



Primo Piano:

- **Riforma dei Porti (La Gazzetta Marittima)**

Dai Porti:

Venezia:

"...rilanciare porto lagunare..." (Il Messaggero Marittimo, Trasporto Europa)

Genova:

"...Spediporto rilancia l'idea per Genova..." (Ansa, Il Secolo XIX)

"...Dopo i porti fusione fra gli agenti marittimi ..." (Ansa)

"...Blueprint e Fiera nell'urna ..." (La Repubblica di Genova)

La Spezia:

"...Ciclone Forcieri ..." (La Rep. GE)

"...Santo Stefano Magra ha grandi potenzialità ..." (Corriere Marittimo)

"...In Italia infrastrutture portuali come cattedrali nel deserto ..."
(Corriere Marittimo)

"...Msc vuole contare di più sui terminal..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Nogarini si ricandida..." (Il Tirreno, La Nazione LI)

Napoli:

"...Napoli lancia il progetto sul deposito Gnl navi..." (Il Messaggero Marittimo, La Gazzetta Marittima)

Messina:

"...Milazzo siglato ufficialmente il passaggio di priorit  delle aree portuali..." (Stretto Web, Gazzetta del Sud, Tempo Stretto)

"...Tremestieri, 6 milioni e mezzo in arrivo..." (Tempo Stretto, Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...Martedi arrivo record al porto..." (Ferpress, Ansa)

"...Moby e Tirrenia sostengono la Primavera Sulcitana..." (Ansa)



Indice



Altre notizie dai Porti
Notizie di Shipping e Logistica

Informare
Il Messaggero Marittimo
Lloyd's List

La Riforma alla “fase due” con nove ambiti prioritari

ROMA - Secondo Ennio Cascetta, capo della struttura tecnica di missione del ministero di Delrio, il MIT è pronto a passare alla “fase due” della riforma dei porti. Cioè ad avviare quella programmazione decennale degli investimenti sui quindici “sistemi” che dovrà eliminare sovrapposizioni di progetti ed eccesso d’offerta.

Prezioso che la “fase uno”, data per conclusa, è in effetti ancora in corso d’opera visti i ritardi della “governance” nella maggior parte dei sistemi stessi, la “fase due” si presenta davvero come la madre di tutte le riforme. Perché ipotizza di programmare i finanziamenti pubblici, ma anche gli interventi privati, sulla base di un organico piano nazionale delle infrastrutture che non c’è mai stato. E nessuno si nasconde che sarà una lotta dura, contro i poteri spesso competitivi delle lobby politiche nelle Regioni e nei potentati.

Cascetta tuttavia è stato chiaro: nei prossimi dieci anni gli investimenti pubblici sui porti italiani - per una stima tra 5 e 7 miliardi di euro - saranno concentrati in nove “ambiti”, così come è scritto nel

DEF 2017 (documento di economia e finanza).

Quali sono i nove “ambiti” ? Si parte dalla manutenzione del patrimonio demaniale (banchine, piazzali, darsene, viabilità portuale). Poi: digitalizzazione della logistica; ultimo e penultimo miglio ferroviario con connessioni alla rete nazionale; ultimo miglio stradale con i porti; accessibilità navale con dragaggi “coerenti con le tipologie di traffici da attrarre”; efficientamento energetico ed ambientale; waterfront e servizi croceristici; insediamenti industriali negli ambiti portuali; aumenti selettivi delle capacità portuali.

Come si vede, sono nove “ambiti” che comprendono molto, forse anche troppo. Ma lo stesso DEF 2017, se letto bene, stabilisce anche che non siamo solo sul generico: Le Autorità di sistema avranno il compito, non appena dotate della “governance” operativa, di proporre i progetti per loro più significativi. Attenzione: non si va Random, cioè secondo le personali aspirazioni di ogni porto, ma secondo le “linee guida” del MIT. Che peraltro ancora non ci sono, in attesa che la Corte dei Conti e il Cipe diano loro il benestare.

Rimane il principio generale, conclude il DEF 2017, secondo il quale la priorità dei finanziamenti pubblici va ai cantieri già aperti nei porti, con l’impegno di concluderli al più presto. Il MIT ha monitorato 158 progetti in corso, per una spesa di circa 1,70 miliardi. Secondo Cascetta bisogna correre, finanziandoli per quanto possibile. I progetti a seguire subiranno una stretta sulla base del principio, già enunciato, di evitare sovrapposizioni ed eccesso d’offerta. E poi bisognerà trovare le risorse, dalla Finanziaria del 2018 in poi; il che non lascia presagire niente di facile.

Competenza della Regione rilanciare porto lagunare

di Pier Luigi Penzo
VENEZIA - «Porto Marghera si è trasformato in un deserto industriale con centinaia di ettari da bonificare, capannoni fatiscenti da abbattere, connessioni stradali insufficienti e malridotte».

La Regione, in base al Titolo V della Costituzione, art. 117, ha competenza e responsabilità in materia. Si continua da anni a dire che si deve intervenire sulle bonifiche e sui marginamenti perché determinanti. E' quindi molto importante agire creando le condizioni ideali dal punto di vista operativo, infrastrutturale e giuridico come navigabilità, pescaggi, strade e ferrovie di eccellenza e parallelamente agire sui fondamentali dell'economia

(continua a pagina 2)

Competenza della Regione

per fare tornare l'area competitiva, quindi riduzione delle tasse e dei canoni di concessione, del costo del lavoro, del costo dell'energia, snellezza burocratica e giustizia civile, tenendo ben conto che l'obiettivo è intervenire i grandi imprenditori ed i grandi investitori nazionali ed esteri che "atterrano" solo dove si creano le condizioni ottimali; è quindi indispensabile che Porto Marghera diventi Zona economica speciale (Zes) connessa con le filiere territoriali logistiche venete.

Per perseguire tale obiettivo la Regione deve agire nel modo seguente: il Consiglio regionale deve approvare, se possibile all'unanimità, il provvedimento con cui viene richiesta l'istituzione di una Zes nel distretto logistico industriale del porto, deve inoltre approvare un testo in cui vengono indicate le specifiche caratteristiche e le procedure per la realizzazione della citata Zes, cioè un'enclave economica in cui le aziende siano sottoposte a regimi doganali ed amministrativi vantaggiosi il tutto al fine di favorire l'insediamento di imprese nazionali ed estere che svolgano attività logistiche ed industriali, includendo le aree portuali e le aree retro portuali.

Tale richiesta del Consiglio regionale va inoltrata al Parlamento che dovrà farne richiesta alla Comunità europea. Sarebbe un fatto altamente meritorio per il Consiglio, avviare da subito la procedura al fine di far tornare Porto Marghera ad essere il volano dell'economia e dell'occupazione veneta.

Altro intervento vitale è l'adeguamento della conca di Malamocco portata a dimensioni europee (Anversa ha rifatto la conca con 350 milioni di euro). Al riguardo sarà utile la conoscenza, la competenza e le relazioni del presidente dell'AdSp Musolino, tenuto ben conto che il canale fra Alberoni e San Leonardo si auto mantiene a pescaggi di oltre 15 metri (il canale di Suez ha un pescaggio utile di circa 15 m) che è anche il pescaggio delle più grandi navi contenitori. Ritengo si debba puntare tutto sull'utilizzo di Porto San Leonardo per un terminal dedicato alle grandi navi contenitori, legato a tale traffico sarebbe opportuno che la Regione ripristinasse il progetto del "Polo Logistico di Mira".

Tornando alle aree di Porto Marghera, ricordo quanto affermato tempo addietro il prof. Cacciari cioè che a Marghera le bonifiche devono tenere conto che «nelle aree dove sorgevano le industrie inquinanti non è previsto l'insediamento di asili o scuole» per cui è importante intervenire congiuntamente bonificando le aree e completando i marginamenti non attuati per mancanza di risorse, risorse rilevanti disponibili da subito per le bonifiche.

Necessita però dare certezze agli imprenditori perché, solo con garanzie per il presente e per il futuro, l'imprenditore investe e quindi modernizza e rende più sicure e produttive le strutture.

Concludendo le azioni da fare sono:

a) completare i marginamenti utilizzando anche le risorse delle bonifiche;

b) procedere con le bonifiche;

c) contestualmente ad a) e b) portare avanti il riconoscimento della Zes;

d) prevedere nel Piano regolatore portuale l'adeguamento della conca di Malamocco e la scelta di San Leonardo come terminal contenitori rinunciando all'area Syn-dial perché onerosissima e priva di reali prospettive operative e funzionali.

