



Primo Piano:

"...Riforma dei Porti..." (La Gazzetta Marittima, TheMediTelegraph)

Dai Porti:

Trieste:

"...D'Agostino: Trieste in treno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Depositi costieri Trieste..." (The MediTelegraph)

Venezia:

"...Pino Musolino: piano di piccole ma grandi opere..." (La Gazzetta Marittima)

"...A novembre il traffico delle merci nel porto..." (Informare)

"...Venezia inaugura l'anno..." (Informazioni Marittime)

Savona:

"...Spedizionieri, Saimare ..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Riunito il Comitato..." (Messaggero Marittimo)

"...Porto, industria hi-tech..." (La Repubblica GE)

"...Genova, aree ex Piaggio..." (The MediTelegraph)

Ravenna:

"...Ok dal CSLP all'hub..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Progetti e finanziamenti..." (Corriere Fiorentino)

"...Livorno, al Clip..." (Avvisatore Marittimo)

"...RAM e Regioni con gli Interporti..." (La Gazzetta Marittima)

"...Vareta <<Espresso Sardegna>>..." (Messaggero Marittimo)

Ancona:

"...Dal completamento del "Quadrilatero"..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...BCLink: MOS for the future..." (La Gazzetta Marittima)

"...Royal Bus in crisi..." (Civonline)

Napoli:

"...Anche Napoli vuole fare il pieno GNL..." (L'Informatore Navale)

"...Napoli: Le opere in corso..." (L'Informatore Navale, Informazione Marittime)

"...Il Porto di Napoli potrà ospitare (già in Estate) mega fullcontainer..." (Messaggero Marittimo)

Bari:

"...Zes, tutto si complica..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Aree portuali, scocca l'ora..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Norman Atlantic, la Capitaneria..." (Telebari)

Gioia Tauro:

"...Msc: <<Il calo dei volumi al porto di Gioia..." (Gazzetta del Sud)

"...Gioia Tauro approvato il POT 2018-2020..." (La Gazzetta Marittima)



Data
Dal 30 dicembre 2017 al 2
gennaio 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

Messina:

"...Autorità Portuale. Capitale Messina: <<No all'accorpamento con Gioia Tauro>>..."(Normanno, Gazzetta del Sud, TempoStretto, Stretto Web)

"...Messina: De Simone, linee di sviluppo per i porti dello Stretto ..."
(Corriere Marittimo)

"...Il Comitato Portuale di Messina ha approvato il Piano Operativo Triennale 2018-2020..." (Informare)

"...Patto sulla Falce Strudi e tre gare ..."(Gazzetta del Sud)

"...Il 2018 e le sue opere ..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Direttivo di fine anno per la Filt Cgil..."(Siracusa News)

Palermo:

"...A Trapani e Porto Empedocle tornano i diritti portuali..."(Quotidianodisicilia.it)

Fare sistema con la Riforma, Ok: ma quel tavolo di partenariato...

ANCONA – Andrea Morandi, giovane e dinamico presidente degli agenti marittimi Marche ed Abruzzo ha una visione e un'esperienza professionale ad ampio spettro. Oggi è anche a capo del Gruppo Morandi: una realtà con oltre cent'anni di storia che nasce come agenzia marittima e che nel tempo si espande in ogni ambito della portualità. Fra le sue iniziative, sia personale, sia come presidente degli agenti marittimi, è l'imminente fondazione del Propeller Club di Ancona, che sarà la voce unitaria di quello che è uno dei porti in grande e intelligente sviluppo nel panorama dei "sistemi" italiani. Facciamo con lui un punto sulle tematiche attuali della sua zona.

Presidente Morandi, nella recente assemblea di Federagenti si è parlato dello stato dell'arte della Riforma. Qual è la ricaduta sull'area di vostra competenza?

La nostra associazione, abbracciando due regioni, aveva già insita quella logica di fare sistema che rappresenta l'elemento fondamentale della riforma. Fare sistema e creare sinergia fra porti ed operatori è un concetto estremamente valido, l'Italia deve essere presentata come un unico porto, ce lo chiedono grandi realtà come quella cinese. Ma fare sistema e creare sinergia significa anche razionalizzare gli investimenti realizzando le opere in tempi certi e dove servono, evitando duplicazioni. Ad Ancona, ad esempio, dobbiamo privilegiare quegli investimenti strategici che sono già stati messi in cantiere per difendere i nostri traffici e farli continuare a crescere.

Qual è in ordine di priorità la prima opera da realizzare nel vostro sistema?

Dobbiamo progettare e realizzare ad Ancona in tempi veloci un nuovo Terminal Passeggeri moderno ed efficiente dato che quello esistente non corrisponde più alle esigenze di quello che è il primo porto nell'Adriatico con oltre 1 milione di passeggeri.

-segue

Come associazione sproneremo l'AdSP e l'amministrazione comunale ad accelerare i tempi nel portare avanti un progetto che è comunque complesso perché dovrà essere inserito in un piano di riqualificazione dell'area dell'ex Fiera della Pesca e dovrà accogliere oltre al Terminal anche dei servizi che potrebbero essere fruiti non solo dai turisti o passeggeri che vi transitano, ma anche dall'utenza cittadina, in modo da unire sempre più porto e città. Ancona deve essere consapevole della ricchezza che il porto rappresenta per la città e per tutta la regione. Nel settore lavorano 5000 addetti ogni giorno, l'indotto per l'economia è dunque molto importante. Per le crociere, la MSC ha manifestato un forte interesse alla realizzazione di un nuovo terminal crocieristico e far diventare Ancona home port, ulteriore dimostrazione delle potenzialità del nostro scalo.

Mentre per le merci e gli altri settori?

Il traffico container è di circa 200mila teu; per noi è assolutamente rilevante e vogliamo mantenerlo. Le compagnie vogliono lavorare in sicurezza senza rischiare inconvenienti, dobbiamo perciò potenziare le infrastrutture: abbiamo un progetto per realizzare una banchina rettilinea di 1000 metri lineari partendo dagli attuali 300 metri della nuova banchina 26 con fondali già importanti che raggiungeranno gli indispensabili 14 metri di pescaggio, per poi proseguire con la banchina 27 e così via. Raggiungere l'obiettivo dei 1000 metri lineari ci darà la possibilità di far crescere ancora i traffici dei contenitori e non solo dato che Ancona è un porto multipurpose dove le rinfuse ricoprono un ruolo significativo con merci solide per circa mezzo milione di tonnellate all'anno. Dal lato dell'intermodalità è in cantiere un progetto di allungamento dei binari a 600 metri che presto verrà realizzato ed esiste già la connessione con la rete nazionale per cui un treno merci può arrivare direttamente nello scalo commerciale e quindi dentro il terminal. L'allungamento dei binari favorirà non solo l'avvento dei traffici ma anche una riduzione del traffico locale via strada.

