

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
8 Marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...D'agostino, l'integrazione con i retro-porti è fondamentale..." (Ansa)

"...Trasporti su rotaia, innovazione e ricerca..." (Ansa)

"...Nuova linea Msc Trieste-Turchia..." (Ansa)

"...Domani giornata di studio sostenibilità energetica aree portuali..."
(Ferpress)

Genova:

"...Traghetti per l'Africa a Ponente..." (Il Secolo XIX)

"...Un incarico per Costa..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Fermo dei camion, annullata la protesta..." (Il Secolo XIX)

"...Crociere, Genova traina la ripresa..." (Il Secolo XIX)

Spezia:

"...Porta d'ingresso per Svizzera e Germania..." (Il Sole 24 Ore)

Livorno:

"...Al via il collegamento ferroviario tra Padova e porto di Livorno..." (Il
Sole 24 Ore)

"...Riconvocato il Patto per il Lavoro..." (Informatore Navale, Messaggero Ma-
rittimo)

"...Palumbo vince il primo round sulla Paduletta..." (Messaggero Marittimo)

Piombino:

"...Via libera nuova area logistica industriale..." (The Medi Telegraph, Mes-
saggero Marittimo)

Salerno:

"...Grimaldi riorganizza area di sosta dei trailer..." (Informatore Navale, Mes-
saggero Marittimo)

Bari:

"...La Cavour arriva a Bari..." (Gazzetta di Bari, Baritalia News, Bari Today)

"...Zes..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

Gioia Tauro:

"...Alta tensione in porto..." (Il Secolo XIX)

Messina:

"...Nel 2018 sbarcheranno 361 mila crocieristi..." (Gazzetta del Sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
8 marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Focus:

"...Green Logistics Expo..." (Ansa)

"...Seatrade Fort Lauderdale..." (Ferpress, TTg Italia)

Altre notizie di porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Porti: D'Agostino, l'integrazione con i retro-porti é fondamentale

Da due-tre anni vera capacità di progettazione

(ANSA) - PADOVA, 7 MAR - "Questo Paese di infrastrutture ne ha a sufficienza e abbiamo già anche un quadro normativo idoneo. In base alla creazione delle nuove Autorità di sistema portuale, con la riforma dell'agosto 2016, il dibattito si è concentrato molto sulla parte di integrazione tra porti, anche per le ripercussioni nelle relazioni tra Province o Regioni. Ma dal punto di vista commerciale e logistico la cosa più interessante è l'integrazione tra porti e retro-porti, diventati una parte dei porti. Le infrastrutture modali e di rete ci sono, ora abbiamo tutti gli elementi e gli strumenti per lavorare bene".

Lo ha detto Zeno D'Agostino, presidente Assoporti, nel convegno di apertura di Green Logistics Expo, primo salone internazionale della logistica sostenibile, inaugurato oggi a Padova.

Un convegno dedicato alle nuove frontiere Green della Intermodalità per affrontare le questioni di un sistema logistico sostenibile a favore delle politiche industriali di filiera e del sistema produttivo. "Negli ultimi 2-3 anni Rfi ha fatto una progettazione importante di investimenti per i porti perché hanno fatto una selezione - ha aggiunto D'Agostino - Hanno individuato i porti strategici e su questi hanno concentrato i finanziamenti di opere che sul Porto di Trieste stiamo vedendo per un totale di 113 milioni, di cui 83 arrivano da Rfi. Negli ultimi 2-3 anni c'è una capacità di pianificazione vera".

Lo sviluppo di una logistica sostenibile è tra i punti di forza dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale di cui D'Agostino è presidente, che si fonda sul suo sistema di trasporto ferroviario, motore di sviluppo dello scalo, che lo rende il primo porto ferroviario in Italia, l'unico con collegamenti diretti su scala internazionale. Non è un caso, dunque, che il Porto di Trieste sia stato tra i primi sostenitori della Fiera e sia presente con un suo stand insieme al Porto di Monfalcone. È uno dei 250 espositori del settore presenti in Fiera.

Il Salone affianca all'area espositiva 50 convegni, incontri, studi e analisi tecniche e strategiche, seminari e workshop realizzati in collaborazione con il mondo della produzione, della governance e della ricerca per riflettere sui temi di intermodalità ed e-commerce, digitalizzazione, Information technology e delle nuove tecnologie di produzione energetica. Nel convegno di apertura il Presidente del Gruppo tecnico di Confindustria per la logistica, i trasporti e l'economia del mare Guido Ottolenghi ha sottolineato la "grande opportunità" che la Via della Seta e il raddoppio di Suez rappresentano per rendere il "Sud dell'Europa un polo logistico fondamentale. Come Confindustria stiamo lavorando sulla concentrazione dei traffici, dobbiamo forzatamente fare delle scelte di un numero mirato di poli in cui devono passare i traffici".

"La funzionalità dell'ecosistema del trasporto ferroviario merci è il punto. O funziona tutto insieme o non è sostenibile - ha chiuso i lavori del convegno inaugurale l'a.d. di Ferrovie dello Stato Italiane Renato Mazzoncini - Oggi l'ecosistema alta velocità funziona. Lo stesso dobbiamo fare sul trasporto passeggeri regionali e sul trasporto merci". Quest'ultimo "è stato posto al centro del piano industriale avviato nel 2016.

Abbiamo previsto oltre 10 miliardi per rendere fruibili i corridoi principali oltre che per l'impresa ferroviaria".

(ANSA).

Porti: D'Agostino, trasporti su rotaia, innovazione e ricerca

Trieste a Salone logistica sostenibile punta sul green

(ANSA) - TRIESTE, 7 MAR - Il Porto di Trieste, Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, l'unico scalo italiano direttamente interconnesso su rotaia con il resto d'Europa, punta sulla logistica sostenibile "fondamentalmente e principalmente con l'intermodalità ferroviaria, ma anche con progetti di innovazione e ricerca in cui la componente green è diretta a incidere sull'impatto ambientale anche delle attività collegate alla portualità".

Lo ha sottolineato il Presidente Zeno D'Agostino in occasione della presenza del Porto con uno stand con Monfalcone alla prima edizione del Salone internazionale della logistica sostenibile 2018 inaugurata oggi a Padova. "Oggi la componente green - ha spiegato D'Agostino - è presidiata dal porto con un numero innumerevole di treni". Nel 2017 il Porto di Trieste ha movimentato 8.681 treni (+13,76% rispetto all'anno precedente), l'equivalente di 260 mila camion.

Un importante passo green se si pensa che il 33% delle emissioni inquinanti in atmosfera dipendono dal settore dei trasporti, di cui il 90% dal trasporto stradale e appena il 2% da quello ferroviario.

"I primi risultati - ha concluso il Presidente - li abbiamo già anche per la parte più di innovazione e ricerca in cui la componente ambientale è fondamentale". (ANSA).

Msc vara una nuova linea ro-ro tra Trieste e la Turchia

Dal 3 aprile primo servizio italiano dedicato ai rotabili

Msc (Mediterranean Shipping Company), il gruppo marittimo basato a Ginevra fondato dall'armatore italiano Gianluigi Aponte, si prepara a lanciare un nuovo servizio marittimo dedicato al trasporto di merce rotabile, container e project cargo tra Italia e Turchia.

La nuova linea partirà il prossimo 3 aprile e verrà operata - spiega la compagnia in una nota - con due moderne navi con-ro (unità specializzate nel trasporto di rotabili e container) che collegheranno con frequenza bisettimanale il porto turco di Izmir e lo scalo di Trieste, dove Msc è presente dal 1994 con propri servizi dedicati ai container.

Si tratta del secondo servizio di questo tipo offerto dalla compagnia entrata direttamente nel settore dei rotabili soltanto pochi gironi fa con l'avvio della prima linea dedicata a questa categoria di merce che collega regolarmente il Nord Europa con il West Africa, annunciata a gennaio 2018 ma partita concretamente soltanto a inizio marzo con le due navi di proprietà Msc Cristiana e Msc Immacolata. (ANSA).

Friuli Venezia Giulia: domani giornata di studio sostenibilità energetica aree portuali

(FERPRESS) – Trieste, 8 MAR – Il Consiglio regionale del FVG organizza per domani, venerdì 9 marzo, una giornata di studio per un approfondimento sulle soluzioni per la sostenibilità energetica e ambientale nelle aree portuali; in particolare sarà presentata un'azione pilota per il porto di Trieste.

L'evento si terrà nella sala Tessitori del Consiglio regionale, al pian terreno del palazzo di piazza Oberdan 5 a Trieste, con inizio alle 10.00 e con l'ultimo intervento in programma alle 14.30.

Uno studio di Arpa FVG, commissionato dal Comune di Trieste, attesta che le emissioni inquinanti nella città sono da attribuire per una percentuale stimabile al 20% ai motori accesi delle navi che stazionano nel porto.

Il dato e la auspicata previsione di un aumento dei traffici portuali nei prossimi anni hanno indotto l'Amministrazione regionale ad affidare all'Università di Trieste uno studio per la infrastrutturazione delle banchine, per consentire l'allaccio delle navi alla rete elettrica e lo spegnimento dei generatori di bordo: queste misure consentirebbero la riduzione delle emissioni in atmosfera e l'azzeramento dell'inquinamento acustico.

Il presidente del Consiglio regionale FVG Franco Iacop – componente del Comitato europeo delle Regioni – e il vicepresidente della Commissione ambiente del Consiglio regionale Giulio Lauri hanno organizzato questa giornata di studio per promuovere la realizzazione dell'intervento di infrastrutturazione elettrica, coinvolgendo l'Autorità portuale, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, gli armatori e gli operatori marittimi e navali, l'Università, una rappresentanza dell'Unione europea.

I lavori verranno introdotti dal presidente Iacop, che parlerà della partecipazione alla formazione delle politiche europee e i riflessi sulle politiche regionali. Seguiranno gli interventi del sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza (politiche di sostegno ambientale per il porto e la città di Trieste) e di Giulio Lauri, che tratterà delle politiche regionali a favore della sostenibilità delle infrastrutture portuali.

La giornata sarà organizzata in blocchi tematici: dati scientifici sull'inquinamento ambientale e prescrizioni per la sostenibilità nelle aree portuali; soluzioni ambientali; il punto di vista degli armatori; il progetto pilota per il porto di Trieste; buone pratiche e incentivi alla sostenibilità. Prima delle conclusioni è previsto un dibattito.

Il Secolo XIX

Porto, traghetti per l' Africa a Ponente

Banchina per due navi al Vte. L' Authority vuole liberare spazi per le crociere

NUOVI spazi per le crociere nel bacino del porto vecchio e traghetti per il Nord Africa spostati a Ponente.

L' Authority, da quanto risulta al Secolo XIX, sta valutando se trasferire parte delle navi che approdano al terminal Traghetti nella banchina di Ponente del terminal Vte di Pra'. Il progetto riprende molti aspetti del piano messo a punto nel 2009 da Filippo Schiaffino, al tempo presidente di Stazioni Marittime, e poi portato avanti senza mai vedere la luce - da Luigi Merlo, presidente di Palazzo San Giorgio dal 2008 al 2015. Secondo fonti vicine al Palazzo San Giorgio, il costo per adeguare la banchina e permettere ai traghetti di scalare a Ponente sarebbe di circa tre milioni e mezzo di euro. Il presidente del porto, Paolo Emilio Signorini, vorrebbe accelerare l' operazione in modo tale da liberare nuovi spazi per le navi da crociera, il cui arrivo in porto è destinato a crescere sensibilmente da qui ai prossimi anni. Ci sono però numerose incognite, tanto che l' eventuale arrivo dei traghetti a Pra' non si verificherebbe prima del 2020.