Per fare tutto ciò e passare dalle buone intenzioni ai fatti necessita creare subito un gruppo di lavoro composto da una decina di persone di alto livello, competenti nelle varie branche delle materie da studiare e giuridicamente preparati, il tutto coordinato dall'assessore Mercato, che ha la delega per Porto Marghera per gestire progetti e finanziamenti, con mandato di dare risposte sostenibili sulle varie problematiche entro sessanta giorni.

I componenti il gruppo di lavoro, responsabili competenti per le varie e complesse problematiche, a mio modesto parere dovrebbero essere i seguenti: per la Regione Veneto, ing. Fasiol e Tiziano Bembo, il primo dirigente infrastrutture, trasporti e logistica, il secondo ex presidente del Cav; per il Comune di Venezia, l'assessore Boraso e Paolo

D'Anna; Provveditore alle opere pubbliche Roberto Linetti; A. di S. L., dottor Conticelli e ing. Turricella; Autorità Marittima, Cte Alberto Pietrocola; Industriali, dott. Matteo Zoppas; Ente Zona, dott. Gianluca Palma; Vtp, dott. Galliano Di Marco.

Trasporto Europa

Porto Venezia avvia logistica automotive

L'ASP Mare Adriatico Settentrionale porta lo scalo veneto nel trasporto marittimo di autoveicoli con Neptune Lines e potenzia quello di container con Ocean Alliance.

Alla fiera Break Bulk Europe 2017 di Anversa, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha annunciato l'avvio del nuovo comparto di traffico per gli autoveicoli nuovi, grazie all'inserimento dello scalo al Venice Ro-Port Mos terminal di Fusina del servizio ro-ro Adriatico di Neptune Lines. Il servizio ha cadenza settimanale e nel porto veneto è gestito da Tositti Group. Utilizzando il suo hub del Pireo, la compagnia marittima offre collegamenti diretti tra Italia, Turchia e Grecia verso Israele, Egitto, Libano, Algeria, Tunisia, Marocco e Mar Nero.

Ad Anversa, l'Autorità ha anche annunciato il ritorno, nel trasporto di container, del servizio diretto con il Far Fast operato da Ocean Alliance, che era stato sospeso nei mesi invernali per il calo strutturale della domanda. La prima toccata avverrà il 10 maggio al terminal di Vecon, dove approderà la portacontainer APL Oregon. L'Autorità spiega che "il servizio consentirà di sviluppare in particolare il traffico break bulk (trasformatori, serbatoi, yacht) con l'obiettivo di movimentare circa 2000-2500 teu a nave tra import ed export. Le dieci navi utilizzate per il servizio sono da 6500-6800 teu".

Il porto di Venezia mostra una crescita d'imbarchi di break bulk e colli eccezionali. Tra gli imbarchi più recenti spiccano il gigantesco boiler partito per gli Emirati Arabi (così grande da richiedere la nave più larga mai arrivata alle banchine veneziane), quattro reattori da 3600 tonnellate diretti in Malesia - due dei quali prodotti a Mantova e arrivati a Venezia via fiume - e una colonna gas absorber lunga trenta metri per Port Said. A questi vanno aggiunti i recenti trasporti eccezionali in export di yacht e maxi yacht che hanno richiesto particolare attenzione e competenze specializzate per il loro pregio.

Porti: le zone economiche speciali sono volano per sviluppo e lavoro

Spediporto rilancia l'idea per Genova, proposta ai parlamentari



(ANSA) - GENOVA, 04 MAG - In Gran Bretagna, dove il governo nel 2012 ha lanciato un programma ad hoc di agevolazioni fiscali e aiuti governativi le "enterprise zone" sono oggi 48 per 635 nuove attività imprenditoriali insediate e oltre 27 mila nuovi posti di lavoro. In Italia c'è una proposta di legge governativa che sta arrivando al traguardo con l'obiettivo di inaugurare la prima "Zes", Zona economica speciale, nelle regioni del Sud, mentre in Europa ne esistono già 16 oltre a 91 zone franche. Il porto di Genova potrebbe essere il candidato "naturale" per ospitare una zona economica speciale, grazie alla sua posizione.

Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi che aveva lanciato per prima la proposta di una zes per il porto ligure, che offra le condizioni per attrarre investimenti esteri e quindi l'insediamento di nuove aziende, grazie ad agevolazioni non tanto (o non solo) fiscali, ma amministrative, infrastrutturali e doganali, è andata avanti e sta mettendo a punto un progetto concreto che sottoporrà a breve ai parlamentari liguri e ai candidati sindaco del capoluogo. "Genova, il più importante centro logistico portuale italiano, ha tutte le caratteristiche per ospitare con successo una enterprise zone: i collegamenti con i principali corridoi di traffico marittimo e terrestre, la posizione a ridosso dei principali mercati europei - spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto -. Istituire una Zes a Genova sarebbe l'occasione per far crescere tutta l'economia della regione, anzi delle regioni, perché si possono sviluppare sinergie con Piemonte e Lombardia, per costruire un processo di sviluppo che utilizzando in modo intelligente gli strumenti normativi esistenti, o che possono essere varati in tempi brevi, permetta di attrarre capitali esteri. Noi stiamo lavorando per costruire una proposta seria, con la collaborazione di Maurizio D'Amico, segretario generale del consultive board di Femoza, l'associazione mondiale delle zone franche e delle Zes".

Genova-Savona, dopo i porti fusione fra gli agenti marittimi

Obiettivo: integrazione Assagenti-Isomar entro l'inizio del 2018



(ANSA) - GENOVA, 04 MAG - Le due associazioni degli agenti marittimi di Genova e Savona, Assagenti e Isomar, stanno lavorando per la fusione. "Come si sono uniti i due porti di Genova e Savona nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è arrivato il momento che le due associazioni facciano fronte comune, un segno di unità della categoria" spiega Massimo Moscatelli, segretario di Assagenti. Ci sono già stati due incontri e i legali stanno studiando i passaggi tecnici. La data non è ancora fissata, ma l'obiettivo è arrivare ad un'unica associazione degli agenti marittimi alla fine del 2017 o al massimo nei primi mesi del 2018. Il meccanismo prevede che Assagenti, viste le maggiori dimensioni, con 120 imprese associate, dovrebbe di fatto assorbire la savonese Isomar, che ne conta 24, lasciando comunque un ufficio locale. Considerando poi che al suo interno Isomar raccoglie anche alcune case di spedizione, è ragionevole pensare che queste entreranno a far parte di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi. I dettagli dell'operazione sono ancora da concordare, ma è probabile che quando l'associazione diventerà una sola, si preveda ad esempio che la vicepresidenza di Assagenti possa spettare di diritto ad un rappresentante degli agenti savonesi.

Il Secolo XIX

Incontro sindacale a Genova

Capone (Ugl): «Capitali stranieri nei porti, lavoro in banchina a rischio svalutazione»

OGGI pomeriggio il sindacato Ugl terrà a Genova l' incontro sulla "Crisi del buonsenso economico" (Hotel Melià dalle 15.00) ottavo appuntamento sui territori in vista della conferenza programmatica che si terrà entro la fine di giugno. «La crisi del buonsenso economico - spiega Paolo Capone, segretario generale dell' Ugl - è iniziata quando l' Italia ha perso la sovranità sulla propria valuta: se un tempo per sostenere l' economia i governi attuavano svalutazioni competitive, oggi a cuneo fiscale invariato le imprese per fare competizione svalutano la retribuzione dei lavoratori. Un fenomeno che oggi si rischia anche nella portualità ligure - continua Capone - con l' ingresso di capitali stranieri o grandi gruppi stranieri. Nessuna preclusione nei loro confronti, ma è un fatto che di fronte a soggetti che hanno interessi su più porti, magari in competizione tra loro nel Mediterraneo, il valore del lavoro rischia di essere svalutato in funzione di altri interessi».

