrado delle dighe molto pericoloso, con cedimenti strutturali, parapetti rovinati e addirittura sedie, ombrelloni e striaio 'incatenati', a conferma

di un uso balneare continuato. Sicurezza dunque, prima di tutto, anche se l'articolo 3 del testo dell'ordinanza sembra indicare una scappatoia per la concreta applicazione delle parti più dura del divieto, cioè le sanzioni. Ovvero, non è stata ancora installata la cartellonistica dei divieti. I tabelloni saranno una cinquantina, sono stati appena ordinati con apposita gara e saranno disponibili non pri-

ma della seconda metà di maggio. Vale dunque la regola che senza segnaletica i divieti sono almeno opinabili? Secondo il Codice della Navigazione l'ordinanza dovrebbe essere sufficiente: secondo i circoli, no.

Alla base di tutto il problema c'è, ripetiamo un fattore sicurezza: le dighe dell'avamposto sono molto vecchie e camminarci sopra è rischioso, tanto che le stesse squadre di manutenzione sono obbligate a scarpe e vestiti antinfortuni.

LO SCONTRO
Secondo i circoli nautici il divieto non è valido finché non ci sono i segnali

atici. Invece la tradizione vuole che ci vada gente in costume e ciabatte infradito, con il rischio reale di farsi male. E siccome la magistratura non scherza nell'attribuire responsabilità anche solo colposa, l'Autorità s'è messa al vento.

Antonio Fulvi

LANCIOTTO LUSINI

«Noi, storiche sentinelle»



«Un divieto che non piace, io sono socio qui solo da pochi anni ma sono amante del mare. Qui al circolo ci sono storiche sentinelle». Da questa estate, non sarà più possibile abbronzarsi sulle dighe foranee del porto o usare una delle banchine della Diga Curvilinea come punto di ormeggio per l'imbarcazione. A stabilirlo un'ordinanza pubblicata il 13 aprile sull'albo online dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Una notizia che ha suscitato un vero e proprio terremoto.

PAOLO CAPPA

«Amarcord livornese»



«Si partiva con la ghiacciaia e le sedie per fare un bel picnic e poi rimanere per fare il bagno. Perché, vede, con una bella giornata dalla Vegliaia con sdraio e ombrellone sembra davvero di essere alle Canarie. Certo, non è uno stabilimento, ma si andava lì per fermarsi giusto un paio d'ore. Io ho 73 anni, è stato così da sempre. I livornesi insorgeranno, perché si va a toccare una tradizione pittoresca che è dentro al cuore».

BRUNO CECCARELLI

«Una brutta notizia»



«Una brutta notizia, senza dubbio, quella dell'interdizione per l'ormeggio delle barche alle dighe foranee. Cosa penso? Che non siamo davanti a un provvedimento giusto per i cittadini livornesi che amano il mare. Sono socio storico del circolo Nazario Sauro, fin dagli anni '70, e sono testimone di questa tradizione che va avanti e si tramanda da sempre. Il divieto non è bello, ai livornesi in generale di certo noi piacerà».

MAURIZIO MILELLA

«Pescatori e pericoli»



«Pensiamo a Villa Corridi, a Monterotondo: ormai è tutto chiuso. Ma allora dove dobbiamo andare? Che almeno non si tocchi il mare, altrimenti non abbiamo più libertà. Non ha senso secondo me sanzionare una famiglia che fa un picnic sugli scogli. Quanto ai pescatori, anche vietando loro l'ormeggio alle dighe e mettendo una interdizione a salire sulla Vegliaia saranno sempre un pericolo se non c'è prudenza».

«La Vegliaia non si tocca»

Il circolo: «Moda pittoresca, impossibile infrangerla»

DUBBI e perplessità, amarezza e tanto amarcord tra i soci del circolo Nazario Sauro affacciato sul viale Italia - a ridosso dello Scoglio della Regina - all'indomani dell'annuncio dei divieti di ormeggio alle tre dighe del porto fir-

TRADIZIONE A RISCHIO

«Le dighe, posti tipici per le famiglie che fanno un pic nic sotto il sole»

mato **all'Autorità portuale**. «Una brutta notizia, senza dubbio, quella dell'interdizione per le barche - dice Bruno Ceccarelli, socio del circolo dagli anni '70 - Cosa penso? Che non siamo davanti a un provvedimento giusto per i cittadini livornesi che ama-

no il mare». La tradizione popolare delle 'barchine' è scritta con il fuoco nel dna labronico: come dire, non si tocca. Ma questa estate, non sarà più possibile abbronzarsi sulle dighe foranee del porto o usare una delle banchine della Diga Curvilinea come punto di ormeggio per la propria imbarcazione. A stabilirlo è un'ordinanza pubblicata il 13 aprile sull'albo online dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

«**LE DIGHE**, soprattutto la Vegliaia, fanno parte di quei posti tipici che da sempre fanno breccia nel cuore delle famiglie che preferiscono il mare agli stabilimenti balneari, spesso cari. Un'attrazione bella, pittoresca - aggiunge Paolo Cappa, altro socio tessuto dal 1981 al Nazario Sauro (che

con la sua barca vanta una comparsa ne La prima cosa bella di Virzi) - Si partiva con la ghiacciaia e le sedie per fare un bel picnic poi fare il bagno. Perché, vede, con una bella giornata dalla Vegliaia con sdraio e ombrellone

BELLA DA MORIRE

«Basta aprire sdraio e ombrellone: sembra di stare alle Canarie»

sembra di essere alle Canarie. Non è uno stabilimento, ma si andava per fermarsi un paio d'ore. Io ho 73 anni, è stato così da sempre. I livornesi insorgeranno, si va a toccare una tradizione. Il divieto è stato motivato con problemi di sicurezza, ora si attende l'in-

stallazione della nuova segnaletica che richiami l'interdizione. «E' anche vero che ci sono persone che vanno nelle zone di pesca e, magari calcolando male le distanze, sono un pericolo quando arrivano navi e traghetti - prosegue - Oltretutto, le multe in mare sono salatissime. Ma chi è più pericoloso, uno che va al mare o uno che passa con il rosso?». «Pensiamo a Villa Corridi, a Monterotondo: è tutto chiuso - sottolinea Maurizio Milella - Che almeno non si tocchi il mare, altrimenti non abbiamo più libertà. Che senso ha sanzionare una famiglia che fa un pic nic?». «Un divieto che non piace, io sono socio qui solo da pochi anni ma sono amante del mare - conclude Lanciotto Lusini, originario di Siena - Noi, qui, siamo storiche sentinelle».

Irene Carlotta Cicora

Molo Novo e Vegliaia vietati «Speriamo sia provvisorio»

La rabbia del Consorzio nautico dopo lo stop alla balneazione e alla pesca
Sopralluogo di Corsini che apre a un'alternativa: «Ma la priorità è la sicurezza»

di Gianni Tacchi

► LIVORNO

Da una parte la rabbia del Consorzio nautico di Livorno, quel "popolo delle barchette" oggi infuriato per lo stop ai tuffi e alla pesca tra il Molo Novo e la Vegliaia, dall'altra invece le decisioni dell'Authority portuale con il presidente Stefano Corsini che ha fatto un sopralluogo alle dighe foranee del porto e ha aperto a un'alternativa. Due mondi separati dall'ultima ordinanza della stessa Authority entrata in vigore una decina di giorni fa, che vieta alle imbarcazioni private di accedere al Molo Novo, alla Vegliaia e alla diga della Meloria, scogliere esterne e terrapieni circostanti compresi. Un divieto che ferma le abitudini di migliaia di livornesi, che vanno in quelle aree per pescare o per una domenica di relax in famiglia.

«Siamo delusi, rammaricati», dice Piero Mantellassi, presidente del Consorzio nautico di Livorno, che racchiude circa 60 circoli e alcune associazioni del territorio - speriamo che sia un provvedimento temporaneo



Il sopralluogo di Stefano Corsini, presidente Authority, alle dighe foranee

per consentire lo svolgimento dei lavori in sicurezza, altrimenti sarebbe qualcosa di pesante per la nautica livornese. Anche le sanzioni previste (fino a 6 mila euro, ndr) non ci lasciano indifferenti: sono alte, altissime. E pensare che Nereo Maruccci,

ex presidente dell'Authority in passato organizzava traghetti per portare i livornesi a pescare alla Vegliaia. Sì, siamo proprio in un altro mondo». Ma intanto, dopo il sopralluogo di ieri con i tecnici della Port Authority, Corsini ha lasciato aperto

uno spiraglio per rivedere l'ordinanza appena firmata: «La sicurezza è la nostra priorità assoluta - le sue parole - e non dobbiamo esitare a prendere i provvedimenti utili a salvaguardare l'incolumità dei cittadini. Tuttavia abbiamo un tavolo aperto con l'Istituto di pesca sportiva e ci stiamo confrontando anche con la Direzione marittima per esplorare ogni soluzione compatibile con la sicurezza».