Spazio per due navi L' intenzione dell' Authority è di liberare il terminal Traghetti dall' accosto di due unità, così da consentire l' arrivo di altrettante navi da crociera di medie

dimensioni nella zona di Dinegro, soprattutto nei periodi di picco dei traffici, durante i mesi estivi.

A Pra', di conseguenza, sarebbe trasferito lo scalo di due ferry alla volta, da pianificare in base agli arrivi e partenze programmate in porto.

Le linee spostate a Ponente potrebbero essere quelle operate dalle compagnie Cutunav e Grandi Navi Veloci che servono entrambe il Nord Africa.

Il problema dei controlli A preoccupare gli uffici di Palazzo San Giorgio è soprattutto la mancanza di infrastrutture necessarie per operare i rigidi controlli a cui sono soggetti i traffici passeggeri e delle merci extra Ue: la parte del terminal Vte individuata, infatti, oggi è completamente vuota.

Ci sono poi altre due criticità: la prima è far digerire l' invasione dei traghetti al Vte, la seconda agli abitanti di Pra' e Voltri che, specialmente durante il periodo estivo, dovrebbero convivere con centinaia di automobili in arrivo da buona parte d' Italia, della Francia e dirette nel Nord del continente africano.

Traffico passeggeri Nel 2017 il porto ha movimentato 925.188 crocieristi, in calo rispetto al 2016. I passeggeri sono però destinati a crescere già da quest' anno quando in città sarà oltrepassata quota un milione turisti delle navi da crociera. Per quanto riguarda i traghetti, invece, i passeggeri sono passati

-segue

da 2.093.064 nel 2016 a 2.078.464 nel 2017 (-0,7%). Già nel corso di quest' anno il numero tornerà a crescere: dovrebbe verificarsi un moderato incremento del traffico, con percentuali di crescita intorno al 3%. In aumento, secondo le stime, saranno anche i passeggeri diretti in Nord Africa che lo scorso anno sono stati 18.500 in meno rispetto a quelli che nel 2016 hanno deciso di partire dal porto con destinazione Tunisia oppure Marocco.

Ritorno al passato L' area del terminal Vte individuata da Palazzo San Giorgio, in passato, ha già ospitato i traghetti della compagnia T -Link. La società, nel 2008, ha inaugurato la rotta tra Genova - Termini Imerese con la nave il ro-ro "T -Rex" per poi ampliare il servizio con l' ingresso di una seconda unità.

Il Secolo XIX

Barricate a Ponente contro il Porto d' Africa

Gli abitanti di Voltri: «A rischio l' ultimo tratto di spiaggia». Pra': «Rispettate le promesse»

«L' **AUTORITÀ** portuale ha già contribuito alla devastazione del ponente cittadino. Il minimo che possa fare ora, è rispettare gli accordi presi con le delegazioni, non pensare ad aumentare il traffico di navi al porto di Pra'». È una vera e propria rivolta quella del ponente cittadino, di Pra' e Voltri, contro l' ipotesi di spostare nello scalo container il traffico di traghetti destinato al Nord Africa.

Una rivolta difficile, adesso, da arginare, nonostante abbuttare acqua sul fuoco ci abbia pensato il presidente dell' Authority in persona, Paolo Emilio Signorini, che ha dichiarato che non ci sono progetti definitivi per «trasferire parte delle navi che approdano al terminal Traghetti nella banchina di Ponente del terminal Vte di Pra'». Il numero uno di Palazzo San Giorgio - nonostante le previsioni di aumento dei traffici crocieristici a partire da quest' anno e l' assenza di nuovi accosti per le navi - ha anche aggiunto di non voler «accelerare l' operazione in modo tale da liberare nuovi spazi nel porto di Genova per le navi da crociera».

Al Ponente non basta. «Tra annunci, smentite e revisioni di progetto, davanti alle nostre case è nato un porto più grande della delegazione stessa - spiega Emilio Gaggero, che vive a

Pra' - Prima hanno cancellato litorale e posti di lavoro, poi hanno portato i container a ridosso delle nostre case». E se passi il rettilineo dell' ex Verrina, confine naturale tra le delegazioni di Pra' e Voltri, la musica non cambia. «Qui è rimasta l' ultima spiaggia di ponente - sottolinea Angelo Bottaro, pensionato nato e cresciuto davanti alla spiaggia di Voltri- Se iniziano a portare anche i traghetti nel porto container vuol dire che presto vedremo allungare lo scalo fino a Crevari. E nessuno è disposto ad accettarlo». Pra' e Voltri sono due volti dello stesso territorio, che nei confronti del porto portano avanti due lotte differenti. La prima chiede ancora oggi le opere di compensazione per aver ceduto le proprie spiagge e una buona fetta del territorio al porto. La seconda invece, è pronta a barricarsi come quarant' anni fa, quando i voltresi si coricarono in via Camozzini impedendo il passaggio dei tir che trasportavano la terra per il riempimento, piuttosto che impedire un allungamento verso ponente dello scalo, che cancellerebbe così anche parte della spiaggia voltrese.

Quello che rimane della costa di Ponente prima della costruzione del porto, abbraccia le due delegazioni insieme. Da una parte, quella di Pra', un canale di calma, la Fascia di Rispetto. «Oltre a questo, adesso, ci resta quel muro di gru e container che sono il nostro orizzonte. Poi il rumore delle

-segue

navi, il fumo dei loro camini», La pagina del Secolo XIX di ieri che annunciava l'intenzione di spostare nel porto di Pra' alcuni traghetti che compiono la rotta verso l'Africa spiega Roberto Dellepiane, pescatore di 69 anni che quel mare lo conosce da quando è bambino. «Noi non siamo contro il dialogo a priori - sottolinea invece Niclò Calloni, presidente della "Fondazione PRIM'A' vera", che da anni si occupa dei problemi di Pra' - Ma prima di sentir parlare di nuo traffici al porto di Pra', vogliamo che vengano effettuati i lavori promessi per risarcire la delegazione per quanto ha perso». La Fondazione ha un merito: aver riunito per la prima volta, dopo la costruzione dello scalo container, allo stesso tavolo la delegazione di Pra', l'Autorità Portuale e il Comune. «In quella circostanza sono stati scritti, nero su bianco, gli impegni che Autorità Portuale ha preso con la delegazione - spiega ancora Calloni - Aspettiamo ancora la realizzazione delle dune alberate di separazione tra porto e pista ciclabile. L'estensione della pista a levante della Fascia, la rimozione delle pile di container a ridosso del parco sul canale». E non solo. Perché nel documento si parla anche di prolungamento del canale verso il ponente di Pra', l'elettrificazione delle banchine.

Tutte opere ferme al palo.

Questi problemi non ci sono a Voltri. C'è ancora la spiaggia e i locali e le associazioni che si affacciano sul litorale hanno i nomi del posto di mare: Circolo Nautico, Tramontana Surf, il gruppo di Salvamento, quello di Pesca sportiva fino ad arrivare allo storico circolo Costaguta e all'Utri Beach: «Stanno già cercando di distruggere in tutti i modi la spiaggia- sottolinea Erasmo Lo Piccolo, storico gestore dell'Utri Beach Nessuno si occupa degli interventi. Sperano che l'abbandono ci convinca ad accettare un prolungamento del porto».

Questo è il timore di Voltri.

«Tolto questo pezzo di litorale, avranno cancellato il mare da Sampierdarena a Voltri», dice Giuseppe Massino, anima del Circolo di Ponente. «Aumentare il traffico di navi significa mettere ulteriormente a rischio la costa dal mare - avverte invece Angelo Barbarossa, del circolo nautico Costagutama non saranno le nuove mareggiate a farci rinunciare alla nostra spiaggia». Fronti diversi per una sola rivolta.

ALESSANDRO PONTE

Il secolo XIX

ILE DUNE PER SEPARARE IL PORTO DA PRA'

TRA gli impegni presi dall' Autorità Portuale nei confronti della delegazione di Pra', quello di rimuovere i container dalle aree a ridosso della Fascia di Rispetto e di concentrarli nella parte più a ponente dello scalo, a sud del bacino portuale.

UN ALTRO intervento mai realizzato è la costruzione di dune alberate di separazione tra il porto, la pista ciclabile e la passeggiata di Pra'. Lavori che dovrebbero essere effettuati insieme al prolungamento del canale di calma verso ponente.

I SOCI delle società di pescatori e di altre associazioni che si affacciano sulla passeggiata Bruzzone di Voltri temono che l' aumento del traffico di navi e traghetti incrementi gli affari e che per questa ragione qualcuno possa decidere di allargare il porto.

The Medi Telegraph

Un incarico genovese per Paolo Costa / IL RETRO-SCENA

Genova - L'ex ministro e presidente di Venezia seguirebbe le relazioni internazionali per il porto.

Genova - Paolo Costa aveva messo la prua su Genova 11 anni fa, protagonista della "terna" (il patto tra enti locali per la scelta dei presidenti dei porti all'epoca della legge 84/94) che lo vedeva contrapposto a Luigi Merlo e Mario Margini per la successione di Giovanni Novi alla presidenza dell'Autorità portuale.

Costa era l'uomo portato a Genova dall'allora sindaco Marta Vincenzi, Merlo era sponsorizzato dal governatore Claudio Burlando, Mario Margini era assessore in Comune, ma anche candidato della Camera di Commercio.

Un conflitto tutto interno al centro-sinistra, in un sistema di potere che non esiste più: all'epoca vinse Merlo, che dopo otto anni e una parentesi al ministero è approdato al gruppo armatoriale Msc. Poco dopo Costa venne nominato numero uno del porto di Venezia, onorando in seguito i motivi per cui Vincenzi lo aveva cercato a Genova: innovativo per i sostenitori, visionario per i detrattori, da tutti riconosciuto come un uomo di infinite relazioni, specie all'estero, accumulate in 23 anni da docente di logistica e trasporti, 10 da euro-parlamentare, cinque da sindaco di Venezia, due da ministro dei Lavori pubblici (con Romano Prodi), **quattro da rettore dell'Università Ca' Foscari e otto da presidente dello scalo lagunare.**

Ora si dice che Costa avrebbe valutato con il presidente dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, un ruolo di appoggio finalizzato proprio a connettere il primo scalo italiano con il corridoio logistico alle sue spalle, quello che (con o senza Terzo valico, ma questo dipenderà dal prossimo esecutivo) dal Mar Ligure arriva fino a Rotterdam e che finora si è rivelato un formidabile succhia-traffici dalla pianura padana verso gli scali del Nord Europa, **a tutto svantaggio delle banchine di Genova e Savona.**

Il diretto interessato conferma l'incontro con Signorini, ma non commenta: «Tengo un corso all'università su trasporti e logistica a Venezia, e sto anche svolgendo un lavoro a Catania e Augusta sulla gestione degli spazi e le relazioni con il Mediterraneo. Però guardi che a Genova, con la Spea, ci stiamo occupando già della progettazione definitiva della Gronda. **Siamo dove un tempo c'erano gli uffici dell'agenzia Le Navi**, più di 60 ingegneri dedicati a questo lavoro. Interessante vero?». Costa infatti è anche presidente della Spea, la società di Atlantia, il principale gestore di infrastrutture italiano, che si occupa della progettazione delle opere: una relazione ancora più interessante se i pourparler con Signorini andassero effettivamente a buon fine.