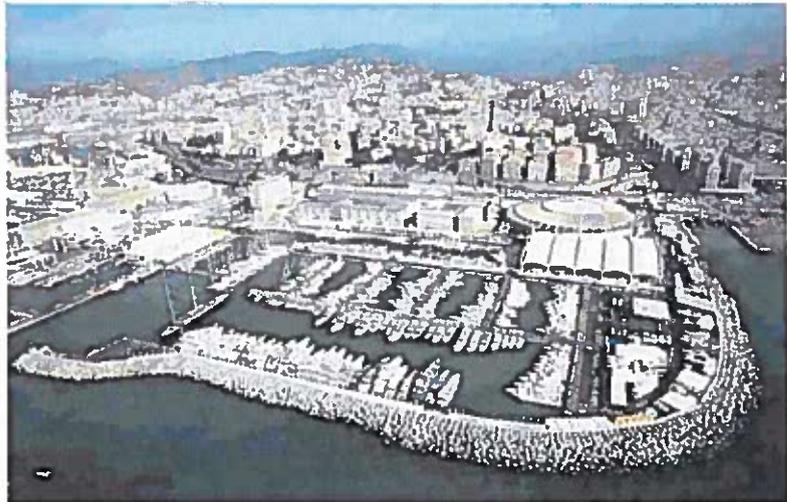
Blueprint e Fiera nell'urna

- > Nella campagna elettorale per la successione a Doria irrompe il futuro del waterfront di levante
- > Fra i tanti progetti ancora fermi, dal disegno di Piano alla darsena, si torna a parlare dello stadio

MASSIMO MINELLA

NON c'è solo il dossier Amlu-Iren pronto a transitare con tutte le sue criticità sul tavolo del nuovo sindaco di Genova. In aggiunta a quelli dell'Amt e della Gronda autostradale, affrontati in questo quinquennio con intensità differenti, ci sarà anche quello del Blueprint e, più in generale, del riassetto delle aree del waterfront genovese. Non che il sindaco Marco Doria non ci abbia provato, ad affrontare e sciogliere questi nodi. Ma è un dato di fatto che non tutto sia finito secondo le previsioni. In particolare sembra essere il futuro del nuovo waterfront del levante genovese a piombare come un macigno nella campagna elettorale per la conquista di Tursi. Perché a tre anni di distanza dal primo progetto presentato dall'architetto Renzo Piano nulla è ancora stato definito.

SEGUE A PAGINA 1



Dal Blueprint alla Fiera scontro all'ultimo voto fra i candidati di Tursi E rispunta lo Stadio

Il progetto di Renzo Piano è fermo
Il successore di Doria eredita il flop
nella gara internazionale
Al lavoro sul bando per la Darsena

<DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

ENEMMENO la divisione del progetto in "lotti", scelta peraltro azzecata, ha dato finora risultati concreti. Ha prevalso, per intenderci, la logica del no, tanto cara a Genova e amatissima in porto, che è servita a definire che cosa non si potrà fare: trasformare il Pala-

sport in una grande darsena affacciata sul mare, tombare il porticciolo Duca degli Abruzzi e trasferire le barche dello Yacht Club in Fiera. Complice la differente "titolarità" delle aree, fra Comune e **authority**, il Blueprint si è messo in movimento con azioni parallele. È partito il Comune di Genova che sui 100mila metri quadrati di aree acquisite dalla Fiera ha lanciato un contest internazionale con

l'obiettivo di trasformare il disegno vincente del concorso in progetto preliminare. Risultato, nessuno ha vinto, i 76 progetti partecipanti sono stati esposti per un mese a Palazzo Rosso e ieri sono stati smontati. Con tanti saluti a tutti. Il successore di Doria dovrà ripartire da qui, da quest'area su cui gravita gran parte del rilancio urbanistico di Genova, in un'area preziosa e quasi del tutto abbandonata, se si

escludono i periodi di utilizzo da parte della Fiera. Qui entra in gioco un secondo soggetto pubblico, **l'autorità portuale**, che si

appresta a lanciare il bando per la concessione della darsena nautica. L'obiettivo del presidente Paolo Signorini è di assegnare uno spazio di terra e di mare per farlo vivere tutto l'anno, con iniziative legate alla nautica, ma non solo. Sarebbe una bel-

la vittoria contro l'immobilismo. Anche perché i progetti sulla darsena non mancano, dall'Ucina, che organizza il Salone attraverso la controllata "I Saloni Nautici", alla Fiera che vuol riemergere dalla liquidazione e ripartire con una nuova veste societaria, fino al cantiere "Amico&Co.", uno dei principali attori della scena mondiale del refitting di megayacht, che sull'area ha già presentato un progetto in cui si ipotizza un investimento superiore ai 30 milioni di euro.

Bisogna procedere, insomma, per smuovere le acque stagnanti della palude genovese. Va detto che nell'ultimo comitato di gestione, Signorini ha affrontato anche un altro snodo-chiave della vicenda, su un'area di sua diretta competenza: il porticciolo Duca degli Abruzzi. Se infatti la titolarità delle aree ex Fiera è del Comune, sul resto del progetto Blueprint a decidere è palazzo San Giorgio. Così è ad esempio per la nuova Torre Piloti, che sorgerà sull'area Fiera protetta dalla massicciata che si affaccia sulla foce del Bisagno, e così è per il Duca degli Abruzzi. Il Blueprint ipotizzava il tombamento

sono le condizioni per ridiscutere nel riassetto complessivo degli spazi? Si accettano scommesse.

APPROVAZIONE RISERVATA

Comune e **authority** si muovono su aree differenti, torna a piacere il progetto di Garrone

I NODI



LA DARSENA
Oggetto della sfida nautica, la darsena sarà presto oggetto del bando dell'**authority**



IL DUCA DEGLI ABRUZZI
Cancellato il tombamento, sarà però ristretto per l'avanzamento delle banchine



LO STADIO
Si torna a parlare dell'ipotesi di realizzare nell'area della Fiera lo stadio della Samp

È in questo scenario, attendendo sempre l'avvio dei lavori

di abbattimento del palazzo ex Nira di via dei Pescatori, che potrebbe tornare d'attualità il vecchio progetto dello stadio della Sampdoria in Fiera. Lanciato dall'allora presidente e proprietario Edoardo Garrone, non dispiace nemmeno al suo successore, Massimo Ferrero. E fra gli schieramenti in corsa per palazzo Tursi, soprattutto all'ala destra, se ne torna a parlare. Solo una provocazione elettorale o ci

Spezia, ciclone Forcieri: "Me l'hanno chiesto tutti"

DONATELLA ALFONSO

«Fino a dieci minuti prima che annunciassi la candidatura mi hanno chiamato tutti quanti, per chiedermi cosa facevo, e magari per assicurarmi una candidatura in parlamento: subito dopo sono diventato il traditore della patria. Ma a me sta a cuore solo La Spezia. E, possibilmente, ne operare quel centrosinistra già frastagliato e diviso al quale questo Pd non riesce più a rispondere». Tra strette di mano e sorrisi al bar, fogli con oltre mille firme di sottoscrittori e telefonate martellanti, Lorenzo Forcieri, 68 anni, ex senatore Pd, già sottosegretario alla Difesa e presidente dell'Autorità Portuale di Spezia, ha ben chiaro che la sua candidatura a sindaco, appoggiato da due liste civiche, ha spargliato tutti i mal oli dei partiti e dei candidati che pescano nel bacino di un centrosinistra confuso e distratto. Nonostante resti al momento indagato nella maxi inchiesta sugli appalti e i "favori dell'Autorità Portuale" che gli è costata le dimissioni, Forcieri va avanti, senza esitazioni: "Punto al ballottaggio. E poi si vedrà".

Forcieri, si candida fuori, anzi contro il suo partito, il Pd. Perché? Non si è consultato prima di deciderlo?

«Ho cercato di ragionare all'interno del Pd, e ho detto che era sbagliato non fare le primarie. L'ho anche scritto a Renzi, che senso aveva non farle qui, la città di Andrea Orlando uno dei candidati alle primarie per la segreteria del partito? Sapevano che c'è

una forte spinta perché io mi candidassi a sindaco, ho chiesto di riaprire le primarie e non lo si è voluto fare. Ma si sono resi conto che il Pd è isolato, che l'eredità della giunta Federici è una dispersione di persone e voti?».

Lei è il nono candidato in corsa e a sinistra guardano anche a un'altra lista civica, quella di Guido Mellay, il Prc con Lombardie il vicesindaco uscente Cristiano Ruggia con la sua lista. Non pensa che così facendo la sinistra perda La Spezia? Il centrodestra è unito con Pierluigi Peracchini e poi ci sono le cinquestelle...