La decisione di vietare l'accesso alle tre dighe foranee del porto, comunque, è arrivata dopo alcuni sopralluoghi che, secondo l'Authority, hanno evidenziato problemi strutturali e quindi pericoli per diportisti e pescatori. Il Molo Novo, come spiega la stessa Authority portuale, «presenta diversi cedimenti strutturali: bitte arrugginite, anelli di attracco mancanti, lastri sconnessi e locali tecnici ormai fatiscenti». «Condizioni migliori invece alla diga della Meloria - chiudono da Palazzo Rosciano - dove si è creata una spiaggia che ormai fa parte del panorama livornese, ma che si trova sulla rotta di uscita delle grandi navi».

Il Telegrafo

«Ogni soluzione compatibile con la sicurezza»

«LA SICUREZZA in tutto lo scalo portuale è la nostra priorità assoluta e non dobbiamo esitare a prendere gli opportuni provvedimenti utili a salvaguardare l'incolumità dei cittadini», ha spiegato il presidente dell'Autorità portuale di sistema, Stefano Corsini al termine del sopralluogo. «Tuttavia - ha aggiunto - abbiamo un tavolo aperto con l'Istituto di pesca sportiva e ci stiamo confrontando con la direzione marittima per esplorare ogni soluzione compatibile con la sicurezza».

Authority, Batini nominato dal Comune

IN CRONACA

MA DICHIARA GUERRA AL "CORRETTIVO PORTI"

Nogarin lascia il comitato e nomina Batini per l'Authority

LIVORNO

Alla fine il sindaco **Filippo Nogarin** esce dal comitato di gestione dell'Authority presieduta dall'ingegner **Melano Corsini**. Lo fa nominando l'avvocato **Giuseppe Batini** come rappresentante del Comune di Livorno a Palazzo Rosciano.

Batini - padre di **Nicoletta Batini**, l'economista che nel 2015 Nogarin aveva designato per i vertici dell'Authority - è uno dei più noti avvocati della città: è stato alla guida dell'Azienda mezzi meccanici e ha avuto la responsabilità di commissario della flotta lauro. Senza contare il brillante curriculum come "cavallo di razza" ai vertici della De Ilvornese.

È questo l'ultimo atto del lunghissimo braccio di ferro fra Comune e Authority sulla possibilità di Palazzo Civico di designare Nogarin in quel consesso che ha visto le due parti impegnate in una durissima battaglia di fronte al Tar. A tagliare la testa al toro ha pensato il "correttivo porti" che ha fatto decadere i sindaci

presenti nelle istituzioni portuali.

Beninteso, come tiene a sottolineare Nogarin nella comunicazione a Corsini, questa nomina «non rappresenta in alcun modo acquiescenza rispetto al cosiddetto "correttivo porti", che vieta esplicitamente la presenza dei sindaci all'interno del Comitato di gestione delle Autorità portuali di sistema». A giudizio del sindaco M5s si tratta di «una norma che per noi era e resta incostituzionale» e annuncia l'intenzione di «impugnarla nei prossimi giorni nelle sedi opportune».

Semmai, è una scelta pragmatica nel solco di quel che aveva fatto il suo collega - pentastellato anch'esso - che a Civitavecchia aveva nominato un rappresentante. «Questa è dunque una designazione temporanea volta a garantire al Comune di Livorno una propria rappresentanza nelle prossime sedute del Comitato di gestione e cesserà la propria efficacia nell'istante in cui il nostro ricorso verrà accolto».

Mauro Zucchelli



L'avvocato Giuseppe Batini

Darsena Europa E quei tempi da paese normale

LIVORNO - Riappropriarsi di un ruolo importante nel Mediterraneo: l'hanno ribadito al Med Ports 2018 ciascuno nel proprio ruolo il presidente di Assoportli Zeno D'agostino e il presidente dell'Autorità di sistema del Tirreno settentrionale Stefano Corsini. Poi però le strategie sono scese nei dettagli che hanno visto

Antonio Fulvi
(segue a pagina 4)

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Darsena Europa

Assoportli proiettata a cercarsi un ruolo nei confronti del prossimo governo - commissioni, raccolta di dati statistici, proposte, qualche speranza - e il "sistema" di Livorno e Piombino proiettato invece a far capire che la sperata Darsena Europa potrà essere utile non solo ai traffici livornesi, ma a un più allargato "sistema" logistico (in una slide proiettata più volte lo si è visto allargato fino alla Sardegna) dell'Italia centrale.

Domanda: ma davvero la Darsena Europa è stata recepita come strategica in ambito Med Ports? La "due giorni" di dibattiti, molto tecnici e finanziari, hanno tenuto il tema livornese piuttosto ai margini. E anche il seminario all'Acquario, organizzato in

modo originale e molto ben riuscito all'ultimo tuffo, alla fine si è svolto con una partecipazione quasi esclusivamente di livornesi. Preoccupante? Sì e no. Forse sì perché ci si sarebbe attesa una maggiore partecipazione dei grandi gruppi terminalisti, quelli ai quali si rivolge l'invito a "fare" la Darsena. Forse no, perché alla fine Med Ports è una manifestazione fieristica, sia pure nobilitata da grandi dibattiti.

Quello che invece potrebbe preoccupare, è quanto emerso dal seminario all'Acquario su procedure e tempi di concreta realizzazione della Darsena Europa. Stefano Corsini è stato molto corretto: e parlando più da ingegnere specialista che non da presidente dell'AdSP, ha illustrato i tanti, tantissimi e complicati passaggi ancora da svolgere prima di arrivare anche solo alla gara. Chiarito che la prima famosa gara per la

Piattaforma Europa era sbagliata ed è stata annullata, siamo adesso - dopo il ridimensionamento del progetto di prima fase - soltanto all'antipasto, a predisporre una gara che dovrà offrire agli interessati la progettazione delle opere foranee. Nel frattempo va a gara anche la "caratterizzazione" dei fondali, che richiederà almeno un anno. Solo dopo questi due passaggi, avendo chiari questi due quadri "sine qua non", si potrà procedere ad aprire formalmente la gara con il metodo del project-financing per la Darsena, ovvero il porto containers ribaltato verso il mare e forse - specifichiamo il forse, legato alle ultime esternazioni di Corsini - per la nuova darsena petroli, fino a ieri prevista in una delle fasi più lontane del piano regolatore portuale. In un paese normale, un tempo di un paio d'anni potrebbe essere quello giusto. Ma siamo un paese normale?

CON L'AUMENTO DI CAPITALE CHE VENERDÌ VIENE VARATO DALL'ADSP A LIVORNO

Interporto Vespucci, il New Deal

Nuovi insediamenti, bilanci in ordine e una "governance" da rilanciare e da snellire



LIVORNO – Il comitato di gestione dell'Autocentro portuale del Tirreno settentrionale è stato convocato, dopo una lunga pausa, per venerdì prossimo con un ponderoso ordine del giorno che richiederà quasi certamente una seduta faticosa. Piccolo ma non secondario dettaglio: a tutto lunedì scorso

(A.F.)

(segue a pagina 10)

Interporto Vespucci

manca ancora la designazione ufficiale del rappresentante del Comune, dopo la estromissione del sindaco Nogarin sulla base dell'ultimo decreto "correttivo" della Riforma Delrio. La giunta comunale ha assicurato che il rappresentante del Comune ci sarà. Vedremo.

Se i temi all'esame saranno tanti, compresi quelli di bilancio, quello forse più significativo e urgente riguarda l'aumento di capitale nella Spa dell'interporto Vespucci. Si tratta di una sottoscrizione di 6 milioni, più altri 3 di acquisti di aree da dedicare alla logistica portuale. L'AdSP ha aspettato fino all'ultimo nella speranza di disporre del primo versamento dalla privatizzazione della Porto 2000, che come noto è ancora ferma ai preliminari ormai da quasi un anno. Poi, dicono anche su pressante sollecitazione del presidente della Regione, l'Autocentro si è decisa al gran passo, utilizzando

in parte riserve proprie, in parte ricorrendo al credito bancario.

L'aumento di capitale nel Vespucci non è solo un atto economico. Con questa operazione il sistema portuale diventa il primo azionista dell'interporto, che si caratterizza sempre più come retroporto: e come struttura che esce finalmente dall'annoso "giungla" dei disavanzi - il bilancio è per la prima volta in attivo - per presentarsi come area appetita e appetibile non solo sulla logistica ma anche sugli insediamenti produttivi. Proprio nei giorni scorsi, come già riferito, sono stati firmati una decina di protocolli per insediamenti di piccole e medie aziende sovvenzionate dalla Regione. Un'operazione ben più significativa è in corso - compromesso dicono già firmato - con la multinazionale DHL per un grande centro di smistamento merci, destinate sia ai traffici marittimi che terrestri ed aerei. Infine è stato annunciato l'insediamento dell'Hub regionale - che opererà per tutta l'Italia centrale - della farmaceutica, un altro colosso con forti ricadute occupazionali. E altro seguirà.