Cosa pensa degli accordi fra la vostra ADSP e quella del Mar Tirreno Centrale per agevolare traffici fra Tirreno e Adriatico?

È una buona intuizione che rappresenta una grande opportunità per spingere ancora di più i traffici agevolando quelle linee di comunicazione fra il Tirreno e l'Adriatico che oggi incontrano le difficoltà dell'attraversamento degli Appennini e che potrebbero diventare un corridoio strategico dando pieno appoggio ai traffici attualmente penalizzati. Se l'accordo si sostanzierà con investimenti o agevolazioni direttamente alle compagnie si avranno risultati importanti, anche ambientali.

Porti, Genova lancia la “riforma della riforma”

Genova - Il Comune di Genova vuole farsi capofila, nella prossima legislatura, di una nuova riforma portuale, con l'obiettivo di riportare i sindaci all'interno dei comitati di gestione. Lo ha dichiarato questa mattina il numero uno di Palazzo Tursi, Marco Bucci

Genova - Il Comune di Genova vuole farsi capofila, nella prossima legislatura, di una nuova riforma portuale, con l'obiettivo di riportare i sindaci all'interno dei comitati di gestione. Lo ha dichiarato questa mattina il numero uno di Palazzo Tursi, Marco Bucci.

«**Abbiamo condiviso questa proposta in sede di Anci Porti** - dice il consigliere delegato ai Porti del Comune, Francesco Maresca - e con l'arrivo del nuovo governo artoleremo la nostra proposta, cercando l'alleanza con altri grandi Comuni di città portuali».

L'obiettivo della “riforma della riforma” targata Genova ha come punto finale quello di far pesare di più gli enti locali sulle decisioni dei porti. Da definire il raggio d'azione della proposta del Comune, che come spiega Maresca sarà supportata nella sua redazione da enti universitari: l'obiettivo è la presenza del sindaco nei board, «ma si potrebbe prendere in considerazione anche la re-introduzione dei Comitati portuali, e sostenere l'idea della Regione, che punta a una società per azioni» per la gestione delle banchine liguri.

D'Agostino: Trieste in treno è nuovo record

TRIESTE – Si conferma anche nella seconda parte del 2017 il trend positivo che sta caratterizzando i traffici del porto di Trieste, con un nuovo record per treni e container. 7.147 i treni movimentati tra gennaio e ottobre, con una crescita del +13,86% rispetto allo stesso periodo del 2016, mentre nel solo mese di ottobre ne sono stati lavorati 822, dato record mensile per lo scalo giuliano. Nei primi 10 mesi dell'anno vi è stato un aumento dei volumi totali di traffico del +4,66% sul medesimo periodo del 2016, con 51.137.967 tonnellate di merce trattata. Incremento a doppia cifra dei container (+26,62%) che toccano quota 513.899 TEU. "L'eccellente performance dei container è un risultato senza precedenti per il porto, – afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino – tanto che già ad ottobre abbiamo superato il totale dell'anno 2016 (486.462 TEU) ed il record del porto di Trieste del 2014 di 506.019 TEU. Con questo trend di crescita prevediamo di raggiungere per la prima volta i 600.000 TEU a fine anno". "Sono volumi non paragonabili ai porti Nord europei, – ha sottolineato D'Agostino – ma dimostrano una dinamicità e una vivacità senza precedenti in atto nello scalo. Al di là del risultato dei container, – ha concluso il presidente – siamo un porto multisetoriale, con una forte vocazione ferroviaria e importanti margini di crescita: oltre ai numeri, in questo momento la nostra solidità si misura soprattutto sulla capacità di attrarre compagnie armatoriali e investitori internazionali interessati al nostro sviluppo in ambito logistico e industriale".

Buona la performance degli altri comparti: merci varie (+13,92%), RO-RO (+3,99%) con 250.325 unità transitate. In aumento le rinfuse liquide (+2,65%), mentre le rinfuse solide segnano un -20,76%.

Positivi tutti i dati del singolo mese di ottobre rispetto allo stesso mese del 2016: movimentazione totale (+11,64%), container (+40,03% TEU), merci varie (+12,92%), comparto RO-RO (+0,66%), rinfuse liquide (+9,90%), rinfuse solide (+42,60%).

Deposti costieri Trieste, chiesto il fallimento

Trieste - L'azienda è schiacciata da 41 milioni tra debiti con Fisco e sanzioni. Il procuratore capo di Trieste: «**L'iniziativa prefettizia sottintende un'infiltrazione mafiosa all'interno della struttura portuale**». E mette in guardia sulla crescita del fenomeno, non solo nello scalo giuliano, ma anche a Genova

Trieste - La Procura della Repubblica ha chiesto al Tribunale di Trieste, Sezione Fallimentare, di dichiarare il fallimento della società Depositi costieri Trieste, una realtà che da tanti anni opera nel porto giuliano.

Lo rende noto la stessa Procura precisando che è stata «accertata la sussistenza dei presupposti di fallibilità della società» in merito «alla situazione di insolvenza, che a partire dall'ottobre 2016, si era verificata in coincidenza con la notifica dei primi avvisi di pagamento da parte dell'Agenda delle dogane». **La Depositi costieri Trieste ha accumulato un debito** «verso l'amministrazione di oltre 32 milioni di euro, cui si aggiunge un debito di oltre nove milioni di euro per sanzioni». L'amministrazione finanziaria, si apprende, ha negato il proprio consenso alla proposta transattiva.