«Io punto al ballottaggio, lo dico chiaramente: e se avessi avuto il Pd dietro, avrei vinto al primo turno. Penso che La Spezia abbia bisogno di una persona che vuole

che questa città sia una perla del Mediterraneo, cresca ancora nel porto, nelle crociere, nel turismo, sappia rispondere alle esigenze di sviluppo o di lotta al degrado. Tutte cose che io penso di saper fare. Chi mi darà i voti? Giovani, professionisti, manager e operai, sono in tanti e darmi il loro sostegno. Così come nella lista; come vicesindaco propongo Franco Vaira, oncologo a Sarzana: era il nome che avrei voluto come espressione della società civile alle primarie».

Resta sospesa la questione della sua vicenda giudiziaria, però: e non è un fatto da poco, in base alla legge Severino, se condannato, dovrebbe dimettersi. Ne ha tenuto conto?

«Prima di tutto, io al momento resto indagato o neanche rinviato a giudizio. Mi baso su due pilastri: il primo è che ho fiducia nella magistratura e in me stesso, so di non aver fatto alcunché di male solo lavorato per il bene del porto. Forse ho disturbato qualcuno, non posso escluderlo, magari qualcuno a cui non faceva piacere che io continuassi il mio lavoro e magari mi candidassi poi a sindaco. Ma io, sia chiaro, sono assolutamente tranquillo. E l'altro pilastro è la Costituzione, che assicura che un cittadino è innocente finché non è condannato».

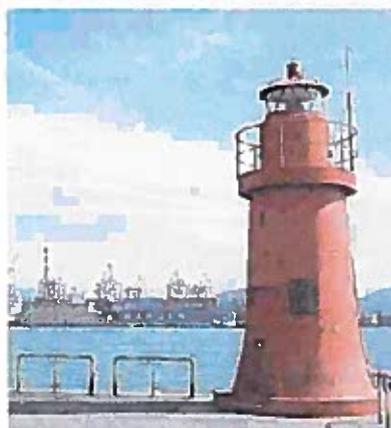
Lei si candida appoggiato da due liste civiche. Avanti per Spezia o Spezia al Lavoro. E' finito il tempo dei partiti?

«Io credo che il Pd dovrebbe chiedersi, anziché lanciare anatemi, perché non è capace di impattare il cambiamento».



IN CORSA

A sinistra Lorenzo Forcieri, già sottosegretario alla Difesa nel governo Prodi, poi senatore Ds e infine presidente dell'Autorità Portuale della Spezia. Adesso si candida a sindaco sostenuto da due liste civiche: "Arriverò al ballottaggio"



LA SPEZIA

Un'immagine simbolica della città della Spezia vista dal mare

Laghezza, Santo Stefano Magra ha grandi potenzialità / INTERVISTA

di Lucia Nappi

LA SPEZIA - Il polo logistico di Santo Stefano di Magra, dove il porto di La Spezia ha spostato le operazioni doganali, in una prospettiva futura rappresenterà un elemento fondamentale dell'Hub logistico tra La Spezia e Marina di Carrara e beneficiando anche di regimi particolari, potrà favorire l'insediamento di industrie di trasformazione e di attività legate al trasporto e alla logistica. Ne parla **Alessandro Laghezza** presidente degli spezionieri spezzini.

Qual'è la sfida futura per i porti di La Spezia e Marina di Carrara? ([VIDEO](#))

“Ho soprannominato questo accorpamento come una fusione a freddo nel senso che sono due porti che storicamente non hanno avuto una grande integrazione tra loro, però guardando al bicchiere mezzo pieno e mezzo vuoto questa è una opportunità: E' vero che non sono due porti intergrati, ma sono porti complementari che possono formare insieme a Santo Stefano di Magra che è il terzo angolo del triangolo che io immagino, un'area logistica vasta con grandi potenzialità dal punto di vista dell'operatività portuale e anche dell'operatività della logistica retroportuale”

-segue-

Per il settore specifico degli spedizionieri Santo Stefano di Magra quali sfide introduce?([VIDEO](#))

"Ne vediamo la grande potenzialità del retroporto come luogo dove effettuare i controlli doganali in maniera efficiente senza sottrarre spazi alle banchine e senza rallentare la merce. Ma anche come luogo di rottura del carico per dar vita ai processi di lavorazione e distribuzione delle merci. Inoltre Marina di Carrara, ma anche La Spezia, hanno la potenzialità dell'insediamento di attività industriali e di produzione che abbiano la necessità di un porto vicino, come lo è stato per General Electric a Marina di Carrara e MG a Spezia, crediamo che questo possa essere un'importante driver di sviluppo".

Acciario: In Italia infrastrutture portuali come cattedrali nel deserto

di Lucia Nappi

LA SPEZIA - *"Le infrastrutture portuali da sole non sono sufficienti a creare sviluppo economico, sono solo uno degli aspetti importanti per creare sviluppo ma devono essere associate ad una visione politica e una visione strategica d'insieme su quali sono le potenzialità del porto, quale è la domanda, le competenze e di quello che il porto può raggiungere"*. Lo ha detto **Michele Acciario professore di Logistica Marittima alla Kunhe Logistic University di Amburgo**, in occasione di un convegno organizzato a Spezia per parlare dell'accorpamento tra i porti di Spezia e Marina di Carrara. ([VIDEO](#))

In Italia si è pensato per decenni che costruire infrastrutture portuali fosse la soluzione al problema della mancanza di competitività in ambito internazionale dei nostri porti. *"Per questo sono nate infrastrutture portuali che sono delle vere e proprie cattedrali nel deserto"*, ha sottolineato Acciario, *"ma queste non servono a nessuno, perché una volta che l'infrastruttura è realizzata poi il porto si pone in competizione con il mercato internazionale"*. A quel punto è il mercato a decidere. Quindi l'infrastruttura deve essere supportata da un sistema logistico ben funzionante e ben strutturato: fatto di reti viarie, collegamenti ferroviari, tempi di operatività, ma anche di precise scelte politiche. Se questo viene a mancare il porto, per il quale sono spesi ingenti finanziamenti, finisce per essere sovradimensionato rispetto alle reali opportunità. Nel sistema portuale italiano sono ancora troppe le Authority, aggiunge Acciario: *"La riforma portuale è stato un passo importante per la definizione di un progetto nazionale, lo snellimento e la riduzione delle Autorità portuali era necessaria. Purtroppo sono stati fatti anche dei compromessi necessari alla attuazione di questo disegno politico forse era necessario un numero inferiore di Authority"*.

-segue

Le mega navi comportano una rivoluzione dei mercati e dei traffici internazionali, come si attrezza La Spezia? ([VIDEO](#))

“Una nave di ultima generazione è una nave di 400 mt di lunghezza, le navi con le quali è nato il porto di La Spezia erano di 80/100 mt di lunghezza e che gestivano 80 contenitori. Oggi noi dobbiamo essere in grado di gestire 7mila contenitori. E' un problema di dimensioni e di crescita, è l'unico modo di rilanciare con forza il concetto di La Spezia e il sistema di questo porto con Santo Stefano Magra come punto di eccellenza dell'intero sistema logistico italiano, non più portuale, questa è la sfida che abbiamo davanti”.

La Spezia, Msc vuole contare di più sui terminal

La Spezia - Il gruppo di Aponte interessato a potenziare la presenza nel settore container. Di Sarcina affiancherà Roncallo alla guida del porto.



La Spezia - **Questa volta La Spezia batte sul tempo Genova e Savona, unificate dopo la riforma dei porti.** Sarà infatti l'Authority guidata da Carla Roncallo - che comprende anche lo scalo di Marina di Carrara - il primo porto ligure a nominare un nuovo segretario generale. Il nome è quello di **Francesco Di Sarcina**, numero due dello scalo di Messina, che assumerà l'incarico a partire dall'8 maggio. La notizia, appresa dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, è trapelata ieri a margine del convegno che si è tenuto nella sede dell'Authority portuale dal titolo "Obiettivo: hub logistico". C'è di più: la Regione Toscana ha indicato il proprio membro nel board portuale, facendo il nome di Enrico Becattini, che andrà a completare la squadra dell'Authority.