Prima conseguenza dell'ingresso "pesante" dell'AdSP nel Vespucci sarà, in una assemblea già programmata per i primi del prossimo mese, l'aggiornamento della "governance". Si accettano scommesse, ma è chiaro che se l'aumento di capitale serve ad "alleggerire" la quota delle banche, comporterà anche un ingresso più operativo dell'AdSP sul ponte di comando, a fianco della Regione che rimane importante. I soci della Spa sono tutti schierati per una conferma dell'attuale amministratore Bino Fuleeri, fino ad oggi espressione del MDP ma vero stratega del potenziamento e del rilancio del Vespucci. Dovrebbe essere confermato, forse con la nomina di un presidente espressione del sistema portuale. Quasi certamente il consiglio d'amministrazione sarà snellito. Con la conferma del ruolo tecnico importante ad oggi ben gestito, che sta lavorando fianco a fianco di RFI per il prossimo grande salto di

qualità, il collegamento ferroviario diretto su Collesalveti per evitare l'imbutto pisano e dare al Vespucci un vero, funzionale e veloce raccordo con la rete nazionale.



LIVORNO – Venticinque Accademie navali di tutto il mondo - le abbiamo elencate nel numero scorso: si va dalla Cina al Brasile, dall'Egitto al Pakistan - sono il biglietto da visita della "Settimana velica internazionale" labronica iniziata con una serie di quindici regate domenica scorsa, e in pieno svolgimento fino a martedì prossimo 1 maggio. Un appuntamento che con la innovativa regata dell'Accademia Navale italiana - 604 miglia con boe davanti a Porto Cervo e all'isola di Ponza - sta diventando un importantissimo richiamo non solo per gli sport velici, ma anche per la cultura del mare e per la difesa ambientale. La presenza di nave "Italia", di cui pubblichiamo qui una splendida immagine in navigazione alla vela, e che è gestita dalla Marina Militare per i giovani di tutto il paese, è il simbolo non solo della "settimana" ma anche del richiamo all'economia e alla cultura del mare che il nostro paese sta riscoprendo; anche grazie alle crescenti sollecitazioni alla classe politica italiana per la

(A.F.)

(segue in ultima pagina)

L'“Italia” sul mare

creazione di un ministero del mare che finalmente metta insieme prerogative e attribuzioni oggi frantumate tra tanti ministeri che ne fanno solo un aspetto marginale. In attesa che nasca il sospirato nuovo governo, si sono espressi in questa chiave sia Confindustria che i gruppi politici più significativi. E la "settimana" livornese, che ha il pieno supporto dell'Accademia Navale e dell'intera Marina Militare, può e deve essere un ulteriore invito a ricordarci - a fronte di scelte strategiche per l'economia del Paese - che sul mare e dal mare viene tanta parte della nostra ricchezza e della nostra storia.

Sedimenti e porti con RemTech

L'appuntamento a Montecitorio affronterà alcuni dei temi aperti per le opere marittime e costiere - Il programma

ROMA - L'evento ha carattere formativo per le Autorità di sistema portuale e per tutta la pubblica amministrazione, sui temi estremamente attuali dei sedimenti, dragaggi, sostenibilità, opere portuali e logistica. Si terrà Roma, per iniziativa di RemTech Expo e Ispra, nella prestigiosa sede di palazzo Montecitorio (sala Aldo Moro) il prossimo 22 maggio. Moderatore: Francesco Messineo Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale.

(segue a pagina 10)



Francesco Messineo

Sedimenti e porti

Il programma, ancora provvisorio, è così articolato.

Ore 9,30 Introduzione e presentazione smart port award: Francesco Mariani segretario generale Assoport e Silvia Paparella general manager RemTech Expo.

Ore 10 Interventi: Alessandro Bratti direttore Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale Ispra e Luca Marchesi vice presidente Associazione Agenzie di Protezione Ambientale AssoArpa.

Ore 11 Interventi: Stefano Corsini presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale e Massimo Gabellini Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale Ispra

Ore 12 Intervento: Sostenibilità ambientale nei porti e smart ports: Franco Rocchi direttore generale ambiente sc 12.20 BEST CASE HISTORIES (5').

Seguiranno interventi selezionati nell'ambito della Call for Proposal di RemTech Expo: gestione, progettazione, opere, sostenibilità, innovazione, tecnologie.

Ore 12,50 Tavola rotonda a cui parteciperanno tutti i relatori.

Ore 13,30 14:00 Dibattito aperto alla platea e conclusioni.

PER LA PRIMA CONFERENZA INTERNAZIONALE SUL FUTURO INNOVATIVO

Sulla “robotica flessibile” 300 scienziati a Livorno

Da ieri a sabato l'eccellenza italiana della scuola superiore Sant'Anna a confronto sui progetti più avanzati dei robot che crescono come piante e si riparano da soli



Nella foto: (da sx) Laschi, Nogarin, Martini.

LIVORNO - Qualche anno fa, ha detto il sindaco di Livorno Filippo Nogarin presentando la conferenza internazionale sulla "Soft Robotics", pensavamo potesse essere solo fantascienza. Invece ci siamo arrivati: con l'Italia che grazie proprio a punti di eccellenza del territorio toscano è all'avanguardia non solo in Europa ma nel mondo. Cos'è la conferenza, aperta ieri ai bagni Pancaldi e in corso tra la nuova sede dello Scoglio della Regione e l'hotel Palazzo fino a sabato, ci sta dimostrando che il mondo dei robot

è una realtà: e che la robotica sta aprendo orizzonti, anche al lavoro dell'uomo, che era difficile anche immaginare. Alla presentazione della conferenza sono intervenuti nella nuova sede dello Scoglio della Regione sia il sindaco Filippo Nogarin, sia l'assessore comunale al lavoro Francesca Martini, sia la coordinatrice scientifica dell'incontro Cecilia Laschi.

Non sarà l'appuntamento in corso, solo un confronto di cervelli e di tecnologie più o meno "stellari": perché sabato prossimo dalle 9 ai

bagni Pancaldi alcuni prototipi di robot "soft" si sfideranno per dimostrare la loro abilità in prove di locomozione e di manipolazione, con il superamento di ostacoli e la presa di oggetti delicati. Il tutto per confermare che questo mondo si apre non solo alla tecnologia pura ma anche ad applicazioni pratiche nei campi della medicina chirurgica e nella salvaguardia dell'ambiente.

Nel corso della presentazione, il sindaco Nogarin ha sottolineato come l'evento internazionale in corso, che segue di pochi giorni l'alto impegno internazionale di Med Ports e in parallelo alla settimana velica, confermano la vocazione della nostra città, della sua economia e del suo ruolo culturale per tornare ad essere un punto di riferimento nel Mediterraneo e in Europa su tutto quello che riguarda il mare, la difesa ambientale (iniziative saranno prese a breve anche sul tema della lotta alle microplastiche) e la valorizzazione del nostro patrimonio marittimo: compreso il recupero del controllo del parco naturale delle secche della Meloria, un "valore" tutto livornese sul quale la città non ha ancora potuto rivendicare il suo diritto di gestione. (A.F.)

IN UN INCONTRO AL PROPELLER LIVORNO CON L'ONOREVOLE BONAFÈ

L'economia "circolare" e la Ue

L'analisi della crescente presa di coscienza sulla difesa dell'ambiente - Gli interventi nella portualità



Nella foto: (da sx) Simona Bonafè e Maria Gloria Giani Pollastrini.

LIVORNO - Il recente incontro del Propeller Club labronico questa volta ha affrontato il tema dell'economia circolare ed a parlarne, invitata dalla presidente Maria Gloria Giani Pollastrini è stata l'onorevole Simona Bonafè, membro della Commissione Ambiente, Salute Pubblica e Sicurezza alimentare e parlamentare europea. Il convegno, che si è tenuto esattamente il giorno dopo l'approvazione delle quattro direttive europee emanate dall'organo legislativo dell'Unione, ha avuto il supporto della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci - che lo ha ospitato nella sua sede - e della Concommercio, Provincia di Livorno.

Grande, qualificata ma anche trasversale la partecipazione all'incontro a dimostrazione di una progressiva ed inarrestabile presa di coscienza comune che chiede di intervenire decisamente un percorso i cui effetti sono drammaticamente visibili nell'inquinamento

degli elementi naturali. Dal mondo delle imprese al consumatore ognuno può fare la sua parte incentivato tra l'altro dai minori costi derivanti dal riutilizzo delle materie prime.

La presidente Giani ha introdotto la serata con la presentazione di un breve ma eloquente filmato della One Ocean Foundation, l'organizzazione volta a salvaguardare l'ambiente marino attraverso un cambiamento del modo di produrre, distribuire e consumare nelle attività marittime, nei trasporti e negli strumenti finanziari.

Simona Bonafè ha informato che l'approvazione del pacchetto delle direttive - che obbligano per la prima volta gli Stati membri a seguire misure univoche e condivise in materia di rifiuti - sarà in grado di creare un nuovo modello di sviluppo economico e sociale europeo sostenibile. L'importanza del nuovo modello, che si sostanzierà in una vera e propria economia circolare, è già stata testi-

monata a livello mondiale dal World Economic Forum che ne ha discusso, insieme al cambiamento climatico ed all'incidenza di quest'ultimo sulle risorse del pianeta, in apertura dei lavori nella sua ultima edizione. I tre anni di lavoro che hanno impegnato la commissione hanno portato a nuove regole che riguardano il ciclo di vita delle materie prime e lo smaltimento dei rifiuti. Vengono rafforzate le misure di prevenzione della generazione di rifiuti, si estendono gli obblighi di raccolta separata ai rifiuti organici, tessili e pericolosi fissando al 10% la quota massima che potrà essere smaltita in discarica entro il 2035. L'obiettivo è appunto quello di creare un'economia circolare che, anche grazie ai suoi minori costi, aiuti le imprese e ci renda competitivi seguendo le iniziative di altri paesi come la Cina che sta già investendo molto in questo senso.