L'impianto teorico di Costa, primo a parlare di Via della seta in Italia, è noto: della catena logistica, sempre più rappresentata da grandi operatori a terra come in mare, il porto è l'elemento più debole, perché è l'unico soggetto completamente vincolato alla posizione geografica: ecco perché l'idea, a suo tempo, dell'Autorità portuale unica nel Nord Adriatico, in grado di fare massa critica proprio nei confronti degli operatori; ecco perché la piattaforma container-petroli che si sarebbe dovuta costruire al largo di Venezia «ma a servizio - come spesso ha detto - per tutto l'Adriatico»: ecco perché infine le riserve sull'ultima riforma portuale, dove forse quattro o cinque grandi Authority indipendenti avrebbero potuto **determinare un rilancio più evidente della portualità rispetto a 64 porti coordinati da 16 soggetti gestiti dal ministero.**

Il Secolo XIX

Costa, in vista un incarico genovese

L' ex presidente di Venezia seguirebbe le relazioni internazionali per il porto

GENOVA. Paolo Costa aveva messo la prua su Genova 11 anni fa, protagonista della "terna" (il patto tra enti locali per la scelta dei presidenti dei porti all' epoca della legge 84/94) che lo vedeva contrapposto a Luigi Merlo e Mario Margini per la successione di Giovanni Novi alla presidenza dell' Autorità portuale.

Costa era l' uomo portato a Genova dall' allora sindaco Marta Vincenzi, Merlo era sponsorizzato dal governatore Claudio Burlando, Mario Margini era assessore in Comune, ma anche candidato della Camera di Commercio.

Un conflitto tutto interno al centro -sinistra, in un sistema di potere che non esiste più: all' epoca vinse Merlo, che dopo otto anni e una parentesi al ministero è approdato al gruppo armatoriale Msc.

Poco dopo Costa venne nominato numero uno del porto di Venezia, onorando in seguito i motivi per cui Vincenzi lo aveva cercato a Genova: innovativo per i sostenitori, visionario per i detrattori, da tutti riconosciuto come un uomo di infinite relazioni, specie all' estero, accumulato in 23 anni da docente di logistica e trasporti, 10 da eu ro -parlamentare, cinque da sindaco di Venezia, due da ministro dei Lavori pubblici (con Romano Prodi), quattro da rettore dell' Università Ca' Foscari e otto da presidente dello scalo lagunare.

Ora si dice che Costa avrebbe valutato con il presidente dell' Autorità di sistema portuale Genova - Savona, Paolo Emilio Signorini, un ruolo di appoggio finalizzato proprio a connettere il primo scalo italiano con il corridoio logistico alle sue spalle, quello che (con o senza Terzo valico, ma questo dipenderà dal prossimo esecutivo) dal Mar Ligure arriva fino a Rotterdam e che finora si è rivelato un formidabile succhia -traffici dalla pianura padana verso gli scali del Nord Europa, a tutto svantaggio delle banchine di Genova e Savona.

Il diretto interessato conferma l' incontro con Signorini, ma non commenta: «Tengo un corso all' università su trasporti e logistica a Venezia, e sto anche svolgendo un lavoro a Catania e Augusta sulla gestione degli spazi e le relazioni con il Mediterraneo. Però guardi che a Genova, con la Spea, ci stiamo occupando già della progettazione definitiva della Gronda. Siamo dove un tempo c' erano gli uffici dell' agenzia Le Navi, più di 60 ingegneri dedicati a questo lavoro. Interessante vero?».

Costa infatti è anche presidente della Spea, la società di Atlantia, il principale gestore di infrastrutture

-segue

italiano, che si occupa della progettazione delle opere: una relazione ancora più interessante se i pourparler con Signorini andassero effettivamente a buon fine.

L' impianto teorico di Costa, primo a parlare di Via della seta in Italia, è noto: della catena logistica, sempre più rappresentata da grandi operatori a terra come in mare, il porto è l' elemento più debole, perché è l' unico soggetto completamente vincolato alla posizione geografica: ecco perché l' idea, a suo tempo, dell' Autorità portuale unica nel Nord Adriatico, in grado di fare massa critica proprio nei confronti degli operatori; ecco perché la piattaforma container -petroli che si sarebbe dovuta costruire al largo di Venezia «ma a servizio come spesso ha detto - per tutto l' Adriatico»: ecco perché infine le riserve sull' ultima riforma portuale, dove forse quattro o cinque grandi Authority indipendenti avrebbero potuto determinare un rilancio più evidente della portualità rispetto a 64 porti coordinati da 16 soggetti gestiti dal ministero.

ALBERTO QUARATI

Il Secolo XIX

Fermo dei camion, annullata la protesta Scongiurato il blocco dei varchi portuali

IL MONDO dell' autotrasporto, come anticipato dal Secolo XIX, ha comunicato l' annullamento dello sciopero inizialmente previsto per tre giorni a partire da oggi. Il fermo era stato deciso dalle sigle sindacali e dalle associazioni di categoria come conseguenza alle lunghe code e alle ore di attesa che i tir spesso devono affrontare prima di poter accedere ai terminal per le operazioni di carico e scarico delle merci, oltre che per la mancanza di servizi a disposizione dei camionisti nelle aree portuali. Il fermo è stato revocato dopo la firma di un accordo a Palazzo San Giorgio.

Crociere, Genova traina la ripresa

Le ammiraglie Msc spingono il traffico, anche Savona recupera 12 punti

GENOVA. Quest'anno e il prossimo, il traffico crocieristico italiano recupererà la perdita del 2017 essenzialmente per l'inserimento delle nuove unità di Msc Crociere in partenza da Genova ("Seaview" nel 2018, "Bellissima" e "Grandiosa" nel 2019). Secondo i dati della rete di agenzie Cemar acquisiti presso le compagnie di navigazione, i passeggeri in Italia nel 2018 saranno 10,8 milioni (+7,3% rispetto al 2017) a fronte di 4.564 toccate nave (-0,5%). Saranno inoltre 141 (contro le 138 del 2017) le unità in transito nelle acque italiane, in rappresentanza di 46 compagnie di navigazione. Proprio il minor numero di toccate è un altro indice della presenza di unità più grandi nei porti italiani: «Il 2019 - commenta Senesi - dovrebbe essere ancora più interessante, ma non bisogna abbassare la guardia.

L'Italia è la prima destinazione crocieristica del Mediterraneo, ma dobbiamo tenere a mente l'attuale esclusione dagli itinerari crocieristici dei porti del Nord Africa e della Turchia, che se venissero nuovamente inseriti, provocherebbero un repentino calo di almeno 200 mila passeggeri movimentati nei nostri scali.

Resta inoltre sempre alta la domanda verso altre destinazioni quali Oriente e Alaska» mete lontane e proprio per questo, nel mondo crocieristico, in diretta competizione con il Mar Mediterraneo.

I dati presentati da Senesi al Seatrade Global in Florida, la più grande fiera mondiale della crocieristica, pronosticano quindi un 2019 a 11,4 milioni di passeggeri movimentati GENOVA. Nel 2021 anche la Disney Cruises avrà la sua prima nave da crociera con propulsione a Gnl (gas naturale liquido) con capacità di 2.500 passeggeri e un costo per la compagnia di navigazione di 900 milioni di dollari: «Se ci investe anche Paperon de' Paperoni, qualcosa vorrà pur dire», scherza Mario Dogliani, direttore tecnico di Sea -Europe, Associazione europea dei costruttori di navi.

Il multi -miliardario zio di Pa perino è in buona compagnia.

Le navi da crociera a Gnl in arrivo nel Mediterraneo nei prossimi quattro anni sono una dozzina, a cominciare dalla "Aida nova" ordinata dal gruppo Carnival e attesa per novembre, da (+5,5% su quest'anno). Nel 2018 sarà sempre Civitavecchia il primo porto italiano con 2,4 milioni di passeggeri (+10,6%). Seguiranno Venezia con 1,4 milioni (+0,1%) e al terzo posto Genova che torna sopra il milione di passeggeri (+10,6%), poi Napoli con 986 mila persone (+0,4%), Savona 5.200 passeggeri e

-segue

al prezzo di 950 milioni di dollari.

L' Italia e il Mediterraneo, però, non sono ancora pronti per la novità. Dei tre rigassificatori italiani, due offshore, Adriatic Lng e Fsr Toscana, e uno a Panigaglia, alle porte della Spezia, nessuno offre servizi di fornitura del Gnl alle navi: «Dobbiamo recuperare questo gap infrastrutturale e realizzare una rete di stoccaggi costieri», ri corda Tommaso Franci, ricercatore della società di studi sul mercato Ref -ø.

La tempistica è dettata anche dalla legge internazionale. Entro il 2020 la normativa Imo, International maritime organization, braccio blu dell' Onu, imporrà il limite dello zolfo contenuto nei fumi delle navi allo 0,5% , obiettivo ottenibile oggi con i catalizzatori (scrubber), oppure usando carburanti con 963 mila (+12,7%) e quindi Livorno con 724 mila (+3,6%).

La classifica dei primi 10 porti italiani è completata da Palermo (+13,8%), Bari (+29,8%), La Spezia (-12,7%) e Messina (-10,8%).

Resta invariato il totale di porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico: saranno te a basso contenuto di zolfo, costoso e insufficiente, oppure ancora con il Gnl.

Il combustibile di gran lunga più usato nelle navi è l' olio combustibile Atz, ad alto tenore di zolfo, che in base alla legge può avere un contenuto massimo di zolfo del 3,5%. «Rispetto all' olio combustibile Atz, le emissioni di anidride carbonica del gas naturale sono, a parità di contenuto energetico, in infatti 74, esattamente come nel 2017.

Sul podio delle compagnie si attesta Msc Crociere, che movimenterà 3,1 milioni di passeggeri, seguita da Costa Crociere con 2,6 milioni e da Royal Caribbean con 860 mila passeggeri. Senesi rende inoltre noti altri dati: i mesi più trafficati in Italia saranno quelli di ottobre (1,5 milioni di passeggeri), settembre (1,4 milioni) e luglio (1,3 milioni), mentre i meno trafficati saranno ovviamente quelli invernali (gennaio con 195 mila passeggeri, febbraio con 239 mila e dicembre con 272 mila). Il giorno più trafficato sarà il 7 ottobre con oltre 80 mila passeggeri in una sola giornata.