Ma per il porto ligure le novità potrebbero non essere finite qui. Secondo fonti vicine al dossier, Carla Roncallo avrebbe incontrato il numero uno di Msc, Gianluigi Aponte, lo scorso primo maggio a Ginevra. **Al summit i due avrebbero parlato dei progetti che riguardano lo sviluppo dello scalo ligure da qui ai prossimi anni.** Nuovi scenari nei quali il gruppo ginevrino potrebbe assumere sempre più un ruolo da protagonista, soprattutto per quanto riguarda il comparto contenitori. Secondo indiscrezioni raccolte nella comunità portuale spezzina, esisterebbe un interessamento della società ginevrina nei confronti del terminal Lsc (La Spezia Container Terminal). Al momento, a gestire le banchine spezzine, è il gruppo Contship che ha in mano il 60% delle quote societarie del terminal, **mentre Msc è socio di minoranza con il 40%**. Un possibile nuovo investimento da parte della famiglia Aponte potrebbe portare Msc ad avere il controllo del terminal come socio di maggioranza oppure come unico soggetto presente in banchina qualora da parte di Contship venisse fatto un passo indietro. Va ricordato, tuttavia, che Contship ha sempre smentito con fermezza le voci di vendita.

- segue

All'evento in Authority hanno preso parte diversi operatori della Spezia, tra cui Alessandro Laghezza e Giorgia Bucchioni. L'ex presidente del porto di Genova Luigi Merlo - già consulente del ministro e oggi direttore relazioni istituzionali Msc per l'Italia - ha confermato l'impegno del gruppo di Aponte in città con 747 mila container entro quest'anno pari al 57% del traffico complessivo del porto. Per Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, **La Spezia ha già dimostrato in passato di essere in grado di inventare formule nuove per lo sviluppo del comparto marittimo e anche oggi «ha tutte le potenzialità per affrontare e vincere questa sfida»**. Durante l'incontro, in occasione del quale è intervenuto anche Ivano Russo, braccio destro del ministro Delrio, la presidente Roncallo ha parlato dell'integrazione tra i porti della Spezia e Marina di Carrara come «un'ottima opportunità, anche se ci vorrà un po' di tempo per realizzarla compiutamente. Rimango tuttavia convinta che la strada imboccata sia quella giusta». È stato poi presentato il progetto di sviluppo del nuovo polo logistico di Santo Stefano di Magra che ha il doppio obiettivo di potenziare il retroporto spezzino e creare a pochi chilometri dalle banchine un hub logistico in grado di sostenere una futura crescita del traffico merci.

➔ NOTIZIE DALLA CITTÀ

FACCIA A FACCIA IN MUNICIPIO

Porto, Nogarini a Corsini «Mi ricandido»

di GUARDUCCI IN CRONACA

AUTHORITY » FACCIA A FACCIA IN MUNICIPIO DOPO LA CLAMOROSA BOCCIATURA

Nogarini a Corsini: «Io mi ricandido»

Il sindaco al termine dell'incontro: «Ho un profilo adeguato per la nomina nel comitato portuale e ribadirò le motivazioni»

di **Alessandro Guarducci**
LIVORNO

Il sindaco ha deciso di reiterare la propria designazione al comitato di gestione; il presidente della Port Authority che quarantotto ore prima aveva clamorosamente bocciato la stessa candidatura, ha preso atto della decisione ma ha anche ribadito il dovere di rispettare quelli che sono i requisiti necessari per la nomina nell'organismo della nuova Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino. Questo il succo dell'incontro che è andato in scena ieri pomeriggio in Municipio e che ha visto protagonisti Filippo Nogarini e Stefano Corsini. Un incontro che è servito più che altro a riallacciare i "rapporti diplomatici" e a smorzare le possibili polemiche tra Palazzo Civico e Palazzo Rosciano dopo quanto avvenuto martedì scorso, quando Corsini, appunto, non aveva proce-

duto alla nomina di Nogarini. Ma nella sostanza, le posizioni dei due sono rimaste immutate dopo un faccia a faccia durato mezz'ora. E c'è il rischio - anche se per ora è solo una sensazione - che su questa vicenda si vada a un braccio di ferro.

Infatti, anche se da Palazzo Rosciano si fa notare che « il confronto tra il Comune e l'Adsp va avanti nel rispetto dei ruoli istituzionali » e il sindaco Nogarini afferma di aver « apprezzato molto la decisione del presidente dell'Autorità portuale di sistema di venire a Palazzo Civico per provare a ricomporre la frattura che si era andata a creare nei giorni scorsi, dopo la bocciatura della mia designazione a componente del Comitato di gestione », le distanze restano al momento inalterate.

Corsini e Nogarini hanno discusso della posizione e del ruolo dei componenti del comitato di gestione nel nuovo assetto di

governance che si è andato delineando con la riforma della 84/94. In questo contesto, Corsini ha spiegato a Nogarini di non aver ritenuto giuridicamente conforme allo spirito della legge la candidatura della figura istituzionale del sindaco nel comitato di gestione, in rappresentanza del Comune, e questo a prescindere da chi sia il sindaco e da quali siano le sue competenze professionali.

A questo punto, il sindaco ha dichiarato che scriverà al presidente dell'Adsp formulando le proprie controdeduzioni circa i contenuti della lettera e ha confermato che intende mantenere la propria posizione in merito alla sua designazione.

«Abbiamo avuto un incontro franco e sincero - commenta il sindaco - con il presidente che ha voluto spiegarmi al meglio le ragioni che lo hanno spinto a dare, 48 ore fa, un primo parere negativo alla mia designazione.

A questo punto è mia intenzione rispondere formalmente alla lettera mandatami da Corsini, mettendo nero su bianco le motivazioni per cui ritengo di avere un profilo adeguato a ricoprire questo delicato ruolo all'interno del comitato di gestione della neonata Autorità portuale di sistema e confermando così la validità della prima comunicazione mandata a palazzo Rosciano il 24 marzo scorso. E' attraverso il dialogo costante e la chiarezza che, ne sono certo, arriveremo a un'intesa perfetta, nell'interesse esclusivo della città di Livorno, della sua economia e dello sviluppo futuro del nostro porto». Vedremo se la nuova comunicazione del sindaco avrà più fortuna.

Nel frattempo una situazione analoga si sta verificando per il porto di Civitavecchia, dove il sindaco Andrea Cozzolino, anch'egli ingegnere e del M5S, si è auto-designato nel comitato di gestione per il proprio Comune. Ma, tiene a precisare, «di non essere stato ancora nominato».

IL SINDACO

«Col dialogo troveremo un'intesa»

«HO APPREZZATO molto la decisione del presidente dell'Autorità portuale di sistema, Stefano Corsini, di venire a Palazzo Civico per provare a ricomporre la frattura creatasi nei giorni scorsi, dopo la bocciatura della mia designazione a componente del Comitato di gestione». «Abbiamo avuto un incontro franco e sincero - precisa il sindaco -, con il presidente che ha voluto spiegarmi al meglio le ragioni che lo hanno spinto a dare, 48 ore fa, un primo parere negativo alla mia designazione. A questo punto è mia intenzione rispondere formalmente alla lettera mandatami da Corsini, mettendo nero su bianco le motivazioni per cui ritengo di avere un profilo adeguato a ricoprire questo delicato ruolo all'interno del Comitato di gestione della neonata Autorità portuale di sistema e confermando così la validità della prima comunicazione mandata a palazzo Rosciano il 24 marzo scorso. E' attraverso il dialogo costante e la chiarezza che, ne sono certo, arriveremo a un'intesa perfetta, nell'interesse esclusivo di Livorno, della sua economia e dello sviluppo futuro del nostro porto».

LA BATTAGLIA PRESSING DI ALBA, RIFONDAZIONE, BL E OLTRE PER LIVORNO

«Piano regolatore e riapertura dei bacini Vogliamo vedere gli atti ambientali»

LIVORNO- PIANO regolatore del porto, il Gruppo Alba, Buonogiorno Livorno, Rifondazione Comunista e Oltre per Livorno inviano a Regione Toscana, **Autismi** e Comune una richiesta formale di incontro «per chiarimenti in merito alla mancata risposta all'istanza di accesso agli atti ambientali presentata prima via mail e poi tramite posta certificata in data lo scorso 9 marzo. «La Regione Toscana settore Valutazione di impatto ambientale - si legge nella richiesta di incontro - ha dato seguito a quanto da noi sollevato con la nota, che qui alleghiamo, inviata entro i termini previsti per l'invio delle informazioni dalla legge sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale. Questa richiesta da noi inoltrata anche **Alba, Autismi, Proton** e Comune è stata motivata dalla necessità sia di ricevere adeguate informazioni, oggi non disponibili, sia di poter verificare la coerenza fra norme ambientali e di sicurezza e l'attuale

pianificazione, coerenza che, nel caso dei bacini di Livorno interessa in modo significativo aspetti urbanistici ed industriali della città». Le richieste in particolare sono «l'avvio di una verifica formale di coerenza rispetto all'uso dei bacini di riparazione navale presenti nel porto di Livorno in riferimento alla sicurezza della piattaforma Olt ed ai piani di sviluppo del porto di Livorno. «La lettura del documento inviato dalla Regione - continuiamo - sottolinea le nostre preoccupazioni e conferma la necessità di chiarezza rispetto alle effettive prospettive di riapertura dei bacini essendo in evidente contraddizione, da una parte i vincoli sull'area e dall'altra la necessità indicata dal ministero di portare a reddito l'infrastruttura, aggiungiamo noi, in modo adeguato alle operatività portuali. Ad oggi riteniamo non siano state date risposte chiare o soddisfacenti e che questo non sia più ammissibile dopo anni di rinvii e deresponsabilizzazioni. Rimaniamo in attesa di riscontro quindi di una data per un incontro in cui ci possiate illustrare le vostre osservazioni rispetto ai dubbi sollevati».