A fine relazione della Bonafè sono seguiti molti interventi dalla platea riferiti in particolare all'ambito marittimo portuale. Anche il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale Stefano Cusiini ha portato le sue considerazioni ed ha richiamato l'attenzione della politica affinché le iniziative europee non subiscano come già accaduto quella schizofrenia causata dalle diverse posizioni e direzioni della Comunità europea al punto di non riuscire a mettere insieme gli interessi della portualità e di chi ne deve usufruire. A questo proposito ha portato come esempio l'elettificazione della banchina labronica rimasta inutilizzata per il mancato intervento complementare sull'armamento del naviglio. Il presidente ha chiuso il suo intervento esortando l'onorevole Bonafè a seguire la spinosa questione sollevata recentemente dalla DG Competition sulle tassazioni delle concessioni. Da parte della Bonafè c'è stato l'impegno a seguire le questioni emerse con il richiamo alla diretta attenzione degli organi governativi.

Rispondendo poi all'informazione su nuove tecniche ecosostenibili (nuove tecniche di dragaggio ecologico) l'onorevole Bonafè ha mostrato vivo interesse preannunciando di voler approfondire le questioni data l'importanza rivestita dall'argomento.

Cinzia Garofoli

Il porto di Civitavecchia premiato a Lubiana dalla Ue

Il presidente di Majo ha ricevuto il Grant Agreement per il progetto BClink

CIVITAVECCHIA – L'edizione 2018 dei Ten-T Days, l'evento annuale organizzato dalla Commissione europea dedicato al mondo dei trasporti che si è tenuto a Lubiana alla presenza del Commissario europeo ai Trasporti Violeta Bulc, ha visto la partecipazione anche dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale con il presidente di Majo invitato come relatore al Corridor Forum delle Autostrade del mare, insieme a Coordinatore del Corridoio Brian Simson e l'adviser Wojciech Sopinski.

Il Forum nella capitale slovena è stata l'occasione per la Commissione europea di consegnare ufficialmente, al presidente Francesco Maria di Majo, il Grant Agreement relativo al recente finanziamento ottenuto grazie al progetto "BClink: Mos for the future", che permetterà al porto di Civitavecchia di realizzare il pontile II della nuova Darsena Traghetti, finalizzato allo sviluppo dei traffici marittimi con la Spagna.

"Sono molto soddisfatto- spiega di Majo – che durante un importante evento internazionale, a cui hanno partecipato oltre 2.000 persone del mondo dei trasporti e dello shipping, sia stata ribadita la centralità del porto di Civitavecchia nella logistica e nello sviluppo di traffici ed è per questo che voglio annunciare che entro l'anno procederemo alla pubblicazione del bando di gara per la realizzazione del pontile II della nuova darsena traghetti".

"Civitavecchia e Barcellona – continua il presidente dell'AdSp – sono stati gli unici porti europei selezionati nell'ambito della recente "blending call", che prevede la combinazione di sussidi a fondo perduto e finanziamenti da parte di banche ed istituti, sulle autostrade del Mare e ringrazio i vertici del porto catalano e l'armatore Grimaldi per averci supportato in questo progetto."

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale nel suo intervento sulle Autostrade del mare si è soffermato anche sul tema dell'integrazione dei porti con le catene logistiche, e ha, inoltre, ribadito che i porti sono un elemento di congiunzione anche con i corridoi della rete core e che lo sviluppo delle Autostrade del mare dipende molto dall'integrazione con le catene logistiche. Nella foto a sinistra il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale di Majo, al centro Brian Simpson coordinatore del corridoio Motorways of the sea, a destra Dirk Beckers Direttore generale Agenzia Esecutiva Trasporti della Commissione europea

Duplice accosto di navi da crociera nei porti di Bari e Brindisi: bilancio positivo per il sistema di accoglienza previsto dall'AdSP MAM.

La macchina organizzativa predisposta dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale ha dimostrato piena efficienza, ieri, in occasione del duplice accosto di navi da crociera negli scali portuali di Brindisi e Bari. Circa diecimila turisti, tra crocieristi ed equipaggi, si sono riversati sul territorio, accolti da servizi di alta qualità, omogenei, professionali e integrati predisposti dall'Ente portuale nei propri porti di competenza.

Decisamente migliorata l'offerta connessa all'erogazione dei servizi on-desk di informazione e assistenza ai turisti in transito, grazie all'accordo, sottoscritto il mese scorso con Pugliapromozione (Agenzia regionale del turismo), finalizzato a potenziare l'azione di accoglienza.

Bari: è stata ormeggiata al molo 13-14 Costa Deliziosa, mentre ha occupato la banchina n.10 Costa Luminosa. Le due navi ammiraglie della prestigiosa compagnia italiana provenivano entrambe da Venezia, la prima era diretta verso Corfù, la seconda verso il porto del Pireo. Lo scalo nel capoluogo di Regione è stato particolarmente apprezzato dai crocieristi che, appena sbarcati, hanno potuto ammirare la mostra "Biomio dal mondo. La biodiversità di un tesoro da tutelare", allestita nel terminal crociere. Nel percorso della mostra/progetto, che sarà visitabile fino al 22 giugno, sono esposti 10 acquari e 10 terrari in cui vengono ricostruiti biotopi naturali, terrestri e acquatici (marini e d'acqua dolce). Numerosi i passeggeri che si sono riversati nel centro storico, i quali hanno avuto modo di visitare il borgo, la basilica di San Nicola e la cattedrale. Tutte le operazioni di imbarco e sbarco, trasporto bagagli e passeggeri, nonché i controlli di security per i 5324 passeggeri sono state svolte rapidamente e in sicurezza.

Brindisi: anche a Brindisi doppia presenza sul fronte delle crociere. Due navi attraccate in contemporanea, la Celestyal Olimpia, con 650 passeggeri e 550 membri dell'equipaggio, proviene da Kotor diretta a Siracusa. E, come ogni lunedì, Msc Musica, con 3750 persone a bordo, 2.822 crocieristi e 932 componenti dell'equipaggio. Approfittando della calda giornata primaverile, centinaia di turisti hanno scelto di restare in città per visitare il centro storico, grazie alle preziose informazioni fornite dallo staff dell'info-point allestito dall'AdSP MAM. I 300 passeggeri che hanno scelto Brindisi come porto di partenza per la loro crociera sono stati accolti e controllati nel Brindisi Cruise Terminal, struttura moderna dotata di tecnologie d'avanguardia, tra cui uno scanner che consente di controllare in maniera celere ed efficiente i bagagli dei passeggeri.

"Durante la stagione crocieristica in corso - commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi - saranno numerose le giornate in cui in entrambi i porti vi sarà la contestuale presenza di navi da crociera. Stiamo continuando a lavorare per contribuire a promuovere l'attrattività della Puglia come destinazione turistica, con l'obiettivo di destagionalizzare domanda e offerta per un turismo che duri tutto l'anno."

Due navi nel porto Accoglienza al «top»

Quasi in 5000 arrivati con Celestyal Olympia e Msc Musica

● Piena efficienza, lunedì, in occasione del duplice arrivo di navi da crociera negli scali portuali di Brindisi e Bari da parte della macchina organizzativa predisposta dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale (AdSP Mam). Circa diecimila turisti - rende noto l'Authority - tra crocieristi ed equipaggi, si sono riversati sul territorio, accolti da servizi di alta qualità, omogenei, professionali e integrati predisposti dall'Ente portuale nei propri poli di competenza. Decisamente migliorata l'offerta connessa all'erogazione dei servizi on-deck di

informazione e assistenza ai turisti in transito, grazie all'accordo, sottoscritto il mese scorso con Puglia-promozione (Agenzia regionale del turismo), finalizzato a potenziare l'azione di accoglienza. A Bari sono state ormeggiate Costa Deliziosa e Costa Luminosa. Le due navi ammiraglie della prestigiosa compagnia italiana provenivano entrambe da Venezia, la prima era diretta verso Corfù, la seconda verso il porto del Pireo. Anche a Brindisi doppia presenza: Due navi attraccate in contemporanea, la Celestyal Olympia, con 670 passeggeri e 50 membri

dell'equipaggio, proviene da Koror diretta a Siracusa. E, come ogni lunedì, Msc Musica, con 3750 persone a bordo, 2.622 crocieristi e 932 componenti dell'equipaggio. Approfittando della calda giornata primaverile, centinaia di turisti hanno scelto di restare in città per visitare il centro storico, grazie alle preziose informazioni fornite dallo staff dell'info-point allestito dall'AdSP Mam. I 300 passeggeri che hanno scelto Brindisi come porto di partenza per la loro crociera sono stati accolti e controllati nel Brindisi Cruise Terminal, struttura moderna dotata di tec-

nologie d'avanguardia, tra cui uno scanner che consente di controllare in maniera celere ed efficiente i bagagli dei passeggeri. «Durante la stagione crocieristica in corso» commenta il presidente dell'AdSP Mam Ugo Patroni Griffi - saranno numerose le giornate in cui in entrambi i porti vi sarà la contestuale presenza di navi da crociera. Stiamo continuando a lavorare per contribuire a promuovere l'attrattiva della Puglia come destinazione turistica, con l'obiettivo di destagionalizzare domanda e offerta per un turismo che duri tutto l'anno».