Tre in gara per La Spezia Dopo essere uscita dalla gestione diretta delle crociere (tramite il disimpegno dal consorzio Discover e la liquidazione di Apls) e avviato l' iter per la costruzione con finanza a progetto della nuova Stazione marittima proposta da Msc e Rccl, per garantire la funzionalità dello scalo nel settore passeggeri l' Autorità di sistema portuale della Spezia -Carrara ha indetto a inizio anno una gara -ponte per la gestione per sei mesi più quattro, finalizzata alla gestione delle aree crociere durante l' espletazione della gara per il project finance. La scorsa settimana sono state aperte le buste: in pista ci sono Costa Crociere, Discover e l' agenzia marittima La Mercantile. L' assegnazione è d' obbligo entro questo mese, spiega la presidente Carla Roncallo, perché sono in arrivo le prime navi.

feriori quasi del 30%», ricorda ancora Franci. Non è la soluzione ottimale, ma è quanto di più ecologico il mercato oggi possa offrire.

Per questo la diffusione del Gnl sta diventando una delle priorità politiche dell' Unione europea. Nel 2013-14 il Rina, Registro navale italiano, è stato capofila di un progetto europeo in cui Portogallo, Spagna, Italia e Grecia hanno cominciato a studiare i presupposti per una rete distributiva di Gnl con un investimento di medio -lungo periodo stimato da Price Waterhouse Coopers in oltre un miliardo di euro. La fase successiva di quel progetto si chiama Gainn e consiste in una serie di interventi nei singoli Paesi di cui nove in Italia per altrettante stazioni di servizio e stoccaggio nei porti.

Il primo a muoversi è stato il gruppo Pir che lungo il porto di Ravenna, su una superficie di 23 mila metri quadrati, realizzerà uno stabilimento da 20 mila metri cubi. L' opera, delco sto di 80 milioni, è stata approvata in via definitiva dal ministero allo Sviluppo economico il 13 febbraio. I lavori, scrive il gruppo Pir in una nota, partiranno in primavera e si chiuderanno nel 2021.

ALBERTO QUARATI

Spezia porta d' ingresso per Svizzera e Germania

I porti italiani, nel 2017, hanno movimentato complessivamente 10,67 milioni di teu (unità di misura pari a container da 20 piedi), segnando un +0,7% rispetto al 2016 e superando per la prima volta il dato pre-crisi globale del 2007, che era di 10,64 milioni. In questo quadro, tre sono i sistemi portuali che hanno il maggior peso rispetto al movimentato complessivo del 2017: quello di Genova e Savona, che rappresenta il 25% del totale; quello di Gioia Tauro e Messina, che è al 23% (ma con un calo, in termini di teu, del 28,9% rispetto al 2007) e quello di La Spezia e Carrara, che si aggiudica il 14% del totale. I dati sono stati raccolti da Contship, che proprio nel porto della Spezia gestisce Lsct, suo principale terminal gateway in Italia. Il riassetto dei moli Ferrovie 06 luglio 2016 La Spezia punta a diventare porto laboratorio per l'intermodalità. Lo scalo spezzino, peraltro, sta affrontando un vasto progetto di riassetto dei moli che potrebbe essere a regime entro il 2024 (ma in parte già nel 2020), con ingenti investimenti, sia pubblici che privati, supportato ovviamente dall'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale (La Spezia e Carrara) ma anche da una coesa community di operatori (terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi e spedizionieri doganali), che punta a far sistema. «Per il porto della Spezia - afferma Daniele Testi, direttore marketing di Contship Italia - è fondamentale essere sempre più un gateway internazionale, che vuol dire avere un sistema in grado di gestire velocemente il pre-clearing (sdoganamento in mare), attivare il centro unico per i controlli delle merci, poter fare i fast-corridor doganali, offrire lavorazioni nel vicino retroporto di Santo Stefano Magra, nonché avere flussi informatici veloci». La Spezia, prosegue, «deve coprire aree di mercato che oggi possono essere ancora contendibili, come la Svizzera e la Germania del Sud. Su questo Contship sta facendo investimenti: grazie anche alla nostra base logistica di Melzo, ad esempio, La Spezia dispone di un treno con la Svizzera ogni giorno, per cinque giorni la settimana». Le ferrovie La modalità ferroviaria per l'uscita delle merci dal porto è una dell'eccellenze su cui punta anche l'Adsp. Se nel 2017 i container movimentati alla Spezia (1,47 milioni) hanno registrato un incremento del 15,8% sul 2016, anche i treni inoltrati l'anno scorso (7.465) «sono aumentati, segnando +6,4% - dice Federica Montaresi, presidente di La Spezia shunting railways (società pubblico-privata di manovre ferroviarie del porto) - con 127mila carri movimentati (+6,7%). Oggi il 33% del traffico containerizzato del porto si muove via ferro». Ma l'obiettivo è arrivare al 50%. A questo scopo è già stato approvato dal Cipe un finanziamento da 39 milioni per la realizzazione, a cura dell'Adsp, di 11 binari di lunghezza adeguata agli standard Ue. «A breve - prosegue la Montaresi - ci sarà l'avvio dei lavori, che dureranno

-segue

due anni». Poi è prevista una nuova infrastrutturazione ferroviaria sul molo Garibaldi e interventi per un nuovo layout ferroviario presso lo scalo di Santo Stefano Magra. Oggi La Spezia è collegata via treno con gli interporti di Padova, Verona, Melzo, Rho, Bologna, Rivalta Scrivia, Rubiera, Dinazzano. E da Melzo e Verona si fanno "rilanci" su centro e Sud Ue». Il retroporto infrastrutture 15 dicembre 2017 Modello La Spezia per il Porto di Taranto: si punta alla demolizione navi Snodo del sistema logistico della Spezia, è anche il retroporto di Santo Stefano, che si estende per circa 88mila metri quadrati a soli 8 chilometri dallo scalo. Una grande possibilità per il porto, afferma Bruno Pisano, ad di Sernav Log (partecipata al 50% dal gruppo Tarros), che vanta 16mila metri quadri coperti di magazzino e 15mila esterni a Santo Stefano, «è sfruttare al meglio le opportunità del retroporto. I container hanno l'esigenza che il carico sia "rotto" e la merce selezionata sul posto, prima di essere spedita a destinazione. Con Santo Stefano si possono avvicinare le attività logistiche e distributive ai moli, creando un centro di smistamento con depositi doganali. Tra l'altro è attivo un servizio shuttle di camion che raccorda continuamente il porto e il retroporto con costi molto contenuti. E i prezzi scenderanno ulteriormente quando sarà migliorato il collegamento su ferro e sarà attivato lo sportello unico doganale e dei controlli (la palazzina per ospitarlo è già pronta, ndr)». Il futuro Lo sviluppo del retroporto, peraltro, è un complemento del riassetto del porto. Il quale, chiarisce il presidente dell'Adsp, Carla Roncallo, «partirà con l'allargamento del Terminal del Golfo». Il molo è gestito dalla Tarros (famiglia Musso) che investirà oltre 100 milioni (89 solo per i tombamenti) sull'opera, supportata anche dall'ingresso di nuovi soci nella gestione della banchina (la turca Arkas, col 40%, e Cosulich, col 10%). Il terminal è specializzato in container ma anche in project cargo. Per il porto «sono poi previsti due riempimenti delle aree occupate da Contship: Molo Garibaldi, sul quale il terminalista investirà 50 milioni per l'ampliamento, e Marina del Canaletto, sulla quale Contship metterà 47 milioni». Poi, ricorda la Roncallo, «c'è la zona dedicata alle crociere». Ferma restando l'attuale collocazione sulla parte Ovest di molo Garibaldi, «l'Adsp, investirà 28 milioni per realizzare a Calata Paita un ulteriore molo per le crociere. La sua configurazione ha avuto l'ok del Cslp e per la gestione del terminal c'è una proposta di project financing di Msc e Royal Caribbean insieme». Il progetto di riassetto del porto prevede anche una fascia di rispetto con barriere fonoassorbenti, larga dai 10 ai 30 metri, tra città e porto. «Alcune opere - prevede la Roncallo - potranno essere finite già nel 2020 e tutto dovrebbe essere operativo entro il 2024». Le incertezze Le uniche perplessità su questi progetti, dice Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini e rappresentante della Port community, vengono dai rischi di ritardi per «burocrazia, politica e scontri tra istituzioni. I tempi, poi, appaiono lunghi. Noi vorremmo che la parte merci fosse pronta al massimo entro il 2021, in concomitanza con il completamento del Gottardo col tunnel Ceneri». Laghezza teme anche lo scontro in atto, a Gioia Tauro, tra Contship e Msc su questioni di tempi di pagamenti. Una battaglia che sembra avere ricadute anche sulla Spezia, visto che, da marzo, una linea di Msc per gli Usa non toccherà più il porto spezzino, che perderà così 80mila teu. In ogni caso, assicura Contship, il suo piano di sviluppo alla Spezia «va avanti».

Logistica/2. Il servizio scatterà oggi dall'interporto veneto e sarà gestito dal Polo Mercitalia (Gruppo Fs)

Al via collegamento ferroviario tra Padova e porto di Livorno

La ferrovia è sempre più strategica per lo sviluppo del porto di Livorno e in generale per la crescita dell'intermodalità in Italia.

La conferma arriva dal nuovo collegamento tra lo scalo labronico e l'interporto di Padova gestito dal Polo Mercitalia, la subholding del gruppo Ferrovie Italiane per il trasporto merci e la logistica. Il servizio, che nella prima fase avrà una cadenza bisettimanale, scatterà oggi da Padova in direzione Livorno. Nelle stesse ore in cui il treno si metterà in movimento, il nuovo servizio di trasporto verrà presentato ufficialmente agli operatori dall'amministratore delegato del gruppo Fs, Renato Mazzoncini, all'inaugurazione di Green Logistics Expo, il primo salone italiano dedicato alla logistica sostenibile ospitato dalla Fiera di Padova.

Nell'occasione l'interporto di Padova annuncerà anche l'installazione di quattro nuove gru elettriche che permettono di raddoppiare la capacità del terminal, senza consumare suolo e risparmiare 400mila litri di gasolio l'anno eliminando gli attuali mezzi diesel. In Fiera è anche previsto l'arrivo di due Tir elettrici, partiti uno da Roma e uno da Milano.

Parlando di logistica sostenibile e quindi del trasferimento di quote crescenti di merce dalla strada verso altre modalità di trasporto, il nuovo servizio di Mercitalia è da salutare con favore. «I primi traffici - spiega al Sole 24 Ore l'amministratore delegato di Mercitalia Logistics, Marco Gosso - riguarderanno il cuoio e l'acciaio. A favorire il collegamento c'è anche l'arrivo di una nuova nave di Msc che servirà gli Stati Uniti». Per gli appassionati: il servizio sarà effettuato da treni (lunghezza 500 metri) con capacità di trazione pari a 1.300 tonnellate e carri in grado di trasportare, per ogni viaggio, fino a 54 teu. «Questo nuovo servizio - prosegue Gosso - è un concreto esempio del concetto di interfaccia commerciale unica: ovvero facendo in modo che i clienti possano beneficiare di tutti i servizi offerti dalle diverse società del Polo Mercitalia senza però doversi preoccupare di interagire con più soggetti diversi».