La Procura ha puntualizzato che «grazie anche agli accertamenti degli uomini del nucleo della Guardia di finanza di Trieste si sono delineati i termini dell'operazione di acquisto» della stessa Depositi costieri Trieste da parte di un'altra società, la Life: «Le quote della Depositi costieri erano di proprietà della Giuliana Bunkeraggi, di cui il triestino Franco Napp era amministratore e socio. Dal 1 giugno 2017 la Bunkeraggi ha ceduto l'intera partecipazione in Depositi costieri alla Life al prezzo di 4,5 milioni. La Life - precisa la Procura - è composta da soci prevalentemente nativi della Campania».

«**L'iniziativa prefettizia sottintende un'infiltrazione mafiosa all'interno della struttura** portuale di Trieste, la quale struttura è in trend estremamente positivo, così come il porto di Genova, secondo quanto riportano studi specialistici. Occorre rimodulare l'organizzazione interna del porto per quanto concerne sorveglianza e intelligence, proprio ai fini di evitare meccanismi di infiltrazione tesi a guadagnare il futuro economico dell'ente porto, a Trieste come altrove».

-segue

È il commento del Procuratore capo di Trieste, Carlo Mastelloni, ai provvedimenti della Procura e della Prefettura nei confronti della società Depositi costieri Trieste.

Per Mastelloni i porti sono «vere metropoli e quindi è ovvio che le strategie e gli appetiti della criminalità organizzata ne tengano conto e facciano tentativi per accaparrarsi zone al loro interno in vista di traffici illeciti. A Trieste, dove si stanno facendo modifiche strutturali e progetti anche politici, è importantissima la vigilanza».

L'attenzione degli organi di polizia si focalizza sulla società Depositi costieri Trieste del porto giuliano quando si riscontra che il debito per mancato pagamento delle accise ammonta a cifre preoccupanti. Un debito erariale che risale ad anni fa ma che si è consolidato in sostanza negli anni tra il 2015 e il 2016. Si tratta di un debito riferito all'atto dell'estrazione del prodotto petrolifero, oggi diventato di 32 milioni di euro più altri nove di sanzioni. In pratica, la Dct non è altro che una sorta di magazzino, un luogo di stoccaggio di prodotti petroliferi di proprietà di altre realtà economiche.

Queste e la stessa Depositi sono tenuti in quote diverse a versare le accise all'Erario, ma di fronte all'amministrazione pubblica è soltanto la Dct la titolare dell'obbligo di versare l'imposta. In caso di mancato pagamento l'Erario dunque si rifà su di essa, che a sua volta può rivalersi sugli altri soggetti. **Scoperto il debito**, il Nucleo tributario della Guardia di finanza ha avviato indagini più accurate e della vicenda ha cominciato a occuparsi anche la Procura della Repubblica.

Dal punto di vista societario, nel 2015 la Depositi costieri Trieste divenne interamente di proprietà della Giuliana Bunkeraggi di Francesco Napp, che ne possedeva la metà e rilevò l'altro 50% dall'Eni, divenendo azionista unico, quindi amministratore e socio. La Dct è una società erede delle attività petrolifere risalenti agli inizi del Novecento. Napp quest'anno ha però venduto la Dct, titolare del deposito da 145 mila metri cubi, alla Life Srl, lasciando la carica di amministratore per quella di presidente. Le indagini della Guardia di finanza sono ancora in corso, e su di esse c'è un forte riserbo ma, secondo quanto si è appreso, potrebbero avere nuovi sviluppi.

Pino Musolino: piano di piccole ma grandi opere a Venezia e Chioggia

VENEZIA – Il porto delle piccole cose e dei grandi risultati. È così che il presidente dell’Autorità di Sistema dell’Adriatico Settentrionale che riunisce i porti di Venezia e Chioggia, interpreta il futuro dello scalo nel suo complesso nel piano operativo triennale 2018-2020; un piano che si pone infatti l’obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile del porto sotto l’aspetto economico, sociale, ambientale e culturale.

Perché, come dice Musolino “Venezia non può vivere solo di turismo, ma ha bisogno delle attività ricomprese nell’ambito portuale che anzi rappresentano un’efficace risposta alla monocultura turistica”.

Non ci saranno più grandi opere nel futuro di Venezia?

Ci saranno opere, grandi o piccole poco importa, l’importante è che ci siano tutte quelle necessarie.

L’obiettivo resta quello di fare di Venezia e di Chioggia uno scalo efficiente, attrattivo ed efficacemente a servizio del ricchissimo mercato che servono, quello della Pianura Padana e del Centro Europa. Ma, visto che aumento dei traffici, incremento della produttività e quote di mercato crescenti, non comportano necessariamente un beneficio per la collettività, sarà necessario attuare una pianificazione efficace che dovrà realizzare un sistema portuale all’altezza del capitale infrastrutturale, sociale e dei servizi, del territorio in cui opera ovvero ci dobbiamo impegnare per creare nuove attività, o rinnovare quelle esistenti, per offrire un’occupazione ad alto valore aggiunto, adeguata alla domanda.

Quali investimenti prevedete per i prossimi anni?

Il Piano Operativo Triennale prevede oltre 430milioni di euro di investimenti entro il 2020, tra questi ci saranno principalmente opere di adeguamento dei fondali, di potenziamento delle strutture portuali e rinnovamento delle infrastrutture esistenti.

-segue

Quando dico "il piano delle piccole cose" intendo dire che dobbiamo mettere lo scalo nelle condizioni di operare sempre, h24 e in qualunque condizione meteo perché, già ora abbiamo a disposizione una Ferrari ma la usiamo con il freno a mano tirato.

Per mettere subito in pratica questa visione, il bilancio di previsione del 2018, recentemente approvato, prevede investimenti per 90 milioni di euro, il record dal 2010.

Su cosa investirete?

Questi fondi saranno principalmente destinati a supportare lo sviluppo di Porto Marghera, il luogo dove – da sempre – portualità e industria si fondono assieme, e che conta oltre 13.500 occupati e 1034 imprese censite delle quali oltre il 20% già si occupano di logistica integrata. La logistica per i prossimi decenni sarà uno dei settori a maggiore potenziale e potrà accompagnare Porto Marghera verso la costruzione di un modello nuovo e sostenibile fatto di logistica, di impresa di trasformazione e di produzioni ad alto valore aggiunto.

Investiremo sulla manutenzione dei canali portuali (escavi al Canale Industriale Ovest e parte del Canale Malamocco Marghera e dei bacini di evoluzione) in risposta ad una specifica aspettativa degli operatori e sul potenziamento dei terminal commerciali tra cui il nuovo terminal container nell'area Ex Montefibre e il terminal di Fusina dedicato alle Autostrade del Mare.