Zone economiche speciali. Ecco l'interessante convegno dell'Assocal e Sapere Aude

Una importante opportunità per tutto il nostro territorio

Sintesi del convegno imperniato sulle **Zone economiche speciali**, tenutosi martedì 17/04 nell'Hotel Parco dei Principi a Bari. Le zone economiche speciali, com'è noto, sono entrate nel nostro ordinamento con la legge n. 123 del 03/08/2017 che al Capo II disciplina obiettivi, funzioni e tempistica per la loro istituzione, ma ad oggi non è ancora entrata a regime in Puglia.

Se ne è parlato nel convegno organizzato dai dottori commercialisti e consulenti del lavoro aderenti, all'**associazione consulenti aziendali e del lavoro**, in sigla **Asso.c.a.l.** e dall'Associazione degli avvocati "**Sapere aude**", per fare il punto sullo stato dell'arte.

Presenti autorevoli esponenti del mondo accademico, politico e sindacale. Per l'Università il **magnifico Rettore dell'Uniba Prof. Antonio Uricchio** e il **prof. Nicola Fortunato**, il **prof. Avv. Ugo Patroni Griffi**, presidente dell'**Autorità portuale del Mar Adriatico meridionale**, il **dott. Domenico Bianco** presidente del **consorzio Asi di Brindisi e coordinatore dei consorzi Asi di Puglia**, il **sindaco di Bitonto** e **vicesindaco della città Metropolitana di Bari Dott. Michele Abbaticchio**, l'**ing. Creanza** componente della **task force della Regione Puglia**, il presidente dell'associazione "**Sapere aude**", **avv. Michele Coletti**, il **consigliere dell'ODCEC di Bari**, **dott. Mariano Dibitonto**, il **Segretario Regionale della Cisl Giuseppe Boccuzzi**, la **CNA**, la **Confartigianato**, la **Confcommercio**, la **Confesercenti**, l'**Edilcassa di Puglia** e la **Claai Puglia**.

L'Università degli studi di Bari, ha affermato il Magnifico Rettore, è parte attiva nel processo di sviluppo economico, impegnato com'è ad attivare percorsi formativi mirati alla formazione dei quadri dirigenti delle imprese, nelle facoltà con profilo economico-giuridico.

L'università fornirà, inoltre, servizi di consulenza ed assistenza nelle varie fasi di sviluppo dei progetti imprenditoriali, avuto riguardo, in particolare, alla misura a favore dei giovani imprenditori nel Mezzogiorno.

Il sindaco di Bitonto, intervenuto anche in qualità di vicesindaco della Città Metropolitana, ha confermato l'interesse per la zes e le aree che saranno in essa ricomprese, in continuità con quanto si sta già facendo, avuto riguardo al recente protocollo d'intesa sottoscritto tra la Città Metropolitana ed il consorzio ASI e l'avvio nella zona artigianale di Bitonto del **FabLab**, polo tecnologico al servizio delle imprese artigiane, frutto dell'accordo con il **Politecnico di Bari** e l'amministrazione di Bitonto.

Il presidente di "**Sapere Aude**", avv. Michele Coletti, pur riconoscendo le indubbie potenzialità di sviluppo insite nella Zes, ha sottolineato la necessità che, nell'elaborando piano di sviluppo strategico regionale, si tenga conto delle vocazioni produttive dei territori interessati, garantendo così una crescita duratura nel tempo.

Nel corso dei lavori, condotti dal **dott. Michele Urbano**, Presidente dell'Assocal CDL e revisore legale, e dall'**avv. Giovanni Brindicci**, vicepresidente di "**Sapere aude**", una volta delineati i caratteri specifici della zes, sono stati affrontati gli aspetti ancora incompiuti che ne impediscono concretamente l'avvio.

Le zes nascono con il preciso intento "*di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese in dette aree...*" (art. 4)

A tal proposito, come ha sottolineato il dott. Urbano, può rappresentare un primo passo per rilanciare la crescita economica al sud sempre più distante dal nord-italia e dal resto dell'Europa.

Successivamente alla legge, ha ricordato l'avv. Brindicci, è stato emanato il D.P.C.M. n. 12 del 25/01/2018, con il quale sono stati riconosciuti alla Puglia 4.408 ettari (valore massimo consentito) da destinare a zona economica speciale e sono stati disciplinati alcuni aspetti attuativi.

-segue

In particolare, gli articoli 3 e 4 hanno individuato i requisiti delle Zes, rispettivamente di quelle ubicate nella stessa regione (massimo due) e di quelle interregionali.

Nel primo tipo, possono essere ricomprese aree della medesima regione, non territorialmente adiacenti, purchè presentino un nesso economico funzionale e che comprendano almeno un'area portuale. Il nesso economico funzionale tra aree non territorialmente adiacenti, sussiste qualora vi sia la presenza, o il potenziale sviluppo, di attività economico-produttive, indicate nel Piano di sviluppo strategico, o di adeguate infrastrutture di collegamento tra le aree interessate.

Quindi in essa sono compresi i porti, le aree retroportuali e aeroportuali, piattaforme logistiche e interporti, con esclusione delle zone residenziali.

Al secondo tipo, zes interregionale, appartengono quelle regioni dove l'area portuale è presente solo in una delle due regioni. In questa evenienza, l'istanza è presentata congiuntamente.

Per la Puglia, ha affermato il **dott. Giuseppe Creanza**, siamo di fronte alle due tipologie, in particolare la Zes del basso adriatico e la zes interregionale jonica.

La zes adriatica comprende 2.670 ettari complessivi ripartiti tra Foggia, circa 400 ettari, Barletta, circa 320 ettari, Brindisi-Lecce, circa 1.350 ettari e Bari con circa 600 ettari, in quest'ultima ricadono le aree produttive di Bari/Modugno, Bitonto, Altamura, Gravina e Santeramo.

La zes Jonica, connessa al porto e alla piattaforma logistica di Taranto, comprenderebbe 1.730 ettari complessivi tra cui l'area produttiva di Taranto e le aree

individuate in Basilicata, con Ferrandina, Matera Jesce, Matera la Martella, San Nicola di Melfi, Tito e Valbasento.

La proposta per l'istituzione della zes sono presentate dal Presidente della Regione al Presidente del Consiglio dei Ministri, sentiti i sindaci delle aree interessate.

A corredo, va allegato il Piano di sviluppo strategico che deve contenere tra l'altro:

- la documentazione delle aree individuate, l'evidenziazione di quelle ricadenti nell'area portuale e l'elenco delle infrastrutture esistenti e di quelle di collegamento tra aree non adiacenti;
- l'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dalla zes;
- una relazione illustrativa del piano strategico con le tipologie di attività che si intendono promuovere nell'area, o che si intendono rafforzare;
- l'individuazione delle semplificazioni amministrative di propria competenza

che la regione intende adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella zes e l'indicazione dei pareri o altri atti di assenso già rilasciati dagli enti locali

- per le attività funzionali al piano strategico;
- l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni che possono essere concesse dalla regione;
- le modalità con cui le strutture amministrative delle regioni e degli enti locali

intendono espletare le funzioni amministrative e di gestione degli interventi di

competenza regionale previsti nell'area. Il funzionamento, il coordinamento ed il controllo sono affidati al comitato di indirizzo di cui all'articolo 8 del D.P.C.M., composto da non più di cinque membri, presieduto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale ricadente nella zes.

-segue

Tra i compiti principali che il comitato d'indirizzo deve garantire, si segnalano in particolare:

- le iniziative necessarie ad attrarre gli investitori;
- la verifica che le imprese beneficiarie mantengano la loro attività nell'area per almeno sette anni, nel rispetto del piano di sviluppo strategico, coordinando gli obiettivi di sviluppo individuati dal piano;
- le condizioni di accesso alle infrastrutture esistenti;
- la verifica per ciascuna impresa dell'avvio del programma di attività economiche imprenditoriali o degli investimenti di natura incrementale;
- la sottoscrizione di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, per l'attivazione di procedure semplificate idonee a garantire lo snellimento delle procedure burocratiche, secondo quanto sarà indicato in un apposito D.P.C.M..

Il primo ostacolo da rimuovere, a detta dei relatori, primo fra tutti il prof. Ugo Patroni Griffi, Presidente dell'autorità portuale di Bari, è sicuramente la burocrazia.

E' il più grande ostacolo sulla strada dell'insediamento di nuove imprese, in particolare nelle aree del mezzogiorno.