Il Polo Mercitalia è un unico grande raggruppamento di società del gruppo Fs Italiane che operano nel business del trasporto merci e della logistica. Il Polo Mercitalia è operativo da gennaio 2017 e sviluppa un fatturato di circa un miliardo di euro all'anno, occupa 5mila addetti e dispone di una flotta di circa 300 locomotori e 17mila vagoni. La mission del Polo è quella di risanare e rilanciare il business merci

-segue

del gruppo Fs. Il pareggio di bilancio è previsto nel 2018, il ritorno all' utile nel 2019 e il raddoppio dei ricavi in 10 anni (due miliardi nel 2026).
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Marco Morino

Informatore Navale

LIVORNO: Riconvocato il Patto per il Lavoro

Livorno, 7 febbraio 2018 – Su iniziativa del presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini, le rappresentanze imprenditoriali (Confindustria, Assimpres) e sindacali (Filt-Cgil, Uil Trasporti e Fit-Cisl) sono tornate dopo molto tempo a confrontarsi nell’ambito del Patto per il Lavoro, sottoscritto nell’ottobre del 2012 per gestire l’allora crisi economica e occupazionale del porto di Livorno. Al primo piano di Palazzo Rosciano sono state approfondite le possibili ricadute sul lavoro portuale determinate dalle recenti modifiche e integrazioni legislative alla riforma del sistema portuale italiano. Tra queste, la possibilità concessa alle Authority di utilizzare fino al 15% dei proventi delle tasse di imbarco e sbarco per finanziare piani operativi di intervento «finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione» dei lavoratori portuali.

Gli attori del Patto per il Lavoro torneranno a riunirsi a cadenza periodica per sviluppare strategie di ampio respiro che oltre allo scalo labronico riguarderanno anche il porto di Piombino, dal 2016 parte integrante dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Livorno: riconvocato Patto per il Lavoro

Authority possono utilizzare fino al 15% dei proventi delle tasse di imbarco

LIVORNO – Su iniziativa del presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini, le rappresentanze imprenditoriali (Confindustria, Assimprese) e sindacali (Filt-Cgil, Uil Trasporti e Fit-Cisl) sono tornate dopo molto tempo a confrontarsi nell’ambito del Patto per il Lavoro, sottoscritto nell’ottobre del 2012 per gestire l’allora crisi economica e occupazionale del porto di Livorno.

Al primo piano di Palazzo Rosciano sono state approfondite le possibili ricadute sul lavoro portuale determinate dalle recenti modifiche e integrazioni legislative alla riforma del sistema portuale italiano. Tra queste, la possibilità concessa alle Authority di utilizzare fino al 15% dei proventi delle tasse di imbarco e sbarco per finanziare piani operativi di intervento «finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione» dei lavoratori portuali.

Gli attori del Patto per il Lavoro torneranno a riunirsi a cadenza periodica per sviluppare strategie di ampio respiro che oltre allo scalo labronico riguarderanno anche il porto di Piombino, dal 2016 parte integrante dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Palumbo vince il primo round sulla Paduletta

Il Tar Toscana bocchia il ricorso della "Cilp" contro Comune, AdSp e Spil

LIVORNO – *“Per le ragioni che saranno esposte in motivazione, il Tribunale amministrativo regionale (Tar) per la Toscana – sezione prima – definitivamente pronunciando sul ricorso....., respinge. Condanna la ricorrente (Compagnia impresa lavoratori portuali – Cilp) al pagamento delle spese di lite che liquida nella somma complessiva di euro 10 mila, oltre oneri di legge”.*

Con le poche parole sopra testualmente trascritte nel dispositivo di sentenza n. 334/2018, pronunciato sul ricorso n. 1181/2017, presentato dalla Cilp di Livorno nel Settembre dello scorso anno in opposizione al *“bando di gara pubblicato il 14 Agosto 2017 per la vendita di un pacchetto di quote sociali con scelta di un socio cui affidare compiti operativi – M. C. P.”*, si conclude la prima fase del contenzioso che ha visto di fronte la stessa Cilp da una parte e il Comune di Livorno, l' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale e la società porto industriale (Spil) spa dall'altra, *“nei confronti di Palumbo Group srl e Iss Palumbo srl”.*

Detto in soldoni la materia dell'articolatissimo contendere altro non è (si fa per dire) che la vendita dell'ottanta per cento di una società Spil strategic contract logistic srlu, emanazione della Spil, proprietaria delle ormai famose “zolle d'oro” della Paduletta, ovverosia terreni considerati strategici per gli equilibri di potere in porto e da tempo oggetto di una disputa che non è esagerato definire aspra.

Alla conclusione di cui sopra si è giunti, tutto sommato, in tempi insolitamente rapidi dopo un'udienza pubblica e quattro camere di consiglio, passando per la serrata presentazione di un'ampia messe di documenti, fra memorie di costituzione e di replica, motivi aggiunti e diavolerie del genere, una richiesta (respinta nel Settembre '17) di provvedimento cautelare da parte della ricorrente Cilp, una sentenza breve con cui il tribunale, nel Novembre dello scorso anno, aveva dichiarato il ricorso “improcedibile per sopravvenuta carenza di interesse” e, in ultimo, il Dispositivo di sentenza di cui parliamo.

The Medi Telegraph

Piombino, via libera alla nuova area per la logistica industriale

Piombino - Per realizzare i 200 mila metri quadri serviranno un anno e mezzo di lavori.

Piombino - . C'è il parere favorevole del Comitato Tecnico Amministrativo al progetto dei lavori di infrastrutturazione per la realizzazione di un'area per la logistica industriale del porto di Piombino.

Il via libera del CTA, organo del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Toscana-Marche-Umbria, con funzioni consultive per opere il cui ammontare è inferiore a 50 milioni di euro «è uno step importante, che consente all'Autorità di Sistema di procedere con la predisposizione del progetto esecutivo e del successivo bando di gara» come scrive l'Authority in una nota.

Gli interventi si estendono su una superficie di circa 200 mila metri quadri e consistono nella completa infrastrutturazione dell'area e nel completamento della viabilità di accesso alle aree della Darsena Nord.

I lavori sono finalizzati alla realizzazione di un'area attrezzata da destinare alla logistica industriale. Tra le opere previste, il completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al porto (Stralcio SS 398 dello svincolo Gagno-Terre Rosse); la posa in opera delle reti di distribuzione dei servizi interni all'area e delle reti di servizi necessari per lo svolgimento delle attività industriali; l'allestimento della rete anti incendio, la realizzazione delle strutture di fondazione dei manufatti principali da realizzare nell'area e la sistemazione a verde della striscia di terreno che costeggia l'area di intervento.

Il progetto è diviso in due fasi, in una prima fase verranno realizzati lavori che comprendono tutte le opere, servizi ed impianti che interessano la porzione occidentale dell'area di recupero al mare e il primo setto della vasca impermeabile per una superficie di 150 mila mq mentre nella seconda verranno realizzati gli stessi lavori per la rimanente porzione: 48 mila mq. **Complessivamente, il tempo stimato per realizzare tutte e due le fasi è di un anno e mezzo.**

Il costo vivo delle opere è di circa 40 milioni di euro. Con questi interventi sarà possibile dare sostanza all'insediamento di BHGE – Nuovo Pignone nel porto di Piombino. .

A Piombino un'area per la logistica industriale

Via libera del "Cta" all'insediamento di Bhge-Nuovo Pignone

PIOMBINO – Baker Hughes GE company (Bhge) – Nuovo Pignone. C'è il parere favorevole del Comitato tecnico amministrativo al progetto dei lavori di infrastrutturazione per la realizzazione di un'area per la logistica industriale del porto di Piombino. Il via libera del "Cta", organo del Provveditorato Interregionale alle Opere pubbliche Toscana-Marche-Umbria, con funzioni consultive per opere il cui ammontare è inferiore a 50 milioni di euro, è uno step importante, che consente all'Autorità di Sistema di procedere con la predisposizione del progetto esecutivo e del successivo bando di gara.

Gli interventi si estendono su una superficie di circa 200 mila metri quadri e consistono nella completa infrastrutturazione dell'area e nel completamento della viabilità di accesso alle aree della Darsena Nord. I lavori sono finalizzati alla realizzazione di un'area attrezzata da destinare alla logistica industriale. Tra le opere previste, il completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al porto (stralcio SS 398 dello svincolo Gagno-Terre Rosse); la posa in opera delle reti di distribuzione dei servizi interni all'area e delle reti di servizi necessari per lo svolgimento delle attività industriali; l'allestimento della rete anti incendio, la realizzazione delle strutture di fondazione dei manufatti principali da realizzare nell'area e la sistemazione a verde della striscia di terreno che costeggia l'area di intervento.

Il progetto è diviso in due fasi, in una prima fase verranno realizzati lavori che comprendono tutte le opere, servizi ed impianti che interessano la porzione occidentale dell'area di recupero al mare e il primo settore della vasca impermeabile per una superficie di 150 mila metri quadrati, mentre nella seconda verranno realizzati gli stessi lavori per la rimanente porzione: 48 mila metri quadrati. Successivamente, il tempo stimato per realizzare tutte e due le fasi è di un anno e mezzo. Il costo vivo delle opere è di circa 40 milioni di euro.

Con questi interventi sarà possibile dare sostanza all'insediamento di Bhge – Nuovo Pignone nel porto di Piombino. Procedere speditamente: è questa la priorità per il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini.

Grimaldi riorganizza l'area di sosta dei trailer a Salerno. Importante passo per il decongestionamento dello scalo

Napoli, 8 marzo 2018 - Il gruppo armatoriale Grimaldi, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, ha recentemente proceduto a riorganizzare la propria presenza nel porto di Salerno onde gestire meglio il crescente traffico di trailer nello scalo salernitano.

A questo scopo, una nuova area di sosta dei trailer retrostante e a circa 15 km dal porto è stata messa a disposizione della clientela del gruppo partenopeo, consentendo così di alleggerire le zone operative interne allo scalo e riducendo a meno di 24 ore la permanenza dei semirimorchi che sbarcano ogni giorno dalle navi del Gruppo Grimaldi.

Il porto di Salerno, infatti, sviluppa diverse tipologie di traffico in uno spazio estremamente limitato. Per questo l'individuazione e l'organizzazione di un'area di sosta retrostante lo scalo renderà più fruibile il porto e soprattutto migliorerà la sua operatività.

Soddisfazione in tal senso viene espressa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per il lavoro di riorganizzazione logistica che il Gruppo Grimaldi ha realizzato nel porto di Salerno per i crescenti flussi di merci movimentati dalle sue autostrade del mare.

“Si tratta di un passaggio opportuno per continuare ad assicurare lo sviluppo sostenibile dei traffici nel porto di Salerno. La collaborazione tra gli operatori e scelte efficaci nell'assetto logistico dei flussi costituiscono un punto di forza per il Sistema Portuale del Tirreno Centrale”, ha dichiarato il Presidente Pietro Spirito.

Per parte sua Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato dell'omonimo Gruppo ha ribadito che “resta ferma la volontà del Gruppo di investire nella realizzazione di una struttura multipiano nel porto di Salerno, destinata a rendere strutturale una migliore organizzazione degli spazi portuali”.