Il sopralluogo di Oltre per Livorno

Napoli lancia il progetto sul deposito «Gnl» navi

NAPOLI - «Napoli è tra gli otto porti che il Governo ha designato per il rifornimento a gas naturale liquido, quindi dovremo attrezzarci al più presto per dare un servizio alle compagnie di navigazione e al territorio». Così Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale, lancia l'avvicinamento del porto di Napoli al Gnl. Ma Napoli sarà al centro dell'interesse internazionale sul gas liquido grazie alla conferenza Gnl in programma alla "Mostra d'Oltremare" il 10 e 11 Maggio.

La quarta edizione della conferenza sul nuovo sistema di carburante approda a Napoli perché, spiega Diego Givagnin, coordi-

(continua a pagina 2)

Napoli lancia il progetto

dinatore del comitato scientifico della conferenza Gnl, «il settore del metano liquido per i trasporti è in grande sviluppo ma coinvolge per ora solo il centro-nord. Ci sono due distributori per i Tir, uno a Pontedera e uno a Macerata. Al sud ci sono quindi delle difficoltà di approvvigionamento del combustibile, proprio mentre Iveco ha lanciato un camion a Gnl che sta vendendo moltissimo. Ci è sembrato quindi opportuno venire a Napoli per dare un segnale forte». Segnale già recepito dal porto di Napoli visto che Spirito ha ricordato come «entro fine anno lanceremo una manifestazione d'interesse per i soggetti che hanno le competenze per costruire un deposito di stoccaggio nella zona della darsena petroli. Poi partiremo con la gara per assegnare, entro il 2018 questo importante lavoro da circa 40 milioni di euro che adeguerà il porto al futuro energetico».

«Il futuro - spiega Givagnin - è delle fonti alternative, anche perché il prezzo del petrolio tornerà a salire e il Gnl è l'alternativa alla dipendenza dai gasdotti da Libia, Russia, Algeria e Olanda e ha prezzi molto interessanti, oltre ad essere pulito, con emissioni di polveri sottili e zolfo quasi pari a zero, in polveri sottili è fossile ma più pulito dei fossili».

Lo scatto del porto di Napoli, hanno spiegato gli organizzatori, segue quello di porti del Nord Europa come Rotterdam e Amburgo, che hanno già dei depositi di Gnl, mentre nel Mediterraneo gli unici luoghi di stoccaggio sono a Marsiglia e Barcellona. Alla Conferenza Gnl si parlerà di navi cargo, Tir, ma anche di navi da crociera visto che Costa ed Msc hanno in costruzione quattro navi ciascuna a Gnl, e Aida ha già una nave a Gnl che solca il Mediterraneo.

Presente e futuro del GNL alla mostra d'Oltremare di Napoli

NAPOLI - E' stata una scossa per tutta la filiera del GNL (Gas Naturale Liquefatto) l'annuncio dell'autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, che ha reso noto che entro la fine di quest'anno avanzerà la richiesta di manifestazione di interesse per la realizzazione di un deposito costiero che garantisca il servizio di rifornimento di GNL alle navi che faranno scalo nel porto di Napoli.

La notizia arriva a ridosso del-

l'apertura, presso il Palazzo dei Congressi della Mostra D'Oltremare di Napoli, di ConferenzaGNL-ExpoGNL, l'evento internazionale dedicato al tema del metano liquido e allo sviluppo del suo utilizzo nell'area mediterranea.

La IV ConferenzaGNL e l'esposizione avranno luogo il 10 e 11 maggio prossimo e prevedono un ricco programma di interventi e la presenza di diverse aziende espositrici (tra le altre Edison, segue in ultima pagina)

Liquigas e Iveco).

Il programma convegnistico si articolerà in due giorni approfondendo i temi internazionali di politica energetica e le ricadute positive dell'utilizzo del GNL, in termini economici e ambientali, nel trasporto terrestre e marittimo e nell'impiego nelle industrie e nei centri isolati.

Stati Uniti, Cina, Europa, Russia: il GNL è un fenomeno globale che investe tutte le principali economie del pianeta.

Lo scorso anno la domanda globale di GNL ha raggiunto i 265 milioni di tonnellate ed è previsto che diventi il doppio di quella del gas naturale compresso entro il 2030 con un tasso di crescita annuo del +5%.

Protagonista della transizione dei sistemi energetici verso l'utilizzo di fonti meno inquinanti, lo sviluppo del mercato del GNL influenzerà in modo sostanziale la politica energetica mondiale, con effetti a cascata sulla mobilità sostenibile, l'industria automobilistica e cantieristica, l'efficienza energetica delle industrie e l'approvvigionamento di aree isolate.

Queste molteplici sfaccettature saranno sotto la lente di ConferenzaGNL-ExpoGNL, che intende evidenziare le esigenze e i trend del nuovo mercato del GNL di piccola taglia, ragionare sulle necessità normative, orientare le decisioni di investimento e aggiornare.

I risvolti sui mercati per l'export americano del GNL, le evoluzioni per i prezzi del GNL nei mercati internazionali, le dinamiche dello Small Scale LNG in Asia, in particolare in Cina, saranno alcuni degli argomenti della conferenza che saranno approfonditi grazie agli interventi del Greek Energy Forum, think tank internazionale sull'energia e della statunitense LNG Allies, associazione delle

compagnie esportatrici di GNL dagli USA.

L'Università di Shanghai illustrerà invece il livello di sviluppo della filiera in Cina, che ha fatto del GNL lo strumento per la propria metanizzazione, saltando la fase dei "gasdotti". In chiave Euro-Mediterranea saranno approfondite le prospettive per il gas naturale nel futuro mix energetico europeo e sulla diffusione degli usi diretti del GNL nella regione con gli interventi di Eurogas (l'associazione Europea che rappresenta i settori della vendita all'ingrosso, al dettaglio e della distribuzione del gas naturale) e dell'Osservatorio Mediterraneo dell'Energia (OME - principale organizzazione che promuove il dialogo e la cooperazione energetica nell'area del Mediterraneo).

Al termine dei lavori, nella giornata di giovedì 11 maggio, si terrà una tavola rotonda con la partecipazione dei rappresentanti ministeriali di paesi Euro-Mediterranei in cui saranno presentati programmi e i piani d'azione dei paesi rivieraschi del Mediterraneo per lo sviluppo delle soluzioni di GNL di piccola taglia per il settore dei trasporti marittimi, terrestri e per gli usi industriali.

ConferenzaGNL-ExpoGNL Napoli, 10-11 maggio 2017: un'edizione che consolida la dimensione internazionale e industriale della manifestazione e vede la partecipazione di rappresentanti di alto livello delle principali istituzioni, associazioni e aziende (fra cui Edison, Iveco, Liquigas, sponsor platinum dell'evento) attive nella promozione e sviluppo del GNL come combustibile a livello mondiale ed Euro-Mediterraneo.

Milazzo, siglato ufficialmente il passaggio di priorità delle aree portuali

Questa mattina è stato siglato ufficialmente il passaggio di diverse aree all' autorità portuale di Milazzo

Questa mattina è stato siglato il passaggio definitivo di alcune zone del porto dalla Regione all' Autorità portuale di Milazzo. Alle 12 c' è stata una conferenza, dove l' Assessore Regionale del Territorio e dell' Ambiente Maurizio Croce e il Commissario Straordinario dell' A.P, Dott. **Antonino De Simone** , hanno concluso definitivamente la trattativa. Tutti coloro che hanno partecipato, hanno ribadito con orgoglio che dopo tanti anni finalmente si è trovato un accordo per quanto riguarda tale provvedimento. L' Assessore del Territorio e dell' Ambiente Maurizio Croce ai microfoni di StrettoWeb ha dichiarato tutta la sua soddisfazione e ha fatto il punto della situazione: "c' erano delle anomalie che causavano degli appesantimenti ingiustificati per la Regione e grazie ad una grande azione incisiva da parte dell' Onorevole Picciolo , del Presidente della Regione Crocetta e dal Commissario dell' Autorità portuale si è cercato di agevolare i percorsi burocratici per arrivare a chiudere delle vicende che andavano avanti da più di 15 anni ".