Quali previsioni sull'andamento dei traffici di Venezia e Chioggia?

Nell'ultimo quinquennio i traffici merci totali del Porto di Venezia si sono attestati intorno ai 25milioni di tonnellate con un calo di circa il 15% rispetto al livello pre-crisi (2008), mentre il traffico passeggeri, si è attestato nel 2016 a circa 1,7 milioni, registrando negli ultimi anni un leggero calo dovuto alle limitazioni imposte all'ingresso delle navi da crociera.

Le merci in colli, composte da traffico ro-ro, merci varie e container, hanno mantenuto la loro quota di mercato trainate dalla forte e costante crescita del segmento container che al termine del 2016 ha fatto registrare un +7,7% rispetto all'anno precedente facendo di Venezia il primo porto container dell'Adriatico. In leggera crescita, nell'ultimo triennio, l'andamento delle rinfuse solide.

A tali traffici vanno ad aggiungersi quelli del Porto di Chioggia, caratterizzati, in particolar modo, da rinfuse solide e merci in colli, con un volume medio dell'ultimo quadriennio pari a 1,6 milioni di tonnellate.

-segue

Va però contestualizzato che la riduzione del traffico merci del Porto di Venezia risiede nella repentina flessione, osservabile nel settore delle rinfuse liquide, dovuta principalmente alla cessazione degli arrivi di petrolio greggio derivanti dalla trasformazione della raffineria Eni in bio-raffineria e della raffineria IES di Mantova in deposito.

Quali sviluppi prevede per L'Adriatico?

Le stime internazionali prevedono che in tutto il mondo al 2030 si raggiungeranno i 17 miliardi di tonnellate movimentate via mare. Il Mediterraneo ha visto crescere l'importanza dei suoi porti guadagnando quote di mercato a discapito dei porti del Nord Europa colmando quasi totalmente il gap in termini di volumi di traffico containerizzato movimentato. In questo contesto, il Nord Adriatico ricopre un ruolo di sempre maggior rilievo con un'importante crescita (+7,42% CAGR) inferiore solo a quella fatta registrare dal cluster portoghese (+11,28% CAGR) e ben superiore rispetto a quella dei principali cluster in termini di volumi assoluti. Questo in particolar modo grazie al contributo di Koper (+10,3% CAGR) e Venezia (+8,96% CAGR).

Il piano di sviluppo del porto è fortemente orientato anche alla sostenibilità e alle nuove tecnologie, a che punto è il progetto del terminal GNL?

Certamente, ritengo che sostenibilità e tecnologia siano due temi che debbano sempre andare a braccetto.

E il nuovo terminal a GNL è un ottimo esempio di questa filosofia. Stiamo supportando l'iniziativa di due società private con l'obiettivo contribuire a promuovere l'utilizzo del GNL come combustibile alternativo, sia in ambito portuale che per uso trasporto terrestre anticipando quanto stabilito dalla Direttiva UE n. 94 del 2014. Stimiamo che al 2030, la domanda di GNL prevista per il Porto di Venezia sarà pari a 873.000 tonnellate/anno, per utilizzi ripartiti al 73% per il trasporto stradale, al 19,7% per il trasporto marittimo, ed una quota rimanente per i servizi portuali/locali. Il porto di Venezia prevede di realizzare di nuove infrastrutture per la logistica del LNG, in particolare un deposito costiero – la società DECAL ha presentato il progetto, della durata di 4 anni, per la realizzazione di un terminal costiero di stoccaggio di LNG nel canale Sud dotato di serbatoi per una capacità complessiva di 32.000m³, in grado di gestire sino a 900.000 m³ l'anno di LNG per un investimento di 100 milioni di euro – e di realizzazione e un mezzo di trasporto per la distribuzione e il bunkeraggio, in particolare bettoline per trasporto e bunkeraggio; un progetto che vede coinvolti l'AdSP MAS e la società Rimorchiatori Riuniti Panfido, per la progettazione e realizzazione di una innovativa bettolina per il trasporto di LNG con spintore bi-fuel.

Informare

A novembre il traffico delle merci nel porto di Venezia è aumentato del +9,0%

I crocieristi sono stati 67mila (-12,7%)

Lo scorso mese nel porto di Venezia sono state movimentate 2,3 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +9,0% rispetto a 2,1 milioni di tonnellate nel novembre 2016. Le merci allo sbarco sono ammontate a 1,8 milioni di tonnellate (+9,1%) e quelle all'imbarco a 489mila tonnellate (+8,7%).

Complessivamente le merci varie si sono attestate a 847mila tonnellate (+14,9%), di cui 501mila tonnellate di merci containerizzate (+9,0%), 146mila tonnellate di rotabili (+65,9%) e 200mila tonnellate di altre merci varie (+5,4%).

Nel settore delle rinfuse liquide il traffico è stato di 703mila tonnellate (-3,6%), di cui 563mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-10,8%), 88mila tonnellate di prodotti chimici (-0,8%), 23mila tonnellate di petrolio grezzo (traffico non presente nel novembre 2016) e 28mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+210,9%).

Le rinfuse secche hanno totalizzato 757mila tonnellate (+16,6%), di cui 326mila tonnellate di prodotti metallurgici (+69,3%), 219mila tonnellate di carbone e lignite (+11,6%), 132mila tonnellate di cereali (-3,9%), 46mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+1,3%), 13mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (-39,7%) e 20mila tonnellate di altre rinfuse solide (-50,4%).

Lo scorso mese il porto di Venezia ha accolto 67mila crocieristi (-12,7%).

Nei primi undici mesi del 2017 il traffico delle merci è stato pari complessivamente a 22,7 milioni di tonnellate, con una flessione del -2,2% sul periodo gennaio-novembre dello scorso anno. Le merci allo sbarco sono state 17,8 milioni di tonnellate (-2,6%) e quelle all'imbarco 4,9 milioni di tonnellate (-1,2%).

Nei primi undici mesi di quest'anno le merci varie sono ammontate ad un totale di 8,7 milioni di tonnellate (+3,2%), di cui 5,2 milioni di tonnellate di merci in container (-0,1%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 560.801 teu (0%), 1,4 milioni di tonnellate di rotabili (+45,1%) e 2,1 milioni di tonnellate di altre merci varie (-6,8%).