Il porto di Salerno è uno dei principali hub del Gruppo Grimaldi nel Mediterraneo. Lo scalo campano è servito da collegamenti diretti verso il Nord Europa, il Vicino Oriente, il Nord America, il Messico e l'Africa Occidentale, dedicati al trasporto di merci rotabili, container e project cargo, nonché da una fitta rete di Autostrade del Mare che operano in cabotaggio per il trasporto ro/ro. Oltre agli scali diretti, il porto di Salerno è collegato in trasbordo con la fitta rete di oltre 130 porti nel Mediterraneo, Sud America e Baltico serviti dal Gruppo in maniera puntuale.

Il Gruppo effettua inoltre un servizio di trasporto passeggeri diretto ai porti di Palermo e Tunisi.

Infine, il Gruppo Grimaldi possiede due società terminaliste portuali, Salerno Autoterminal (S.A.T.) e Grimaldi Euromed S.C.P.A., che operano su una superficie totale di 90.000 mq e che gestiscono traffici di auto nuove e trailer. Nel corso del 2017, le navi della flotta Grimaldi hanno effettuato oltre 1.200 scali nel porto di Salerno.

Grimaldi riorganizza area sosta dei trailer a Salerno

Importante passo per il decongestionamento dello scalo

NAPOLI – Il gruppo armatoriale Grimaldi, in collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale, ha recentemente proceduto a riorganizzare la propria presenza nel porto di Salerno onde gestire meglio il crescente traffico di trailer nello scalo salernitano.

A questo scopo, una nuova area di sosta dei trailer retrostante e a circa 15 km dal porto è stata messa a disposizione della clientela del gruppo partenopeo, consentendo così di alleggerire le zone operative interne allo scalo e riducendo a meno di 24 ore la permanenza dei semirimorchi che sbarcano ogni giorno dalle navi del Gruppo Grimaldi.

Il porto di Salerno, infatti, sviluppa diverse tipologie di traffico in uno spazio estremamente limitato. Per questo l'individuazione e l'organizzazione di un'area di sosta retrostante lo scalo renderà più fruibile il porto e soprattutto migliorerà la sua operatività.

Soddisfazione in tal senso viene espressa dall'AdSp del Mar Tirreno Centrale per il lavoro di riorganizzazione logistica che il Gruppo Grimaldi ha realizzato nel porto di Salerno per i crescenti flussi di merci movimentati dalle sue autostrade del mare.

«Si tratta di un passaggio opportuno per continuare ad assicurare lo sviluppo sostenibile dei traffici nel porto di Salerno. La collaborazione tra gli operatori e scelte efficaci nell'assetto logistico dei flussi costituiscono un punto di forza per il Sistema portuale del Tirreno centrale», ha dichiarato il presidente Pietro Spirito.

Per parte sua Emanuele Grimaldi, amministratore delegato dell'omonimo Gruppo ha ribadito che «resta ferma la volontà del Gruppo di investire nella realizzazione di una struttura multipiano nel porto di Salerno, destinata a rendere strutturale una migliore organizzazione degli spazi portuali».

Il porto di Salerno è uno dei principali hub del Gruppo Grimaldi nel Mediterraneo. Lo scalo campano è servito da collegamenti diretti verso il Nord Europa, il Vicino Oriente, il Nord America, il Messico e l'Africa Occidentale, dedicati al trasporto di merci rotabili, container e project cargo, nonché da una fitta rete di Autostrade del mare che operano in cabotaggio per il trasporto ro-ro. Oltre agli scali diretti, il porto di Salerno è collegato in trasbordo con la fitta rete di oltre 130 porti nel Mediterraneo, Sud America e Baltico serviti dal Gruppo in maniera puntuale. Il Gruppo effettua inoltre un servizio di trasporto passeggeri diretto ai porti di Palermo e Tunisi.

Infine, il Gruppo Grimaldi possiede due società terminaliste portuali, Salerno Auto Terminal (S.A.T.) **nella foto** e Grimaldi Euromed S.C.P.A., che operano su una superficie totale di 90.000 mq e che gestiscono traffici di auto nuove e trailer.

Nel corso del 2017, le navi della flotta Grimaldi hanno effettuato oltre 1.200 scali nel porto di Salerno.

SABATO E DOMENICA LE VISITE GRATUITE A BORDO



La «Cavour» arriva a Bari

La portaerei «Cavour», nave ammiraglia della Marina militare, in parte a Bari da domani a lunedì. La sosta nel capoluogo pugliese sarà l'occasione per svolgere visite guidate e conferenze a favore degli studenti de-

gli istituti scolastici e dell'Università di Bari. Sarà possibile visitarla gratis sabato dalle 14 alle 18 e domenica dalle 10 alle 18, solo prenotandosi online. Per informazioni, si può scrivere all'indirizzo visita.cavour@gmail.com

Bari nel prossimo weekend sarà possibile gratuitamente nel Porto di Bari visitare la maestosa portaerei Cavour, nave ammiraglia della Marina Militare

Questo fine settimana sarà ormeggiata nel Porto di Bari la Nave Ammiraglia della nostra Marina Militare, il Cavour. La portaerei italiana a decollo corto e atterraggio verticale di 244 metri di lunghezza, in servizio dal 2009.

Il Cavour sarà aperto al pubblico solo sabato 10 marzo dalle ore 14 alle ore 18 e domenica 11 marzo dalle ore 10 alle ore 18. Sarà possibile visitarlo gratuitamente solo attraverso prenotazione online su Eventbrite.

Le visite si effettueranno esclusivamente mediante un servizio di navetta-bus offerto da AMTAB e Comune di Bari con partenza dal parcheggio di Marisabella, messo a disposizione dall'Autorità di Sistema Portuale di Bari. I visitatori dovranno accedere da Varco della Vittoria (Zona CUS). Potranno parcheggiare l'auto nel parcheggio interno e da lì dovranno utilizzare il servizio di bus navetta. La visita sarà effettuata a gruppi di 55 persone che potranno accedere alla Nave ogni 15 minuti, secondo l'orario selezionato con la prenotazione.

Ogni visitatore dovrà presentarsi presso il parcheggio di Marisabella almeno 30 minuti prima dell'orario prenotato. Ogni utente per accedere al bus-navetta dovrà mostrare la propria prenotazione sull'app Eventbrite o la stampa del biglietto ricevuto tramite e-mail.

-segue

NON È POSSIBILE VISITARE LA NAVE CAVOUR SENZA AVER EFFETTUATO PRIMA LA PRENOTAZIONE ONLINE.

Per qualsiasi tipo di informazione è possibile contattare i numeri 3421320783 - 3459395484 dalle 10.00 alle 13.30 di giovedì 8 e venerdì 9 marzo, dalle 11.00 alle 19.00 di sabato 10 e dalle 9.30 alle 18.00 di domenica 11 marzo, oppure scrivere all'indirizzo visita.cavour@gmail.com.

La portaerei Cavour approda a Bari: nel week-end visite guidate gratuite

L'Ammiraglia della Marina Militare sarà nello scalo cittadino dal 9 al 12 marzo. Sarà possibile visitarla prenotandosi online

La portaerei Cavour, nave ammiraglia della Marina Militare, sarà nel porto di Bari da venerdì 9 a lunedì 12 marzo, al termine dell'addestramento nel Mar Ionio Meridionale e nel Mare Adriatico. Per l'occasione, questo week-end, potrà essere visitata gratuitamente, effettuando [una prenotazione a questo link](#). La portaerei sarà aperta al pubblico sabato 10 marzo dalle 14:00 alle 18:00 e domenica 11 marzo dalle 10:00 alle 18:00,

Visite alla portaerei Cavour a Bari: tutte le informazioni

Le visite si effettueranno esclusivamente mediante un servizio di navetta-bus offerto da AMTAB e Comune di Bari con partenza dal parcheggio di Marisabella, messo a disposizione dall'Autorità di Sistema Portuale di Bari. I visitatori dovranno accedere da Varco della Vittoria (Zona CUS). Potranno parcheggiare l'auto nel parcheggio interno e da lì dovranno utilizzare il servizio di bus navetta. La visita sarà effettuata a gruppi di 55 persone che potranno accedere alla Nave ogni 15 minuti, secondo l'orario selezionato con la prenotazione. Ogni visitatore dovrà presentarsi presso il parcheggio di Marisabella almeno mezz'ora prima dell'orario prenotato. Ogni utente per accedere al bus-navetta dovrà mostrare la stampa della propria prenotazione. Per qualsiasi tipo di informazione è possibile contattare i numeri 3421320783 - 3459395484 o scrivere all'indirizzo [visita.cavour@gmail.com](mailto:ta.cavour@gmail.com).

I numeri della portaerei Cavour

La portaerei Cavour, con oltre 27.000 tonnellate e 244 metri di lunghezza, un equipaggio fisso di 540 persone, a cui si possono aggiungere oltre 600 militari delle componenti specialistiche imbarcate, presenta caratteristiche che la rendono una piattaforma versatile, una efficace sede di Comando e controllo, una piattaforma logistica ed anfibia, una nave con importanti capacità sanitarie e quindi complessivamente con una elevata predisposizione alle attività complementari a favore della collettività

LA POLEMICA ARIA TESA A PALAZZO DI CITTÀ DOPO L'ENNESIMO CONSIGLIO A VUOTO. PRESENTATA UNA NUOVA RICHIESTA DI SEDUTA MONOTEMATICA

Zone economiche speciali, l'ira delle minoranze «Opportunità da sfruttare, torniamo in Aula»

FRANCESCO PETRUZZELLI

● Lo definiscono l'ennesimo sgarbo della maggioranza. «Non istituzionale ma alla città perché stiamo spreco un'occasione unica: attirare investimenti per sviluppare economia e posti di lavoro». Il centrodestra torna all'attacco della maggioranza all'indomani dell'ennesimo consiglio flop.

Quello di martedì scorso chiesto a gran voce per parlare di Zes, le Zone economiche speciali, ma subito sciolto come neve al sole per la caduta del numero legale. Ottenuta e pilotata dalla maggioranza che, su certi temi così generici e a suo dire non di competenza comunale, da un po' di tempo ha deciso di alzare un muro. Muro che le minoranze vogliono picconare riproponendo subito un'altra seduta monotematica. «Abbiamo già inoltrato formale richiesta alla presidenza del consiglio», dice Giuseppe Carriero (Impegno Civile) mentre illustra la sua mozione, essendone primo firmatario, confezionata per accompagnare il Comune verso le Zes.

«Un percorso chiaro che a fronte di incentivi e abbattimenti fiscali, porta le imprese a insediarsi nelle aree portuali e nei cosiddetti "punti franchi" previsti proprio dalla legge di agosto scorso dice. Non è un tema politico e polemico, stiamo solo cercando di portare all'attenzione una possibilità concreta per l'intera città».

Le opposizioni all'unisono non si rassegnano. «Assurdo non approfittare di queste nuove misure. Altri enti italiani e pugliesi si

stanno già muovendo. Perché qui a Bari non si chiede la consigliere Irma Mellini. Stesse considerazioni: i anche dagli altri colleghi Fabio Romito (Misto), Michele Picaro (Misto-Forza Italia) e Romeo Ranieri che parlano di «incapacità dell'Aula di affrontare temi innovativi e per il bene della città». «In una fase di decurtazione di commercio e di imprese in sofferenza, le Zes possono essere davvero uno strumento utile», osserva Michele Caradonna (Fid). Per Mimmo Di Paola (Impegno Civile) invece «non c'è alcun problema di competenze istituzionali». «È vero che certi temi come sanità, Impresa e ambiente spesso sono di competenza di enti sovracomunali, ma è anche vero che le comunità devono e chiedono di essere coinvolte nei processi decisionali per evitare scelte cabine dall'alto».