L'art. 5 della legge istitutiva, elenca i benefici fiscali e le semplificazioni riconosciuti alle nuove imprese e a quelle esistenti che avviano il programma di attività economiche e di investimenti di natura incrementale nelle zes. Sul versante della semplificazione, vengono consentite procedure semplificate, anche mediante convenzioni e protocolli d'intesa tra le amministrazioni locali e statali (sportello unico delle attività produttive, C.C.I.A.A, Asl, Vigili del fuoco, ecc., ecc.) tendenti ad accelerare i termini procedurali ed adempimenti semplificati, rispetto alle procedure canoniche.

I criteri derogatori e le modalità dettagliate saranno individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministero della coesione territoriale e il Mezzogiorno, previa delibera del Consiglio dei Ministri.

Oltre a rimuovere lacci e laccioli, bisogna pensare soprattutto ad un modello di sviluppo economico sostenibile, ha proseguito il prof. Patroni Griffi, con l'utilizzo delle innovazioni tecnologiche, di prodotto e di processo, che riducano o azzerino le emissioni di anidride carbonica.

Unitamente alla semplificazione, l'art 5 elenca i benefici fiscali da riconoscere alle imprese.

In particolare il comma 2. prevede la concessione del credito d'imposta ex art. 1, commi 98 e seguenti, della l. 28/12/2015 n. 208 per beni acquistati entro il 31/12/2020, nel limite massimo, per ciascun progetto d'investimento, di 50 milioni di euro, subordinandone la concessione alla permanenza dell'impresa, non in stato di liquidazione né di scioglimento, almeno per sette anni.

Il dott. Domenico Bianco ha evidenziato come da questo provvedimento potrebbero trarne vantaggio solo le grandi imprese. A suo parere vanno coinvolte, nel processo di insediamento o di ampliamento, se si tratta di imprese già esistenti, anche le piccole e medie imprese, a patto che si aggregino.

Non solo va riconosciuto il credito d'imposta, infatti la Regione Puglia e le amministrazioni locali possono e secondo gli intervenuti, debbono riconoscere, rispettivamente, la riduzione o l'azzeramento dell'Irap, l'esclusione dall'Imu, dalla Tari e da altre imposizioni cosiddette minori.

Ancora, sarebbe auspicabile l'introduzione di agevolazioni doganali mediante sospensione del pagamento dell'imposta sul valore aggiunto e dei dazi, con semplificazione delle procedure doganali.

-segue

Un discorso a parte è stato fatto dal dott. Urbano a proposito dell'esenzione o riduzione degli oneri sociali sulle retribuzioni.

Anche questa agevolazione deve essere riconosciuta perchè compatibile con le regole

sulla concorrenza del mercato interno, a mente del paragrafo 3 dell'articolo 107 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea del 2014.

Inoltre il paragrafo 3 precisa che possono essere compatibili quelle misure destinate a favorire lo sviluppo economico in quelle regioni in cui il tenore di vita sia anormalmente basso con Pil pro capite inferiore al 75% della media dell'Unione Europea, oppure ci sia sottoccupazione.

Il pil pro capite, delle provincie pugliesi, infatti, è al di sotto del 60% della media europea. Nella provincia di Bari, ad esempio, il pil pro capite si è attestato intorno ai 19.800,00 euro, mentre a Milano è pari a 49.800,00 euro (Fonte Eurostat).

Questa ulteriore misura agevolativa, a valere per le zes, ma che andrebbe estesa a tutto il mezzogiorno d'Italia, si giustifica con l'erosione subita al sud dal pil pro capite negli ultimi dieci anni e con il tasso di disoccupazione al 13%, doppia rispetto al nord Italia. Essa offrirebbe un maggior appeal agli investitori, soprattutto esteri, garantendo la stabilità dei livelli retributivi che altrimenti potrebbero essere sottoposti a deroghe nelle zes.

Da tutti gli intervenuti, tra cui il segretario regionale Cisl Giuseppe Boccuzzi, è stata auspicata una forte accelerata della Regione Puglia in particolare procedendo all'approvazione del piano di sviluppo strategico e al completamento della perimetrazione delle aree.

A conclusione dei lavori, i presidente delle due associazioni hanno deciso di inviare al Presidente Regionale della Puglia, al Presidente della Città Metropolitana di Bari e al Comune di Bitonto il documento conclusivo per quanto di loro competenza.

Andrea agostinelli vuole dettare la linea

Si gioca col "fuoco" e il malato peggiora

reggio calabria Il calo di produttività è inaccettabile. Andrea Agostinelli lo scrive a chiare lettere nella missiva el 4 aprile scorso inviata Ginevra, sede legale del Msc. Il commissario dell' Authority ricorda che sono stati spesi circa 170 milioni di euro per rendere sicure, operative e performanti le banchine concesse ai terminalisti.

Agostinelli spera in rapporti cordiali tra Cecilia Battistello di Mct e Gianluigi Aponte di Msc ma al momento quelle "linee di accordo" annunciate sembrano essere smentite nei fatti. Sembra che tutti e due stiano giocando col fuoco ma il malato (il porto) peggiora.

L' Autorità portuale si vuole tenere fuori dalle dinamiche societarie tra Msc e Mct ma si ricorda che il ruolo dell' Ente è quello di tutelare e sviluppare il porto e quindi non si può trascinare a lungo questa situazione di stallo.

Intanto vanno avanti gli interventi di diversificazione delle attività dello scalo: proseguono gli interventi per realizzare il nuovo gateway ferroviario e si stanno concludendo le procedure per installare, in futuro, il bacino di carenaggio che poi sarà acquistato.

Un accenno sulla sicurezza.

Le falle degli ultimi mesi nel porto sono state tante ma adesso si sta cercando di intervenire riattivando il sistema di videosorveglianza in parte non funzionante e si sta cercando di irrobustire la "Port Security" con altri ingressi che ancora, però, non hanno preso servizio per ritardi burocratici. Uno scenario tutto in movimento ma il problema principale è capire che fine farà il porto di Gioia Tauro.(a.n.)

Gioia Tauro, non si sblocca la "guerra fredda" tra Msc e Mct e lo scalo è sempre più in bilico. L' Authority si dà altri 45 giorni per decidere

Movimenti nel porto a picco, nuove verifiche sul terminal

Alfonso Naso reggio calabria Come eravamo rimasti a fine dicembre? Che il porto scricchiolava stretto tra una guerra fredda nella governance dello scalo. È rimasto tutto intatto? No, le cose vanno ancora peggio. Molto peggio. Il porto di Gioia Tauro ha perso traffici per circa il 30% e la lotta intestina tra i due soci che controllano la banchina gioiese, Medcenter Container Terminal e Msc, continua. Quali siano le prospettive da qui a fine anno non sono al momento chiare ma di certo è che si scenderà sotto i due milioni di teu movimentati (cinque anni addietro si sfioravano i 4 milioni). È la stessa compagnia di navigazione di Gianluigi Aponte che lo mette nero su bianco in una lettera inviata al commissario straordinario della autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli.

«Non possiamo portare navi perché il terminal non lo consente e per questo, nonostante noi avessimo puntato molto sul porto di gioia lauro, abbiamo dovuto spostare i traffici altrove». Una sintesi della missiva firmata da Aponte che gela ogni prospettiva di rilancio così come era stato annunciato dopo la firma dell' accordo al ministero del luglio scorso che aveva decretato tra l' altro il licenziamento di 377 portuali. Accuse precise: 11 gru che non

funzionerebbero su 22 presenti e sugli stradiel carrier (i mezzi del piazzale che spostano i contenitori) di cui su 95 ben 50 sarebbero da cambiare, sempre secondo Aponte. Msc ha la memoria corta Le accuse al socio terminalista Medcenter da parte di Msc, reo di non intervenire per migliorare il terminal sono chiare. Ma a questo punto occorre però ricordare alla stessa Msc che le quote di partecipazione sono in parti uguali e che Mct è titolare della concessione ma nella gestione societaria dello scalo i due colossi sono equiparati. Perché Msc non interviene? Quando ha deciso di fare ingresso nel terminal non conosceva la situazione già precaria di Mct? Ma soprattutto perché tira fuori queste dinamiche interne? Domande che possono avere una sola risposta: Msc vuole avere il controllo dello scalo.

Mct, crisi senza fine Mct in oggettiva difficoltà continua a resistere al pressing perché Gioia Tauro è considerato strategico. Una cosa è certa: se i due soci non trovano una intesa i tempi si faranno sempre più bui. Con questi volumi il rischio è di altre perdite finanziarie e c' è anche lo spettro di una nuova

-segue

riduzione di personale. Uno scenario apocalittico che non è però purtroppo così lontano. Il tutto con un silenzio assurdo della politica regionale che pensa più alla Zona Economica Speciale (ancora manca il decreto finale) piuttosto che salvare la punta di diamante della sua debole economia che oramai è nel baratro. Tutti gli indicatori sono negativi e non ci si può più nascondere.