Il volume complessivo delle rinfuse liquide è stato di 8,0 milioni di tonnellate (-4,3%) ed è risultato costituito da 6,6 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-5,7%), 1,1 milioni di tonnellate di prodotti chimici (-5,2%), 50mila tonnellate di petrolio grezzo (traffico pari a zero nei primi undici mesi del 2016) e 286mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+22,1%).

Nel comparto delle rinfuse solide il traffico è stato di 6,0 milioni di tonnellate (-6,7%), di cui quasi 1,8 milioni di tonnellate (-23,2%), 1,6 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (+11,0%), 1,3 milioni di tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-11,3%), 701mila tonnellate di cereali (+9,7%), 251mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+16,8%), 82mila tonnellate di prodotti chimici (+18,4%) e 274mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+1,6%).

Nei primi undici mesi del 2017 i crocieristi nel porto di Venezia sono stati oltre 1,4 milioni (-12,2%)

Informazioni Marittime

Venezia inaugura l'anno con due nuovi rimorchiatori

A Porto Marghera il 2018 è stato battezzato con due nuovi rimorchiatori, *Elma C* e *Edda C*, che andranno a far parte della flotta di mezzi di servizio portuale della società Panfido: in tutto 25 di cui 13 operativi in Laguna.

“Un servizio di rimorchio efficiente – ha detto il presidente dell’Authority Pino Musolino - è fondamentale per garantire la migliore operatività portuale in sinergia con gli altri servizi tecnico-nautici e portuali: la competitività del porto è un lavoro di squadra”.

Spedizionieri, Saimare sbarca a Savona

Genova - La società, partecipata dai gruppi Spinelli e Cosulich, chiude l'esercizio 2017 con una crescita del 10%.

Genova - **La società Saimare, azienda che opera nel settore dei servizi doganali e spedizioni internazionali, ha aperto una propria sede operativa presso il porto di Savona-Vado, in vista delle opportunità future date dall'entrata in funzione della piattaforma Maersk.** L'ufficio, che ha sede presso l'interporto Vio, è in grado di svolgere ogni tipo di servizio alla merce, mettendo anche a disposizione della propria clientela una piattaforma tecnologica di altissimo livello. Saimare, partecipata dai gruppi Spinelli e Cosulich, chiude l'esercizio 2017 con una crescita del 10% e con l'apertura al porto di Vado opera regolarmente in 19 porti italiani.

Riunito il Comitato della «AdSp» mar Ligure

GENOVA - A Palazzo San Giorgio si è tenuta ieri l'ultima riunione di quest'anno del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale che aveva all'ordine del giorno l'esame di concessioni ed autorizzazioni. Tra le principali misure adottate, il Comitato ha espresso parere favorevole relativamente a provvedimenti riguardanti titoli demaniali ed autorizzazioni ex artt. 24, 45 e 68 del Codice della Navigazione ed ha approvato la revoca parziale anticipata della concessione in capo alla società Ente Bacini. «Si tratta di un passaggio previsto e necessario per contemperare le esigenze dell'imminente gara pubblica per l'assegnazione dei servizi di carenaggio con la continuità operativa dell'Ente fino all'esaurimento delle proprie finalità istituzionali» ha affermato il presidente Paolo Emilio Signorini. Nel porto di Savona Vado, è stato confermato il rinnovo temporaneo della concessione a Mondo Marine, prorogata di sei mesi la concessione ex art. 18 alla società Savona Terminals, modificato il layout delle aree del porto di Vado Ligure in concessione a Reefer Terminal Spa, per consentire all'Autorità di Sistema di realizzare un punto accentrato dei controlli fitosanitari, veterinari e doganali; inoltre, è stato approvato il passaggio della concessione delle aree di cantiere dalla società Grandi Lavori Fincosit ad Apm Terminals Vado Ligure spa, che potrà così avviare l'allestimento del terminal.

Porto, industria hi-tech, la Liguria ricomincia da tre

Il 2018 si apre all'insegna di sfide vecchie e nuove che il territorio può vincere solo a precise condizioni

C'è qualcosa che invita a un cauto ottimismo, se si prova a guardare al 2018 della Liguria senza particolari pregiudizi e demagogia diffusa. Quel qualcosa è la somma di tanti piccoli elementi che, messi uno sopra l'altro, alla fine fanno pensare che il nuovo anno potrà tenere la crisi ancor più distante di prima.

Attenzione, però, nessuno si illuda perché i problemi restano ancora intatti, la recessione morde ancora i garretti di chi prova a correre, il "cupio dissolvi" è sempre uno degli sport preferiti in città, la globalizzazione genera più sofferenze che soddisfazioni. E ancora, la disoccupazione giovanile resta altissima, la precarietà ha livelli record, le scelte delle multinazionali fanno soffrire il territorio (come hanno mostrato, caso emblematico, i tagli della Ericsson).

E allora, perché pensare a una ripresa, seppur contenuta? Perché ci sono segnali che stanno ridando centralità a Genova e alla Liguria o, meglio, sembrano renderla meno isolata. Le quaranta destinazioni che nel 2018 l'aeroporto offrirà alla sua clientela sono un segnale interessante, da questo punto di vista. Come i progetti già avviati o in via di definizione sul fronte infrastrutturale, il terzo valico che sarà completato nel 2022, la diga foranea, con la progettazione avviata

nei prossimi mesi, gli interventi sulle ferrovie, il porto, da questo punto di vista, potrà crescere ancora, a condizione di essere supportato dalla crescita del trasporto ferroviario.

Gli Erzelli sono attesi da un altro anno cruciale per il decollo del Parco Scientifico e Tecnologico, l'industria sta provando a recuperare nell'essa centralità con la cessione dell'Ilva al gruppo ArcelorMittal, chiamato a maggiori investimenti sulla banda stagnata a Cornigliano. Grandi e piccole industrie si stanno rimettendo in gioco, come confermano i dati dell'export, fra i migliori di questi ultimi anni.

Nelle scorse settimane, proprio l'indagine di *Repubblica* sulle prime cinquecento aziende del territorio ("Top 500") condotta insieme all'università di Genova e alla società di consulenza e revisione PwC ha dimostrato un rinnovato dinamismo del territorio ligure, che ancora soffre, ma sta provando a ripartire.