Dal molo Marullo alla foce del torrente Mela

Consegnate all'Authority le aree demaniali marittime

Svolta dopo 17 anni, ma per la cessione vera e propria necessario un atto dell'Ars o un decreto presidenziale

MILAZZO Formalizzata ieri mattina la consegna delle aree demaniali marittime e delle opere portuali dalla Regione all'Autorità portuale. Un adempimento atteso da anni, anche se è questo giova sottolinearlo subito si tratta di consegna in quanto per la cessione necessario un atto dell'Ars come sottolineato dall'ex assessore Nino Beninati o, come ieri ha ribadito anche l'on. Beppe Picciolo intervenuto alla riunione tra Regione ed Authority, anche un decreto del presidente della Regione.

Pur tuttavia l'accordo sottoscritto ieri tra l'assessore regionale al Territorio ed ambiente Maurizio Croce, il dirigente generale del Dipartimento ambiente, Rosaria Barresi, il comandante della Capitaneria di porto di Milazzo, Fabio Rottino, e il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Messina, Antonino De Simone, segna un importante passo in avanti che consentirà una gestione unitaria delle aree in questione, sia in termini di introito dei canoni concessori che relativamente alla manutenzione ordinaria e straordinaria necessarie per garantire l'efficienza delle infrastrutture portuali. Le aree che la Regione ha consegnato sono quelle comprese tra la radice di molo Marullo a Milazzo e la foce del torrente Mela, in territorio di Pace del Mela.

L'intesa è stata sottoscritta presso la sede milazzese dell'Autorità portuale. Cinque pagine che contengono anche le varie condizioni di passaggio delle aree demaniali consegnate nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano con la clausola che cessando l'uso per il quale vengono consegnate, verranno restituite all'Amministrazione regionale, titolare dei diritti dominicali sulle stesse. D'ora in avanti comunque l'Autorità portuale potrà determinare ed introitare per intero i canoni relativi alle concessioni demaniali marittime, occupandosi della manutenzione ordinaria e straordinaria.

Quella di oggi è una firma storica, che mancava da 17 anni - ha dichiarato De Simone - stata sanata un'anomalia. Da oggi si può pensare a una pianificazione completa e lungimirante, che possa dare nuove prospettive a un territorio in difficoltà. Soddisfatti anche l'assessore Croce e il deputato Picciolo: I risultati ottenuti dall'Autorità in questi anni ne testimoniano l'efficienza - ha dichiarato quest'ultimo - e se l'Ente funziona bene va incentivato, non smembrato.

Chiederemo ancora una volta che l'autonomia dei porti di Messina e provincia venga tutelata, in nome dell'efficienza e della buona amministrazione. Allegato: In sintesi ieri nella sede di Milazzo, l'assessore regionale al Territorio, Maurizio Croce, e il commissario straordinario dell'Autorità Portuale, Antonino De Simone, hanno firmato il decreto di consegna delle aree del demanio della Regione all'Autorità portuale comprese tra molo Marullo a Milazzo e la foce del torrente Muto in territorio di Pace del Mela. La proprietà delle aree resta comunque della Regione in attesa di un provvedimento legislativo di cessione. L'Autorità portuale potrà comunque svolgere qualsiasi attività di manutenzione ed introitare gli oneri sulle aree avute in consegna.

Tempo Stretto

tirreno

La Regione cede le aree demaniali portuali all' Autorità dello Stretto

È finalmente giunto al termine il passaggio delle aree portuali e demaniali regionali all' Autorità portuale di Messina. Oggi, nella sede di Milazzo, l' assessore regionale Maurizio Croce e il commissario straordinario dell' Autorità Portuale Antonino De Simone hanno firmato il decreto, mettendo fine a un iter iniziato nel lontano 1999. All' incontro erano presenti il comandante della Capitaneria di Porto di Milazzo, Fabio Rottino , e il deputato regionale Beppe Picciolo . È stato inoltre annunciato l' avvio dei lavori per il pontile di Giammoro . Allo studio anche un nuovo patto per la zona falcata . "Quella di oggi è una firma storica , che mancava da 17 anni" - ha dichiarato De Simone - "è stata sanata un' anomalia. Da oggi si può pensare a una pianificazione completa e lungimirante, che possa dare nuove prospettive a un territorio in difficoltà". Soddisfatto anche l' assessore Croce: "La nuova situazione ci consente di pensare a un nuovo patto per la zona falcata a Messina, che attui quanto è stato definito nella prima fase. Dopo aver definito la parte burocratica, possiamo ora mettere in pratica i progetti auspicati". Resta la questione dell' accorpamento dell' Autorità portuale di Messina a Gioia Tauro : "I risultati ottenuti dall' Autorità in questi anni ne testimoniano l' efficienza" - ha dichiarato Picciolo - "e se l' Ente funziona bene va incentivato, non smembrato. Chiederemo ancora una volta che l' autonomia dei porti di Messina e provincia venga tutelata, in nome dell' efficienza e della buona amministrazione". I lavori per il pontile di Giammoro, opera molto attesa dalle industrie della zona, inizieranno entro pochi giorni con l' apertura del cantiere; il completamento dell' opera richiederà però circa due anni . Sono già a buon punto i lavori per l' ampliamento del porto di Milazzo. Per quanto riguarda la zona falcata, è stato ribadito l' impegno a studiare una fase operativa che segua il patto stipulato lo scorso anno. "Gli impegni presi sono stati mantenuti; ora passiamo ai fatti" - ha dichiarato Croce.

Giovanni Passalacqua

Tempo Stretto

politica

Porto di Tremestieri, 6 milioni e mezzo in arrivo. Ma servono altre carte

E' dato per certo da tempo ma solo ora è arrivato un primo segnale ufficiale sul finanziamento da 6 milioni e mezzo, da parte del Provveditorato Opere Pubbliche , per il nuovo porto di Tremestieri. Siamo ancora in una fase interlocutoria perché all' **Autorità Portuale** è giunta la richiesta di nuovi documenti. L' ente di via Vittorio Emanuele li sta già inviando, nella speranza di ottenere al più presto i fondi in via definitiva. Tutti gli incartamenti saranno poi inviati alla Regione per poter ottenere anche l' ultimo finanziamento promesso da Palermo, quello da 16 milioni, che chiuderà finalmente il quadro economico. In quel momento, potrà arrivare l' attesa firma sul contratto con l' impresa Coedmar. Di pari passo, procedono gli espropri e si dovrà formalizzare il passaggio della stazione appaltante dal Comune all' **Autorità Portuale**. L' obiettivo è quello di chiudere questa fase burocratica in qualche mese per poi, dopo la firma del contratto, passare a quella operativa . In realtà, l' impresa dovrà ancora redigere il progetto esecutivo ma, nel frattempo, si potrà provvedere al maxi dragaggio previsto nell' area a sud del porto, che dovrà preservare l' attuale approdo da futuri insabbiamenti. L' ultimo si è verificato nello scorso mese di febbraio. Da allora, dopo l' ennesimo dragaggio, il porto opera a pieno regime.

Marco Ipsale

Nella prossima settimana potrebbe esserci l'aggiudicazione per la strada di Maregrossa ma mancano ancora le somme per gli espropri

Via don Blasco e Tremestieri, ora si accelera

Opere preziose che per non sono sufficienti se il Governo nazionale non cambier rotta sullo Stretto

Lucio DAMICO La prossima settimana dovrebbero essere aggiudicati i lavori di ristrutturazione della **via Don Blasco**. E prima di agosto, si spera, si aprirà il cantiere del nuovo **porto** di **Tremestieri**. Due spiragli di speranza, che non sono sufficienti per ridisegnare il sistema complessivo delle infrastrutture e dei trasporti nell'area dello Stretto e che non basteranno, purtroppo, a invertire la tendenza della marginalizzazione dei nostri territori, se contemporaneamente non ci sarà una presa d'atto, innanzitutto da parte del Governo nazionale, che qui, tra Sicilia e Calabria, si gioca buona parte delle sorti del Sud e forse dell'intero Paese.