Nuove verifiche In questo scenario fosco è difficile il ruolo di Andrea Agostinelli che all' indomani dello scoppio del caso della guerra fredda tra i due soci ha preso una iniziativa senza precedenti avviando una verifica sui terminalisti. Una verifica alla quale non mancano le resistenze e i tentativi di allungare i tempi. Alla fine ci vorrà ancora tempo per avere una decisione finale, almeno altri 45 giorni, perché il commissario della port Authority ha deciso di chiamare una società terza per verificare tutti i documenti arrivati e ispezionare il terminal (anzi una prima visita è stata già eseguita nei giorni scorsi).

Le due società saranno assistite da altri organismi tecnici. Insomma ci apprestiamo ad assistere a un altro tira e molla.

Navi madri addio Nel frattempo dalla finestra dell' Autorità portuale si nota che mancano quelle navi grandi che avevano fatto registrare veri e propri record allo scalo calabrese. Solo navi medio-piccole. Un piazzale quasi vuoto. Una vista desolante che turba parecchio Agostinelli costretto a dirigere un ente in una fase complicatissima senza che all' orizzonte ci sia la nomina di un presidente a causa della forte resistenza della Regione Sicilia che ha fatto diventare zoppa la riforma del settore voluta dal ministro Graziano Delrio.

Silenzi imbarazzanti In tutto questo i sindacati dove sono andati a finire? Alcuni sono completamente latitanti e silenti, altri sono impegnati a organizzare convegni su prospettive future forse anche per nascondere il dramma totale che si sta consumando davanti ai loro occhi. Ma anche la politica regionale sembra essersi dimenticata di questa grave vertenza che rischia di trascinare verso il basso la principale forza di traino dell' economia regionale. Il declino dello scalo è ormai cristallizzato da anni così come il rilancio promesso non è arrivato. Anzi l' asticella continua a essere al ribasso.

URBANISTICA. A fine mandato l'amministrazione comunale lascia in dote tre progetti guida che illustrano l'idea di città metropolitana alla luce del nuovo strumento urbanistico

Elaborato il preliminare del Piano regolatore

Si tratta del Parco dei Peloritani, della sequenza dei paesaggi costieri, delle eccellenze sui due mari e della ferrovia dismessa

Fra gli interventi auspicati c'è quello del recupero dei grandi edifici speciali dismessi, a partire dall'area portuale storica fino al Pilone di Capo Peloro e lo sviluppo del villaggio di Capo Faro.

Antonio Caffo OOO L'amministrazione comunale che sta per concludere il mandato lascia in dote lo schema preliminare del Piano regolatore generale.

Tre i progetti-guida che illustrano al meglio l'idea di città che sta alla base del nuovo strumento urbanistico. Si tratta del grande parco metropolitano dei Peloritani, della sequenza dei paesaggi costieri, delle eccellenze sui due mari e della ferrovia dismessa. «Infrastrutture blu» sono definite nello Schema le fiumare; «Cunei verdi» i terreni agricoli riqualificati e attrezzati; «Porte» verso i Peloritani, verso il mare, verso il centro. E, nell'insieme, un parco «adeguato alla reale dimensione urbana» di Messina che ne valorizza e mette in sicurezza il suolo. Con la qualificazione delle fiumare nelle loro peculiarità naturalistiche e storiche e la mitigazione dei rischi connessi alle acque, si prevede il trasferimento di volumi edilizi da zone collinari a elevato rischio a zone sicure di valle e di costa già edificate, sollecitandone la rigenerazione urbana.

Da Giampilieri e dal Porto di Tremestieri alle aree di rigenerazione ex industriali e al Porto storico della Falcata fino a Capo Peloro e oltre, verso Mortelle, Tono e Villafranca, il secondo progetto-guida mette in relazione una sequenza di luoghi e paesaggi diversi e unici, che toccano eccellenze infrastrutturali e architettonico-monumentali e paesaggi naturali costieri da ricostruire. «Un patrimonio straordinario per il futuro, anche economico, della città a partire da quello turistico e culturale, anche a livello internazionale». Rilancio del porto storico, riqualificazione degli affacci a mare, rinaturazione delle coste (tra tutte, per il suo valore simbolo, quella della Piana della Mosella), il recupero di grandi edifici speciali dismessi, a partire dall'area portuale storica fino al Pilone di Capo Peloro, lo sviluppo del villaggio di Capo Faro come distretto della creatività e dell'arte contemporanea, strutturato attorno al triangolo Macho-Torri Morandi-Pilone, si integrano con il recupero dei sentieri interni e il potenziamento della

-segue

mobilità. «Come succede in tutte le capitali europee del turismo - rileva la giunta - con il trasporto leggero, pubblico e privato, si conquistano i turisti, che vogliono sempre più muoversi in modo autonomo, scegliere cosa visitare, cosa vedere, dove mangiare, quali atmosfere vivere non per caso, dentro lo schema preliminare di Prg grande spazio è dato proprio alla mobilità sostenibile, e ad ampio raggio, fino a ricomprendere, com'è doveroso, le "punte" dimenticate della città, Tono a nord, Maregrossa a sud, ma anche le colline, di cui intercettano i sentieri, e anche il circondario, ponendo a fulcro quello che è, con la massima evidenza possibile, il centro naturale e storico e culturale di tutto questo importantissimo "pezzo" della Sicilia, ovvero Capo Peloro. Come il turismo, oggi anche l'economia è attratta dai luoghi. Capo Peloro ha già quasi tutto.

Intervenire su Capo Peloro significa mettere a sistema i diversi aspetti, riqualificare o attrezzare alcuni elementi fondamentali, come il Pione e le Torri Morandi, e incentivare le imprese e le iniziative dedicate alla cultura e al turismo, la filiera dell'economia creativa».

Infine l'attenzione al tracciato della ferrovia dismessa Messina Palermo, che attraversa trasversalmente il territorio comunale da costa a costa, dal mar Ionio al mar Tirreno, intercettando gran parte dei paesaggi messinesi dalla Stazione ferroviaria e dalla Falcata ai Fondi Saccà, Fucile e Bisconte, al villaggio di Camaro, al Forte Gonzaga, per poi scomparire dentro la montagna, riemergere all'altezza di Gesso e approdare a Villafranca.

Per questo tracciato lo Schema prevede «il riciclo e la rifunzionalizzazione come greenway» così che possa fungere anche da molla per la riqualificazione di insediamenti degradati e aree, edifici e tessuti abbandonati e marginali.

Un'azione, questa, che ha già trovato i primi risultati concreti nelle iniziative già intraprese con i fondi nazionali e internazionali dal progetto CapaCity e dal Poc Metro.

PORTO GRANDE. Confermate le trattative per fare arrivare anche la «Msc». Boccadifuoco: «Rispetto allo scorso anno le richieste registrano un aumento del 10 per cento»

Le navi da crociera tornano in città, gli operatori: «Previsti 75 approdi»

La stagione aperta dalla Celestyal Cruises con 6 turisti

Non solo navi da crociera. Con l'apertura della banchina 3 resta e aperta la discussione per riprendere il collegamento diretto tra Siracusa e Malta, con la «Virtu Ferries».

Vincenzo Corbino OOO Al via la stagione crocieristica, con il primo approdo sulla banchina 3 del Porto Grande della nave da crociera greca «Celestyal Cruises». L'imbarcazione, proveniente da Brindisi, con mille passeggeri di nazionalità statunitense, inglese, tedesca, francese e spagnola, oltre ai componenti dell'equipaggio, è rimasta ormeggiata sulla banchina inaugurata lo scorso 3 ottobre, fino a ieri, quando è salpata con direzione Capri. I turisti sono rimasti in visita in città, ed organizzati in gruppi hanno visitato il centro storico, completando il proprio giro al parco archeologico della Neapolis. È il primo arrivo della nave della compagnia greca «Celestyal Cruises» al Porto Grande, con l'inserimento di Siracusa tra le tappe toccate nel Mediterraneo dalle imbarcazioni del gruppo, mentre si registra la conferma per questa stagione del le navi di proprietà delle compagnie francesi «Starclippers» e «Silversea» e del gruppo maltese «Azamara».

Sono settantacinque gli approdi di navi da crociera attesi tra aprile e novembre con oltre 130 mila turisti complessivi. «Rispetto allo scorso anno c'è da rilevare un aumento del 10 per cento sugli arrivi di grandi compagnie crocieristiche - ha spiegato l'agente marittimo, Alfredo Boccadifuoco - in media sono attese al Porto Grande 75 navi da crociera con prenotazioni già fissate fino agli inizi di novembre. L'apertura della banchina 3 ha rappresentato la svolta per gli arrivi di queste grandi navi ed ha convinto le compagnie che tradizionalmente puntavano su Siracusa a confermarla come tappa dei loro tour sul Mediterraneo. Per Celestyal Cruises si tratta del primo arrivo in assoluto ed ha confermato il suo ritorno a novembre.

Si proseguirà con un nuovo arrivo della nave Serenissima prevista alla banchina 3 per domani e la prossima per lunedì».

C'è anche il sogno di poter accogliere adesso le navi del gruppo «Msc» sui 270 metri della banchina 3

-segue

del Porto Grande, dotata di 11 bitte della portata di 100 tonnellate ciascuna con una quota di fondale di 10 metri dal livello medio del mare. L'obiettivo è far diventare Siracusa un porto attrattivo in Sicilia accanto a Palermo, Catania, Messina e Trapani e tenere testa a rivali di questo segmento come Taormina, Giardini Naxos e Lipari.