La mozione delle opposizioni, nuovamente allineata alla richiesta di monotematica sulle Zes, impegna la giunta su alcuni punti. Includere un gruppo di lavoro per l'istituzione delle Zes, stilare un piano di sviluppo strategico, semplificare le procedure per gli insediamenti produttivi, stabilire le agevolazioni tributarie (come Tari e Imu) a favore delle imprese operanti nelle Zes e sollecitare il Governo all'insediamento anche di "punti franchi" che consentano di avere regimi di franchigia doganale analoghi a quelli esistenti a Trieste, in Polonia e Marocco.

Casi illustri martedì scorso in aula dal sindaco Carriero ma che non hanno convinto la maggioranza

La replica: «Polemiche sterili, percorso in atto»

● E ancora polemica sulle Zone economiche speciali (Zes). La puglia è l'unica regione ad averne due. «un'opportunità resa possibile proprio grazie all'impegno del sindaco Decaro», afferma Silvio Delle Foglie, consigliere e segretario cittadino Pd, in risposta agli attacchi del centrodestra.

«La Zes adriatica riguarda scelte relative all'intero territorio pugliese dalla Capitanata al Salento dice ancora. È pertanto pacifico che il ruolo propulsore debba essere di Regione e autorità portuali, per cui non ha senso la polemica del centrodestra circa ruoli e responsabilità che in modo strumentale si intendono assegnare al Comune di Bari».

Al momento, la Regione ha nominato un comitato di esperti che sta scegliendo le istituzioni del territorio. «Città Metropolitana, Comune e Autorità portuale stanno coordinando gli sforzi per fornire risposte univoche e coerenti con le scelte già fatte nel Patto per Bari (2016) dove, grazie alla lungimiranza del sindaco, è già proposto di definire un comitato per

creare una Zes adriatica», sostiene.

La Città metropolitana sta avviando una seria riflessione con l'Asi. «L'obiettivo è creare nella zona industriale un polo logistico produttivo a servizio del porto e costituire una Zes ed una zona franca lungo l'asse stradale della futura cantonale. Esiste infatti un protocollo siglato con l'Asi per la realizzazione di un masterplan dell'importo di 100mila euro, con 15 milioni stanziati per la cantonale», dice Delle Foglie.

«Le opposizioni sulle Zes ci invitano a non perdere tempo? Concordo pienamente. Basta infatti, con show propagandistici a favore di telecamere con tematiche non afferenti alla competenza comunale o comunque ancora in corso di definizione normativa». Anche Vito Lacoppola (Decaro Sindaco) replica a tono alle opposizioni. «La Zes è una grande occasione di crescita per l'area metropolitana di Bari e per l'intera regione, ma occupiamocene dopo che saranno emanati i decreti attuativi, come lude

fr. petrucci]

Gioia Tauro, alta tensione in porto

Dal commissario Agostinelli ultimatum a Mct: «Ci dica quanto vuole investire»

GIOIA TAURO. «L' Autorità portuale ha sollecitato la società concessionaria Medcenter Container Terminal alla trasmissione completa della documentazione richiesta per dare corso all' attività di verifica avviata dall' ente per una valutazione della capacità societaria di far fronte agli indifferibili e più volte annunciati - investimenti per il rilancio del terminal, a oggi mai documentati o altrimenti corroborati da piani di impresa concreti, coerenti con gli ingentissimi interventi infrastruttura lidi questa Autorità portuale».

Non ha certo usato il fioretto, il commissario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, nei confronti di Contiship e degli investimenti sul terminal calabrese.

Con una nota diffusa alla stampa, Agostinelli ha denunciato che «la società, che pur ha fatto pervenire lo scorso 22 febbraio una mera comunicazione di intenti su non meglio declinati investimenti, non ha inteso offrire rigoroso riscontro a quanto richiesto dall' ente». L' Authority aveva chiesto delle integrazioni entro la scorsa settimana, che però non hanno soddisfatto l' ente circa i contenuti, «attesa la drammaticità della situazione che sta vivendo lo scalo gioiese».

Per questi motivi l' Autorità portuale chiede a

Contship non dichiarazioni di intenti ma «documentazione completa con particolare riferimento al puntuale e provato stato degli investimenti effettuali unitamente alla produzione di un dettagliato cronoprogramma degli investimenti da effettuare in coerenza con le previsioni contabili societarie, corroborato da atti e documenti attestanti in modo incontrovertibile gli impegni assunti dal management societario in tale direzione».

«Dopo tutti gli sforzi compiuti dalla parte pubblica - aggiunge Agostinelli - per garantire nel tempo livelli di assoluta idoneità del porto di Gioia Tauro atti a rendere performanti e competitive le prestazioni di tutti gli operatori, implementandone la qualità e assicurandone sempre più elevati standard di sicurezza, l' ente non può ritenere esaustivo, per le valutazioni di competenza, un riscontro parziale quale è quello fornito dalla società Medcenter Contanair Terminal. L' Autorità portuale ha chiaramente necessità indefettibile di avere una visione prospettica delle scelte aziendali e degli investimenti, comprese le riconosciute risorse finanziarie funzionali, che non possono ridursi a mere lettere di intenti».

Gazzetta del Sud

La conferma del ruolo del nostro porto arriva dalla più importante Fiera internazionale del settore, quella di Fort Lauderdale

Nel 2018 sbarcheranno 361mila croceristi

Dalla Msc Seaview al ritorno della Carnival. E ora che non c'è più Delrio, si faccia l'Authority dello Stretto

Lucio D' Amico «I croceristi a Messina nel 2018 saranno 361.000 e continueranno a rappresentare per la città il più significativo flusso turistico sul quale sarà importante investire adeguata attenzione e servizi più efficienti». Lo ha dichiarato il commissario dell' Autorità portuale Antonino De Simone, intervenendo nello stand Italia del "Seatrade Cruise Global" di Fort Lauderdale, la più importante fiera croceristica internazionale che si svolge ogni anno nella città capoluogo della Contea di Broward, nella parte sudorientale della costa della Florida.

«L' Autorità portuale, in attesa di conoscere il proprio futuro istituzionale, non si ferma nelle sue attività strategiche e porta avanti come sempre le sue iniziative infrastrutturali, promozionali e programmatiche che, come ormai chiaro a tutti, hanno un' incidenza determinante sul territorio». E in queste parole, del napoletano di Meta di Sorrento, ormai messinese "adottato", vi sono due aspetti importanti da evidenziare. Il primo: «In attesa di conoscere il proprio futuro», afferma De Simone. Ecco, il punto cruciale, attorno al quale ruotano i destini non solo dei porti di Messina e Milazzo ma dell' intera Città metropolitana. Le elezioni del 4 marzo hanno

provocato un terremoto, non sappiamo ancora se e come verrà formato un Governo, se saranno i Cinque Stelle a guidarlo o la Lega e il Centrodestra o un governo "di scopo" o chissà quale altra diavoleria. In ogni caso, è finita la stagione del ministro Graziano Delrio ai Trasporti e alle Infrastrutture. E, dunque, ora che non c'è più l' autore della riforma della portualità, colui che, senza alcuna motivazione seria, ha sempre rispedito al mittente la richiesta di creare un' Autorità portuale dello Stretto, si può discutere molto più serenamente e seriamente, dando quella risposta che i messinesi attendono ormai da anni. Sia Matteo Salvini, quando è venuto in riva allo Stretto, sia i parlamentari messinesi eletti nei 5Stelle hanno assunto l' impegno di tutelare l' autonomia dei porti di Messina e Milazzo: vedremo se alle parole seguiranno i fatti.

Il prestigio della nostra Authority è indiscutibile, soprattutto sul versante del turismo croceristico, visto che le grandi compagnie apprezzano l' offerta di un territorio unico nel suo genere, della città-porto o,

-segue

meglio, come è stato detto e scritto mille volte, del porto-città. «Dopo aver registrato un importante trend positivo nel 2017, in controtendenza rispetto alla maggioranza delle altre realtà portuali italiane, l'anno in corso farà registrare nelle banchine del porto storico la presenza di 164 navi, fra le quali le più imponenti novità del settore, come la Msc Seaview che porterà a Messina nei suoi 23 approdi 5.000 passeggeri a toccata, o ancora la Carnival Horizon (4000 passeggeri), con la quale la compagnia americana ritorna nel Mediterraneo e sceglie per due scali lo Stretto», ribadisce De Simone.

La Fiera di Fort Lauderdale - come sottolineato dal segretario generale dell' Authority Ettore Gentile e dalla responsabile della promozione Maria Cristiana Laurà - è sempre fonte di occasioni promozionali importanti, non soltanto con gli armatori ma anche con altre realtà del settore. La destinazione turistica messinese è stata presentata alla stampa specializzata e a importanti tour operator americani, grazie al workshop organizzato da Enit (Agenzia nazionale del Turismo) e Assoport. In questa occasione è stato utilizzato l'ultimo video realizzato a cura dell' Autorità portuale per far conoscere la città e i suoi principali siti di interesse turistico per i crocieristi, video che sarà anche distribuito alle compagnie che potranno utilizzarlo a bordo delle loro navi.

L' assessore sergio de cola evidenzia i benefici che deriveranno dalla realizzazione dei nuovi approdi

«È l' opera finora più importante per Messina»

«Questa è una grande notizia per la città». L' assessore Sergio De Cola ha pochi dubbi sulla portata storica dell' avvio dei lavori del nuovo porto di Tremestieri. «Credo che negli ultimi 50 o 60 anni, con l' inaugurazione dell' autostrada - analizza l' esponente della Giunta Accorinti - quest' opera, quella di un porto che nasce "ex novo" in città, sia la più importante che a Messina sia mai stata costruita». In effetti un maxi approdo non si realizza ogni giorno e per arrivare a questa consegna dei cantieri, milioni di Tir sono dovuti passare da viale Bocchetta , via Garibaldi o viale della Libertà, fra automobilisti e semplici pedoni che hanno dovuto condividere il loro spazio e la loro aria con le necessità di tenere aperto uno dei corridoi di traffico più importanti d' Europa. «Questo porto - afferma De Cola - porterà via definitivamente il gommato di transito dalla città. Sposterà i pesi urbanistici dall' area centrale restituendola alla città che per esempio riconquisterà la Rada San Francesco, così preziosa. È una conquista che va comunque oltre la riorganizzazione della portualità cittadina, perché il trasferimento del traghettamento in una zona periferica ma sicura e isolata grazie allo svincolo, avrà risvolti sociali che apprezzeremo sin da subito».(d.b.)