Ci sono, insomma, tanti piccoli e grandi segnali che inducono a leggere meno negativamente che in passato i prossimi dodici mesi che scattano domani. Ma non è affatto scontato che questi segnali possano tradursi in fatti concreti. Serve la capacità di mostrarsi più attrattivi degli altri, più competitivi.

Non è e non sarà affatto semplice. Ma non è nemmeno impossibile.

— (massimo minella)

Genova, aree ex Piaggio: Fincantieri lascia / RETROSCENA

Genova - Il gruppo abbandona il progetto di ingrandire il cantiere navale di Sestri Ponente. L'unica istanza presentata in Authority per il sito industriale è quella di Phase.

Genova - **Fincantieri non presenterà domanda per avere in concessione le aree ex Piaggio di Genova, a Sestri Ponente.** La decisione di fermare il progetto, secondo fonti vicine al colosso navalmeccanico, **è arrivata direttamente dalla sede di Trieste** ed è stata comunicata nei giorni scorsi agli uffici genovesi del gruppo. Il piano dell'azienda, come anticipato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph* e poi confermato dal direttore del cantiere navale di Sestri, **Paolo Capobianco**, prevedeva la possibilità avanzare richiesta di concessione all'Authority di Genova-Savona per il sito industriale di 35 mila metri quadrati, fino a qualche mese fa gestito dall'azienda aeronautica Piaggio Aerospace.

L'area, infatti, è praticamente confinante allo stabilimento genovese della Fincantieri e un'eventuale gestione avrebbe consentito al gruppo guidato da Giuseppe Bono di aumentare la capacità di spazi. Secondo i piani iniziali dell'azienda, i 35 mila metri quadrati sarebbero stati messi a disposizione delle società che lavorano in appalto durante la realizzazione delle navi. Decine di imprese dell'indotto la cui manodopera, durante le fasi di allestimento delle unità, arriva ad impiegare fino a 2.000 persone che si aggiungono ai 600 dipendenti diretti del cantiere. **Il piano - sponsorizzato soprattutto dai manager genovesi - non ha però convinto i vertici triestini che hanno considerato troppo oneroso l'investimento.**

Per ora - c'è tempo fino al 6 gennaio 2018 per presentare istanza di concessione - **l'unica richiesta di affidamento ricevuta da Palazzo San Giorgio resta quella della società Phase Motion Control** che assieme ad altre tre imprese liguri (Cosmet, Cosnav Costruzioni Navali ed Eurocontrol) ha presentato un piano che prevede 47 milioni di investimenti e 133 nuovi occupati, che in parte potrebbero essere i dipendenti genovesi di Piaggio al momento in cassa integrazione (circa 80). Se nei prossimi giorni non arriveranno proposte concorrenti, si potrà procedere con l'assegnazione. E dopo la rinuncia di Fincantieri, difficilmente qualche altro soggetto deciderà di farsi avanti.

Ok dal CSLP all'hub porto di Ravenna

RAVENNA – Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici all'unanimità ha espresso parere favorevole al Progetto "Hub Portuale di Ravenna 2017". Il progetto compie così un altro importante passo avanti nel suo complesso iter autorizzativo avviato il 18 settembre scorso con la sua presentazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

"Siamo soddisfatti di questo ulteriore passaggio del Progetto Hub conclusosi con il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici" ha dichiarato il presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi, che ha assistito, a Roma, alla riunione del Consiglio. unitamente al Sindaco di Ravenna, De Pascale, al Comandante della Capitaneria di Porto di Ravenna ed al rappresentante della Regione Emilia Romagna.

"Continuiamo a lavorare e a seguire con attenzione tutti gli ulteriori passaggi che attendono il Progetto – ha detto ancora Rossi – e che ora prevedono l'esame da parte del Ministero dell'Ambiente per la verifica della conformità alle prescrizioni date in fase di Valutazione di Impatto Ambientale e da parte del CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) per l'utilizzo del finanziamento pubblico di 60 milioni, già deliberato ai fini della sua realizzazione. Un mosaico sicuramente complesso quello dei tanti soggetti che devono esprimere il proprio parere in merito al Progetto Hub, ma i cui tasselli, uno alla volta, stanno andando tutti al loro posto e ci fanno pensare che l'iter possa concludersi in tempi rapidi, permettendo così di partire con i lavori di potenziamento infrastrutturale dello scalo, da tempo attesi e strategici per il futuro sviluppo del porto e della città di Ravenna".

 **Darsena Europa**

Progetti e finanziamenti, Livorno si rifà il porto



Il 2018 potrebbe essere decisivo per la Piattaforma Europa, la nuova darsena che si estenderà per 62 ettari, avrà una lunghezza di 1200 metri e fondali fino a venti metri, garantendo così l'attracco delle navi di nuova generazione. Già dal 2020, stando alle previsioni, dovrebbe essere disponibile una banchina per i rotabili (ro-ro), così da intercettare la crescita



impetuosa dell'ultimo periodo: +28% all'anno, mentre il volume del traffico container cresce al ritmo del 3%. La svolta è giunta con la revisione del progetto (che prevede un costo inferiore di 200 milioni rispetto al precedente) e la riutilizzo dei sedimenti dell'escavo. Per il 2018 è prevista la progettazione delle opere di difesa e dei dragaggi e la Regione

Toscana ha previsto un finanziamento straordinario di 12,5 milioni annui per 20 anni a favore dell'Autorità Portuale di Livorno. La fine dei lavori è prevista nel 2022 al costo complessivo di 662 milioni.