In questa direzione si sta lavorando in maniera coordinata tra amministrazione comunale, Capitaneria ed i vertici di «Msc» per stringere un accordo. «Questa sarà una stagione importante per il settore - ha rilevato il presidente Attività portuali di Confcommercio Siracusa, Francesco Diana - che garantisce occupazione per oltre duemila unità dell' indotto tra ristorazione, logistica, trasporti».

Resta poi sempre aperta la discussione per riprendere il collegamento diretto tra Siracusa e Malta, garantito dalla «Virtu Ferries» e sollecitato a più riprese negli ultimi anni dal presidente onorario della Confesercenti, Arturo Linguanti. «Questa rappresenta una priorità - ha sottolineato Linguanti - dobbiamo lavorare uniti per riportare al Porto Grande il collegamento tra Siracusa e La Valletta». (*VICOR*)

Piano del porto: ora si acceleri

«Un collegamento efficace tra le aree costiere Asi e il waterfront di Milazzo»

milazzo Un tavolo tecnico istituzionale per trovare una soluzione che migliori il collegamento tra zona Asi e il porto di Milazzo. Questa la richiesta avanzata dagli amministratori del comprensorio milazzese all' **Autorità portuale** per definire una volta per tutte il Piano regolatore del porto al fine di dare il via alla Valutazione di impatto ambientale.

Una proposta che a dire il vero aveva già avanzato nei mesi scorsi il sindaco di Pace del Mela, Giuseppe Sciotto, dopo aver preso atto dei nuovi elaborati del Prp con le modifiche richieste. Nello specifico le municipalità locali ritengono prioritario che le aree costiere Asi di Giammoro abbiano un collegamento efficace e competitivo con il porto di Milazzo, così come pianificato. E in tal senso ritengono essenziale che l' **Autorità portuale** promuova un incontro finalizzato a decidere le modalità più idonee per attuare tale collegamento.

Considerato che le varie ipotesi di collegamento dovranno riguardare necessariamente aree esterne alla circoscrizione dell' **Autorità**, e quindi del Prp in esame, è stata suggerita la convocazione di un tavolo congiunto che veda coinvolti i Comuni di Milazzo, Pace del Mela e San Filippo del Mela, Irsap ed ad altri enti che possano essere interessati a contribuire alla soluzione del problema.

In realtà appare davvero necessario che si definisca senza ulteriori indugi la questione urbanistica visto che l' iter risulta essere ancora abbastanza lungo e occorre dare una risposta alle esigenze degli operatori e della collettività. L' attuale strumento urbanistico descrive e dettaglia le aree ricadenti su sedime demaniale di competenza dell' ente messinese e le tavole del Prp in corso di redazione contengono una proposta di pianificazione d' insieme del territorio, coerentemente con le previsioni di pianificazione degli strumenti urbanistici.

Le indicazioni del progettista Mallandrino sullo scalo della città del Capo sono quelle di un porto polifunzionale che dovrà assolvere a un insieme di servizi secondo una filosofia che prevede, mano a mano, che dall' interno del porto (molo Marullo, ndc), ci si sposti verso l' esterno, e la previsione crescente dei mezzi da collocare.

Ecco quindi la conferma dell' attuale porto turistico privato al molo Marullo per proseguire con gli aliscafi, i traghetti e quindi nella zona della vecchia stazione lo scalo commerciale e mercantile con le navi ro-ro.

Ma sarà veramente così? Lo stesso Mallandrino recentemente ha dichiarato di «non conoscere» la bozza venuta fuori nei mesi di giugno e luglio dello scorso anno a seguito anche delle riunioni tra **Autorità portuale** e sindaci dei Comuni di Milazzo, San Filippo del Mela e Pace del Mela, «né, men che meno», gli «atti formali di condivisione» e soprattutto è giusto precisare che - scrive ancora il professionista - in atto «al Piano regolatore del porto di Milazzo non sta affatto lavorando l' ing. Mallandrino».

Soprattutto quest' ultima affermazione apre sicuramente nuovi scenari. Chi sta lavorando allora sulla pianificazione urbanistica dell' area **portuale** compresa tra Milazzo e la foce del torrente Niceto?(r.m.)

Immobile di proprietà comunale: il grande sogno è la Stazione marittima

I Molini Lo Presti alla ricerca di un destino

Milazzo La decisione dell' Authority di spendere una parte dell' avanzo di amministrazione, circa 14 milioni di euro, per riqualificare il quartiere fieristico di Messina è seguita con attenzione anche dalla città di Milazzo e diverse forze politiche sperano che prima o poi, trovando anche il giusto supporto normativo, l' ente guidato dal commissario Antonino De Simone possa valutare un intervento, magari in sinergia con l' Amministrazione comunale per recuperare i Molini Lo Presti. Anche perché - giusta osservazione - un porto che registra oltre 800 mila transiti l' anno deve avere una stazione marittima degna di questo nome. Sarebbe opportuno che il consiglio comunale con un documento unanime supporti il sindaco in questa battaglia di grande valenza per lo sviluppo dell' economia e del turismo della città. La posizione strategica del porto di Milazzo consente di intercettare i flussi di traffico del Mediterraneo diventando un nodo fondamentale nel sistema dei trasporti nazionali. Una struttura portuale di questo tipo mette a disposizione risorse facilitando lo sviluppo del turismo.

Va detto che in passato l' attuale Amministrazione ha chiesto all' Autorità portuale di aprire un confronto su questo tema ma il commissario ha spiegato che un tale investimento non è possibile. Forse riprendendo l' idea Pagliara (che comunque oggi va aggiornata), aprendo ai Comuni eoliani e magari a qualche privato si potrebbe puntare su un project financing in grado di arrivare al traguardo.(r.m.)

La Cgil apre la sua stagione congressuale con l'Assemblea generale

Terapia d'urto per il lavoro e lotta alle diseguaglianze

L'approfondita relazione del segretario Mastroeni «L'emorragia di giovani è una vera emergenza sociale»

Tiziana Caruso Ha preso il via con l'assemblea di ieri a Palazzo dei leoni la fase congressuale della Cgil. Varie le tematiche, di rilievo sia nazionale che locale, su cui sono stati puntati i riflettori: dalle mutazioni generate dalle nuove tecnologie nel mondo del lavoro alle condizioni del Mezzogiorno, dai Patti del Masterplan rimasti solo sulla carta ai raddoppi ferroviari caduti nel dimenticatoio, fino ai nodi dell' Authority e della Zes. Questioni salienti, affrontate in una lunga relazione dal segretario generale della Cgil di Messina, Giovanni Mastroeni, che partendo dal panorama nazionale ha poi focalizzato l'attenzione sulla città dello Stretto. «Lo scenario politico che viviamo dopo il voto del 4 marzo - ha detto Mastroeni - ha segnato la sconfitta dei partiti di centro-sinistra e, in particolare, del Pd, ciò rende necessaria una profonda riflessione soprattutto perché siamo fermamente convinti che le ragioni della sconfitta siano riconducibili alla mancata lotta alle diseguaglianze, all'assenza di politiche di redistribuzione del reddito, alla realizzazione del Jobs Act e della riforma della Buona Scuola. I lavoratori - ha detto ancora Mastroeni - si sono sentiti traditi e dimenticati». La riflessione del segretario generale si è poi concentrata sui temi locali e in particolare sul calo demografico registrato nella provincia di Messina dal 1991 ad oggi. «Siamo sprofondata - ha detto - in una condizione di crisi superiore alla media regionale, dovuta soprattutto all'assenza di politiche per incentivare l'occupazione». La Cgil ha infatti ricordato che, a circa due anni dalla firma del Patto per Messina e del Patto per la Sicilia, dei circa 800 milioni di euro a disposizione, solo una percentuale bassissima è stata spesa, a causa della mancanza di progetti esecutivi e di risorse economiche per predisporli.

«Metteremo in campo tutte le nostre forze per far sì che possa essere utilizzato il fondo di rotazione e batteremo i pugni affinché vengano immediatamente destinate risorse economiche per l'infrastrutturazione ferroviaria, dal momento che il raddoppio Messina-Palermo pare sia caduto nel dimenticatoio e gli investimenti sul collegamento tra Messina, Catania e Palermo sono previsti solo a

partire dal 2020». Ma la battaglia delle battaglie per la Cgil è soprattutto quella della portualità: «Va aperto un tavolo di confronto con il ministero dei Trasporti che preveda la proroga dell' Autorità portuale di Messina e Milazzo, in modo da tutelarne l' autonomia economica». Collegata a questo tema c'è ovviamente la questione della Zona economica speciale.

«Nei 5600 ettari che toccano alla nostra Regione, si devono inserire i 600 ettari della zona attorno a Milazzo e di Tremestieri-Lardereria. È gravissimo - ha continuato Mastroeni - l'immobilismo del Governo siciliano, mentre in altre regioni del Sud Italia come Calabria, Campania e Puglia le Zes sono operative, noi siamo ancora ai tavoli tecnici e nel frattempo le aziende se ne vanno».