Sarà una consegna ancora parziale ma finalmente, dopo lunghi anni, verranno avviati i lavori del nuovo porto commerciale

13 marzo 2018: si apre il cantiere a Tremestieri

Martedì prossimo la firma a Palazzo Zanca. Si attendono nel frattempo le autorizzazioni definitive

Domenico Bertè Martedì tredici marzo duemiladiciotto. Eccola la data attesa da 12 anni per l'avvio dei lavori del nuovo porto di Messina. A Tremestieri nascerà una dei più moderni e importanti nodi logistici navali del Sud. Ma soprattutto si consumerà il reale affrancamento dalla servitù di passaggio dei mezzi pesanti e, volendo, anche di quelli leggeri, che per anni hanno attraversato il centro città per imbarcarsi.

Fra cinque giorni, nel salone delle Bandiere, alle 10,30, si svolgerà la cerimonia di consegna parziale del cantiere del porto di Tremestieri. Due le firme che saranno apposte in calce al primo storico documento che porterà all'avvio dei lavori che dovrebbero durare un 19 mesi, esclusi i collaudi. Saranno quelle del direttore dei lavori Pietro Certo, del Provveditorato interregionale opere pubbliche di Sicilia e Calabria e dell'azienda, la nuova Coedmar di Chioggia che ha atteso parecchi anni prima di arrivare a questo giorno.

Settantadue milioni, per spostare in periferia il baricentro dell'attività di traghettamento.

Un porto nato in forza di una ordinanza di Protezione civile ed i poteri speciali per l'emergenza traffico affidati prima al prefetto e poi ai sindaci che si sono succeduti, fino alla

scadenza della misura eccezionale. L'immane ricorso ha cambiato il corso della storia nel 2013 quando il Consiglio di Stato "strappò" alla Sigenco l'appalto per darlo alla nuova Coedmar che poi ha impiegato oltre 4 anni per poter mettere piede nel cantiere.

La consegna sarà parziale, non certo completa, perché l'iter autorizzativo non è stato del tutto completato. Il progetto esecutivo è stato verificato, ma per il via libera completo manca ancora il nulla osta del Genio civile opere marittime per tutte le aree di proprietà del Demanio dello Stato (quasi il 90%) e del Genio civile regionale, per le altre aree, in particolar modo, quelle che riguardano i 4 torrenti che ricadono nella zona dei lavori.

Su entrambi i fronti ci sono margini di fiducia che l'autorizzazione possa arrivare a giorni.

Le sei richieste di approfondimenti dell'ingegnere capo del Genio civile Leonardo Santoro, non sembrano dare grossi grattacapi, mentre il timbro dell'altro Genio è annunciato da tempo come

-segue

imminente, anche perché uno dei suoi dirigenti era anche nella commissione di verifica del progetto e questo ha consentito un approfondimento oltre ogni dubbio tecnico.

E con una consegna parziale, la Coedmar potrà aprire il cantiere per iniziare tutte le delicate operazioni preliminari. Nei primi due mesi, per esempio dovrà essere effettuata la verifica della presenza di residui bellici. Potrà essere completata l'ultima parte delle demolizioni e la cantierizzazione. Nel frattempo dovrebbero arrivare i due pareri obbligatori dei Geni civili e soprattutto l'ok al dragaggio da parte della Regione.

Porti: Trieste e Monfalcone in stand insieme green Logistics

Inclusione già da tempo nella pratica

(ANSA) - PADOVA, 7 MAR - Il Porto di Trieste e quello di Monfalcone sono presenti insieme, con un unico stand, alla Green Logistics Expo inaugurata oggi a Padova, primo salone internazionale della logistica sostenibile, anticipando nei fatti l'imminente inclusione di Monfalcone nel sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. "Deve essere solo ufficializzata ma nella pratica la collaborazione c'è sempre stata, abbiamo già partecipato ad altre fiere insieme", ha spiegato il Presidente Zeno D'Agostino, facendo anche il punto sul sistema portuale che "si sta progressivamente espandendo" nel sistema logistico del Friuli Venezia Giulia con i suoi 4 interporti. "Il primo coinvolgimento è già avvenuto con l'Interporto di Trieste a Ferneti, ora ci sono iniziative in corso con Cervignano e sono stati avviati i tavoli con Sdag e Pordenone.

Un po' alla volta, il sistema portuale si sta concretizzando, fondamentale sulla parte terrestre". (ANSA).

Porti: Adriafer, obiettivo 10mila treni nel 2018 Dal 2015 abbiamo incrementato le attività di manovra

(ANSA) - PADOVA, 7 MAR - "L'obiettivo per il 2018 è manovrare 10 mila treni" a Trieste. Lo ha reso noto Giuseppe Casini, amministratore unico di Adriafer Srl, impresa ferroviaria, società posseduta al 100 per cento da Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale di Trieste, in occasione della partecipazione alla prima edizione del salone internazionale della logistica sostenibile, Green Logistics Expo 2018, inaugurato oggi.

"Dal 2015 abbiamo incrementato le attività di manovra ferroviaria in porto. Oggi questo servizio lo diamo a 7 imprese ferroviarie che operano sul porto di Trieste (allora erano 3), siamo arrivati a manovrare 200 treni a settimana. Questa crescita importante l'abbiamo realizzata con i dipendenti specializzati di Adriafer, prima erano 25 oggi sono 100", ha aggiunto. In tre anni sono saliti anche da 3 a 12 i locomotori, che consentono di fornire il servizio "sette giorni su sette, 24 ore su 24. Abbiamo anche fatto un ulteriore passo - ha concluso - certificarci come impresa ferroviaria, per raggiungere tutte le realtà del sistema, quindi siamo certificati per andare anche sulla linea, a Villa Opicina, Cervignano, Monfalcone". (ANSA).

Porti: D'Agostino, l'integrazione con i retro-porti é fondamentale Da due-tre anni vera capacità di progettazione

(ANSA) - PADOVA, 7 MAR - "Questo Paese di infrastrutture ne ha a sufficienza e abbiamo già anche un quadro normativo idoneo. In base alla creazione delle nuove Autorità di sistema portuale, con la riforma dell'agosto 2016, il dibattito si è concentrato molto sulla parte di integrazione tra porti, anche per le ripercussioni nelle relazioni tra Province o Regioni. Ma dal punto di vista commerciale e logistico la cosa più interessante è l'integrazione tra porti e retro-porti, diventati una parte dei porti. Le infrastrutture modali e di rete ci sono, ora abbiamo tutti gli elementi e gli strumenti per lavorare bene".

Lo ha detto Zeno D'Agostino, presidente Assoport, nel convegno di apertura di Green Logistics Expo, primo salone internazionale della logistica sostenibile, inaugurato oggi a Padova.

Un convegno dedicato alle nuove frontiere Green della Intermodalità per affrontare le questioni di un sistema logistico sostenibile a favore delle politiche industriali di filiera e del sistema produttivo. "Negli ultimi 2-3 anni Rfi ha fatto una progettazione importante di investimenti per i porti perché hanno fatto una selezione - ha aggiunto D'Agostino - Hanno individuato i porti strategici e su questi hanno concentrato i finanziamenti di opere che sul Porto di Trieste stiamo vedendo per un totale di 113 milioni, di cui 83 arrivano da Rfi. Negli ultimi 2-3 anni c'è una capacità di pianificazione vera".

Lo sviluppo di una logistica sostenibile è tra i punti di forza dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale di cui D'Agostino è presidente, che si fonda sul suo sistema di trasporto ferroviario, motore di sviluppo dello scalo, che lo rende il primo porto ferroviario in Italia, l'unico con collegamenti diretti su scala internazionale. Non è un caso, dunque, che il Porto di Trieste sia stato tra i primi sostenitori della Fiera e sia presente con un suo stand insieme al Porto di Monfalcone. È uno dei 250 espositori del settore presenti in Fiera.

Il Salone affianca all'area espositiva 50 convegni, incontri, studi e analisi tecniche e strategiche, seminari e workshop realizzati in collaborazione con il mondo della produzione, della governance e della ricerca per riflettere sui temi di intermodalità ed e-commerce, digitalizzazione, Information technology e delle nuove tecnologie di produzione energetica. Nel convegno di apertura il Presidente del Gruppo tecnico di Confindustria per la logistica, i trasporti e l'economia del mare Guido Ottolenghi ha sottolineato la "grande opportunità" che la Via della Seta e il raddoppio di Suez rappresentano per rendere il "Sud dell'Europa un polo logistico fondamentale. Come Confindustria stiamo lavorando sulla concentrazione dei traffici, dobbiamo forzatamente fare delle scelte di un numero mirato di poli in cui devono passare i traffici".

"La funzionalità dell'ecosistema del trasporto ferroviario merci è il punto. O funziona tutto insieme o non è sostenibile - ha chiuso i lavori del convegno inaugurale l'a.d. di Ferrovie dello Stato Italiane Renato Mazzoncini - Oggi l'ecosistema alta velocità funziona. Lo stesso dobbiamo fare sul trasporto passeggeri regionali e sul trasporto merci". Quest'ultimo "è stato posto al centro del piano industriale avviato nel 2016.

Abbiamo previsto oltre 10 miliardi per rendere fruibili i corridoi principali oltre che per l'impresa ferroviaria".

(ANSA).

AdSP Mar Tirreno Centrale al 34esima edizione del Seatrade di Fort Lauderdale in Florida

(FERPRESS) – Roma, 8 MAR – Si è appena conclusa a Fort Lauderdale in Florida, la 34esima edizione della principale fiera internazionale del mercato croceristico mondiale, il Seatrade Cruise Global. La fiera ha ospitato circa 700 espositori provenienti da 110 Paesi, ed ha registrato la presenza di circa 11 mila espositori.

L'Adsp del Mar Tirreno Centrale è stata presente all'interno dello stand di Assoporti, che ormai da alcuni anni – con il claim "Cruise Italy" – rappresenta le 15 Adsp italiane: uno stand di 250 mq dove ogni Autorità' con dei desk espositivi personalizzati, ha promosso i propri porti, senza però perdere di vista l'obiettivo di presentarsi agli operatori come sistema Paese.

In rappresentanza dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale, è stato presente il Segretario Generale Francesco Messineo, con una numerosa e qualificata delegazione dei principali cruise operators dei porti di Napoli e Salerno. Sono stati presentati i nuovi progetti dei due porti campani, ed anche del porto di Castellammare di Stabia, il più piccolo dei porti dell'Adsp destinato ai mega e giga yacht, ma dove possono ormeggiare anche navi da crociera di piccole dimensioni.

Sono anche stati individuati e presentati nuovi possibili tour per le compagnie che attaccano nei nostri porti, anche a seguito delle valutazioni fatte dai destination managers che hanno partecipato al Fam trip organizzato a Napoli lo scorso mese di febbraio, e che verrà sicuramente ripetuto, per mostrare ai rappresentanti di altre compagnie i siti turistici di attrazione di tutti e tre i porti dell'Adsp del Mtc.

Numerosi gli incontri avuti dalla nostra delegazione: la Console Gloria Marina Bellelli (foto della mail precedente), ed i principali rappresentanti delle compagnie (Pierfrancesco Vago Executive Chairman Msc Cruises, Bill Sharp Vice President Holland America ,Remco Buis della Carnival , Neil Duncan e Jacqui Nobili, rispettivamente General Manager e Port e Shore excursion Operation Manager della TUI, Christine Manjencic, Direttore generale ,DestinationService Operations della Norwegian Cruise Line.