Ma andiamo per ordine. La nuova **via Don Blasco** un miraggio che dura da oltre vent'anni. Non da confondere con la grande **via** del Mare che era stata immaginata ai tempi dell'ex assessore Gianfranco Scoglio. È semplicemente la risistemazione di un'arteria che oggi lo specchio dell'insensato degrado nel quale da decenni viene tenuto il litorale tra Maregrossa e Gazzi. Una ristrutturazione **viaria** che comporta anche interventi di riqualificazione urbana, che potrebbero essere il primo passo concreto verso una vera rigenerazione di questa porzione del territorio

cittadino. È stata definita la **via** di collegamento diretto per i Tir tra lo svincolo di Gazzi e il **molo Norimberga**. Ma si limitasse a essere solo questo, la nuova **via Don Blasco** servirebbe ad alleviare i disagi dell'intasatissima **via** La Farina. Il progetto, invece, **molto** più ambizioso: la città si riprende aree centrali svilite e umiliate, lungo quel percorso che attraversa la zona ferroviaria della piccola velocità, tocca **via** Santa Cecilia, sinsinua nel cuore malato di Messina, l'affaccio di Maregrossa, quello dove impunemente si può continuare a scaricare sulla spiaggia ogni genere di rifiuti e di materiali di risulta, come fosse un'enorme discarica a cielo aperto.

L'aggiudicazione all'impresa che si aggiudicherà l'opera (importo a base dasta intorno a 27 milioni di euro), il Consorzio con capofila la Medil di Benevento, e la successiva consegna dei lavori, aprono la strada a un intervento che deve fare i conti ancora con una serie di problemi da affrontare e risolvere. Intanto, non assolutamente esclusa, anzi altamente probabile, la presentazione di un ricorso da parte

- segue

della ditta arrivata al secondo posto (l'impresa messinese Lup). Ma sul tappeto resta, soprattutto, la questione degli espropri. Proprio ieri l'amministrazione comunale, con in testa l'assessore Sergio De Cola, tornato a bussare alle porte della Regione siciliana, chiedendo il trasferimento delle risorse necessarie cinque milioni e mezzo di euro per l'acquisizione di aree e immobili di proprietà delle Ferrovie dello Stato e di privati. La Regione deve accreditare le somme al più presto, anche perché con Rfi vi è un'intesa, con l'impegno di perfezionare gli atti della cessione delle aree entro 30 giorni dalla disponibilità effettiva dei fondi. Ritenendo ormai imminente la conclusione dei procedimenti di gara (salvo, lo ripetiamo, ricorsi) appare assolutamente improrogabile scrivere il Comune alla Regione il trasferimento di queste somme onde evitare che l'Ente appaltante non abbia la piena disponibilità delle aree al momento della consegna dei lavori.

Via Don Blasco e porto di Tremestieri sono due tasselli. Ma per realizzare il grande mosaico ci vogliono altre tessere. E viene rabbia nel vedere che il Governo continui a fare scelte che privilegiano le aree, le Città metropolitane e i porti del Nord (si festeggia il via ai lavori del quarto lotto del Terzo Valico, un'opera per la quale lo Stato italiano alla fine spenderà molto più che per il Ponte sullo Stretto!), mentre il Sud resta ai margini e Messina si accontenta delle briciole (quando arrivano...).

Cagliari: martedì 9 maggio arrivo record al porto. 5 navi da crociera e 10mila turisti

(FERPRESS) – Cagliari, 4 MAG – Martedì 9 maggio arriveranno a Cagliari cinque navi da crociera in contemporanea, con oltre 10.000 turisti: sono la MSC Armonia, al MSC Splendida, la Albatros, l’Arcadia della P&O Cruises e la Norwegian Spirit della Norwegian Cruise Line.

Le navi saranno ormeggiate sul Molo Rinascita, sul Sabaudo e sull’Ichnusa. Il 2017 si conferma un anno record per lo scalo sardo, con oltre 420.000 crocieristi previsti e 164 navi. Nel solo mese di maggio ci saranno ben ventinove approdi.

Per il Comandante Roberto Isidori, Commissario Straordinario dell’Autorità Portuale si tratta “di un evento eccezionale, mai avvenuto prima nel nostro porto, che impegna particolarmente la Capitaneria di Porto e l’Autorità portuale e che è stato possibile realizzare grazie alla sforzo di tutte le istituzioni locali, il cluster marittimo, gli agenti e i rappresentanti di categoria delle attività produttive cittadine.

Cagliari sta reagendo benissimo allo sviluppo dell’industria crocieristica, con un ventaglio di servizi di grande livello e il mercato ci premia con la giornata del 9 maggio e con una stagione da record. Il nostro scalo, infatti, – precisa Isidori – “sarà per il 2017 uno di quelli che crescerà maggiormente, confermandosi quale primo scalo sardo e tra i primi in Italia”.

Crociere: 5 navi con 10mila turisti a Cagliari, è record

Martedì 9 giornata storica per scalo, 2017 anno da incorniciare



(ANSA) - CAGLIARI, 4 MAG - Giornata da record per la storia delle crociere al porto di Cagliari: martedì prossimo, 9 maggio, è previsto l'arrivo di ben cinque navi. Per un totale di oltre diecimila turisti. Si tratta di MSC Armonia, MSC Splendida, Albatros, Arcadia della P&O Cruises e Norwegian Spirit della Norwegian Cruise Line. Attraccheranno al Molo Rinascita, al Sabaudò e all'Ichnu-sa. Il 2017 si conferma un anno da incorniciare per lo scalo sardo, con oltre 420.000 crocieristi previsti e 164 navi. Nel solo mese di maggio ci saranno ben ventinove approdi.

"Un evento eccezionale - sottolinea il comandante Roberto Isidori, commissario straordinario dell'Autorità Portuale - mai avvenuto prima nel nostro porto, che impegna particolarmente la Capitaneria e l'Authority e che è stato possibile realizzare grazie alla sforzo di tutte le istituzioni locali, il cluster marittimo, gli agenti e i rappresentanti di categoria delle attività produttive cittadine". La conferma che le vacanze del mare stanno dando una grossa mano all'economia del sud Sardegna.

"Cagliari sta reagendo benissimo allo sviluppo dell'industria crocieristica, con un ventaglio di servizi di grande livello e il mercato ci premia con la giornata del 9 maggio e con una stagione da record. Il nostro scalo - precisa Isidori - sarà per il 2017 uno di quelli che crescerà maggiormente, confermandosi quale primo scalo sardo e tra i primi in Italia".

Moby e Tirrenia sostengono la Primavera Sulcitana

Gruppo Onorato Armatori daranno visibilità all'iniziativa



(ANSA) - CAGLIARI, 4 MAG - Vini, specialità della tavola, sagre, itinerari turistici. Due giorni a Iglesias, il 6 e 7 maggio. Poi sarà la volta di Carbonia (13 e 14 maggio) e Teulada (20 e 21 maggio). Dopo qualche settimana di pausa, si ripartirà con Sant'Anna Arresi (17 e 18 giugno), Calasetta (24 e 25 giugno) e Carloforte (26-28 giugno). Moby e Tirrenia per il secondo anno consecutivo sostengono la Primavera Sulcitana, manifestazione itinerante creata per promuovere le eccellenze del Sulcis Iglesiente.

Si tratta di una iniziativa che nelle scorse edizioni ha visto la partecipazione di centinaia di migliaia di persone. Si parte da Iglesias: una grande occasione per visitare la natura e la storia di questa città tra chiese e siti minerari del territorio, a partire da Porto Flavia. Le due Compagnie del Gruppo Onorato Armatori daranno massima visibilità a questo evento attraverso i loro canali social e pubblicando info e curiosità nei rispettivi siti web. "Un'attenzione particolare - spiega il Gruppo - che dimostra una volta di più la grande attenzione che Moby e Tirrenia riservano alle iniziative culturali in tutto il territorio della Sardegna".

Tirrenia ha appena avviato un'importante operazione di restyling della flotta. Le navi Sharden e Nuraghes sono state decorate con i famosi personaggi DC: la prima con Batman, Robin e Joker, la seconda con Wonder Woman, eroina dell'universo immaginario dei fumetti. E le novità non finiscono, perché i supereroi torneranno anche in alcune aree interne delle navi.