Antonio Valentini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Livorno, al Cilp è approdata *Liberty Peace*

Livorno. Giovedì è giunta per la prima volta nel porto di Livorno, presso il terminal Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (Cilp), banchina Alto Fondale, la nave ro-ro *Liberty Peace* battente bandiera statunitense, consegnata il primo settembre di quest'anno alla compagnia Liberty Global Logistics di New York, rappresentata in Italia dalla agenzia Fratelli Cosulich. Il personale di Argosy, agente locale a Livorno, ha dato il benvenuto al comandante

segue in ultima pagina

Liberty Peace

Jefferey Raider e ha seguito le operazioni commerciali della nave. *Liberty Peace* è l'ultima nave che affianca le sorelle *Liberty Promise* (2010), *Liberty Pride* (2009) e *Liberty Passion* (2017), quest'ultima arrivata nel porto di Livorno per il suo viaggio inaugurale il 25 marzo scorso nel servizio "Intorno al mondo" operato dalla Liberty Global Logistics. Le quattro navi scalano regolarmente il porto toscano nella rotta dagli Stati Uniti verso il Mar Rosso e Medio Oriente, per proseguire verso il Giappone e la Corea e ritornare negli Stati Uniti, circumnavigando il globo. *Liberty Peace*, gemella di *Liberty Passion*, è stata costruita nei cantieri coreani Hyundai. È lunga 199 metri, larga 32 ed è provvista di rampa con 150 tonnellate di portata e un'altezza di 5,10 metri. Grazie alla versatilità interna di queste due navi, si possono imbarcare mezzi con altezze e dimensioni diverse, non solo auto e camion.

RAM e Regioni con gli interporti sul “ferro” da Livorno

ROMA – Al via lo studio per l’attivazione di un nuovo servizio intermodale al servizio dei traffici delle Autostrade del Mare del Porto di Livorno. Lo scalo livornese vanta infatti il primato in Italia per traffico Ro-Ro con il 13% del totale nazionale e 390.000 veicoli commerciali in transito nel 2016. In particolare, l’iniziativa prevede l’implementazione di un servizio strada-ferrovia-mare per il trasporto delle merci dal Porto di Livorno, verso i mercati dell’Europa Centro-Settentrionale. Trasferendo su rotaia parte del percorso, oggi effettuato totalmente su gomma, il nuovo servizio potrebbe arrivare a togliere 2.700 camion ogni mese dalle strade dell’Italia Centro-Settentrionale con un notevole beneficio in termini ambientali, stimabile in circa 4.800 tonnellate di emissioni di CO₂ in meno all’anno. Questo lo scopo dello studio che impegnerà Interporto Toscano Amerigo Vespucci (promotore dell’iniziativa), RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, Autorità di Sistema Portuale dell’Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), firmatari di un Protocollo d’intesa. I firmatari del Protocollo collaboreranno alla definizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica per uno o più nuovi servizi intermodali volti a fluidificare i flussi di traffico connessi alle Autostrade del Mare afferenti al Porto di Livorno, riducendo il congestionamento di terminal, aree portuali e vie d’accesso. Il gruppo di lavoro analizzerà la sostenibilità dell’utilizzo dell’Interporto Vespucci come vero e proprio gate portuale e come scalo di riferimento per l’instradamento dei semirimorchi su ferro verso gli Interporti di Verona e Padova, snodi strategici sulle direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest. Un obiettivo ambizioso dunque, reso necessario a fronte della crescita dei traffici dei rotabili registrata presso lo scalo livornese. «Il Protocollo realizza gli obiettivi chiave della riforma avviata dal Ministro Delrio – ha dichiarato Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti – Da un lato, compie un passo avanti verso una strategia condivisa che mette sempre più al centro il concetto di logistica sostenibile, dall’altro, vede gli attori del settore portuale e logistico “fare sistema” per una programmazione intelligente, che prende il via da progetti di fattibilità.

-segue

Tale iniziativa è l'emblema di ciò che stiamo portando avanti con il Ministero dei Trasporti attraverso la cosiddetta "Cura dell'acqua" e la "Cura del Ferro", i due strumenti cardine di un percorso di pianificazione che comincia a dare i primi risultati positivi e che pone le sue basi su una visione di sistema che integra le diverse modalità. Inoltre, l'accordo per Livorno rappresenta una best practice da esportare anche ad altri scali e altri territori: come RAM siamo pronti ad assumerci questo impegno, per accompagnare il settore a definire una progettazione dall'alto valore aggiunto. Per farlo, RAM mette a disposizione le competenze già oggi impiegate nel lavoro svolto come braccio operativo del Ministero per l'implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, a cui si è aggiunto il ruolo di supporto ai lavori della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale e al processo di Pianificazione previsto nell'ambito del Nuovo Codice degli Appalti».

«L'intesa – ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini – formalizza un percorso che l'Autorità sta perseguendo con convinzione e che la "Cura del ferro" avviata dal Ministro Delrio ha reso praticabile: uno dei nostri obiettivi è quello di trasformare l'Interporto Vespucci, vero e proprio polmone logistico dello scalo portuale labronico e, in prospettiva, di tutto il sistema, nel punto di riferimento di una catena logistica integrata che agganci i porti di Livorno e Piombino all'Europa. L'accordo ci offre l'inedita possibilità di favorire il riequilibrio modale tra gomma e ferro per il traffico dei rotabili in arrivo e in partenza dai porti, con le relative ricadute positive in termini ambientali e d'efficienza del sistema logistico integrato».

«Il progetto è ambizioso e molto complesso – ha dichiarato l'amministratore delegato di Interporto Vespucci, Bino Fulceri – sia per le attuali limitazioni infrastrutturali, che per il numero di attori interessati, ma grazie anche al Protocollo appena sottoscritto la base di partenza è fondata, ora il gruppo di lavoro che sta già operando, potrà sviluppare gli approfondimenti di fattibilità tecnica, incontrare gli operatori interessati e trovare le soluzioni ai vari aspetti della catena logistica. Un grande passo avanti nella logica di divenire hub di interconnessione: sia come potenziamento delle attività ferroviarie che per una maggiore integrazione con il sistema portuale».

-segue

Vincenzo Ceccarelli, assessore a Infrastrutture, mobilità, urbanistica e politiche abitative di Regione Toscana, ha commentato: «La Toscana ha avviato la sua "Cura del ferro" già dal 2014, con l'approvazione del Piano Integrato delle Infrastrutture e della mobilità. Lo spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia è uno degli obiettivi che ci siamo dati. In questo senso, per esempio, vanno gli investimenti fatti nel porto di Livorno per l'interconnessione ferroviaria e il collegamento con l'interporto di Guasticce. Questo protocollo rappresenta un ulteriore passo in questa direzione, che ben si integra, da un lato con il progetto di sviluppo del porto e la costruzione della Darsena Europa e dall'altro con lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, portata avanti da RFI sull'asse Firenze-Bologna, che aprirà nuove importanti prospettive per la circolazione delle merci».

*

Il gruppo di lavoro nato con la firma del Protocollo si occuperà di analizzare l'attuale assetto del porto di Livorno e dell'Interporto Vespucci, i traffici dei semirimorchi, i flussi di transito rilevati ed i fattori di competitività del servizio di cui si ipotizza la realizzazione. In definitiva lo studio dovrà fornire tutti gli elementi necessari per l'avvio del servizio, ovvero, qualora non sussistano le condizioni di fattibilità, indicare dove e come agire affinché tali condizioni si realizzino.

Varata «Espresso Sardegna» prima ro-ro italiana e idoneo il progetto per costruire il grande bacino

di Renato Roffi

LIVORNO - Un giornale come il nostro, che cammina spedito ormai verso i settant'anni, ha necessariamente un archivio cospicuo, una collezione discretamente voluminosa dei numeri pregressi raccolti diligentemente per trimestri, insomma un patrimonio di documenti, testi e fotografie sempre più impegnativo che ci pare giusto non conservare come un monumento inerte di sé stesso, ma far sì che serva a darci il piacere di frugare nel passato quando e come ce ne coglie vaghezza, magari per confrontarlo con il presente e, come dicevano saggiamente i nostri maggiori, per trarne gli *auspici* per il futuro. Anche quest'anno, dunque, per il nostro viaggio a ritroso, ci siamo dati come parametro il mezzo secolo e, sfogliando le pagine di cinquant'anni fa, è stato duro non lasciarsi avviluppare il cuore e la mente da un mare di ricordi nel quale "il naufragar" non è proprio dolce come dice il poeta. Nel 1967 la flotta mercantile italiana aveva ormai superato i 6 milioni di tonnellate di stazza lorda (nel 2011 era sui 18 milioni) e le proiezioni statistiche assicuravano che per il 1970 si sarebbe raggiunta la consistenza di 13 milioni di tsl; il porto di Livorno che naturalmente risentiva positivamente di tanto sviluppo, l'anno precedente aveva movimentato oltre otto milioni di tonnellate di merci, continuava ad acquisire nuovi traffici, si potenziavano diverse linee, specialmente con il nord Pacifico, e agli operatori appariva sempre più chiara la necessità di non farsi cogliere impreparati di fronte all'inarrestabile avanzata del contenitore. Il 15 Gennaio il cantiere Orlando, alla presenza del ministro Lorenzo Natali, varava la prima nave roll - on/ roll - off costruita in Italia, si trattava dell'Espresso Sardegna (ancora presente nel ricordo dei meno giovani), prima unità di una serie di cinque della stessa classe, appartenente al gruppo Magliveras di 2.350 tonnellate di portata lorda. Il mondo del trasporto via mare continuava a correre e a livello centrale si lavorava intorno al progetto della nostra prima nave nucleare, la Enrico Fermi, che, per un costo di 32 miliardi delle rimpianti Lire, avrebbe dovuto avere la stazza di 18 mila tonnellate e navigare alla velocità di 32 nodi. Verso la fine di Marzo anche l'Italsider di Piombino, con poche manifestazioni di protesta sindacale, otteneva l'autonomia funzionale e, in Aprile, la Compagnia Sarda di Navigazione, con la nave Elbano primo di 3.200 tsl, avviava un servizio trisettimanale fra la Toscana e la Sardegna collegando direttamente Piombino con Olbia. Il 15 Aprile il ministro viareggino Giovanni Pieraccini, trovandosi in visita a Livorno, rassicurava gli operatori in merito alla realizzazione di una zona dedicata ai contenitori e alla costruzione della superstrada Firenze - Livorno (Pisa fu aggiunta solo successivamente) alla quale veniva attribuito un ruolo di incondizionato rilievo; intanto i traffici con gli Usa si arricchivano di una nuova linea, assicurata dalla nave Klek della Jugolinija, e anche altre società già operanti nello scalo, come Zim e Prudential Lines, potenziavano i propri servizi, quest'ultima compagnia avviava addirittura un programma per la costruzione di cinque grandi unità porta chiatte. In Maggio avevano ufficialmente inizio i lavori sul tratto Pisa Sud - Livorno della A 12 e, per restare in tema di comunicazioni, le Ferrovie dello Stato inauguravano la Freccia dell'Elba, che garantiva il collegamento rapido fra Firenze e l'isola "fuliginosa" rendendo possibile anche una sorta di turismo giornaliero per gli utenti di gran parte della regione. Il 7 Giugno dallo scalo Umbria del cantiere navale Orlando scendeva in mare l'Espresso Liguria, seconda della serie, e, in quei giorni un hovercraft entrava in linea nel golfo di Napoli collegando il capoluogo campano con Ischia e Capri in soli 20 minuti. Il trasporto delle merci in containers continuava a prendere piede, il ministro Luigi Preti esprimeva parere favorevole per attrezzare Livorno in funzione di quella specialità, sostenuto anche dall'esito di una ricerca condotta per conto della British Transport Board secondo cui il nuovo sistema trasportistico avrebbe abbattuto i costi di un buon 50%. Verso la metà di Luglio a Livorno si registrava, però, una flessione del 25% sui traffici con l'Oriente, parzialmente bilanciata dal potenziamento di alcuni servizi con la Gran Bretagna. L'edizione dell'otto Agosto riportava con grande (e doveroso, ndr) risalto la notizia delle dimissioni del presidente della Camera di Commercio Arno Ardisson, autentico e riconosciuto *deus ex machina* della crescita e dello sviluppo dello scalo marittimo livornese, a cui succedeva Carlo Pini e, in Settembre, il Consiglio Superiore

-segue

dei Lavori Pubblici giudicava "idoneo" il progetto Fincosit per la costruzione del grande bacino di carenaggio mentre, in quei giorni, la Queen Mary compiva malinconicamente l'ultimo viaggio da Southampton a New York. Gli effetti della crisi di Suez andavano condizionando ancora sensibilmente i traffici mondiali e Livorno ne risentiva con una flessione di circa il 20%. ma l'ottimismo continuava a prevalere e alla Fiera internazionale delle comunicazioni di Genova, presenti il capo dello Stato e il ministro della Marina mercantile, Saragat e Natali, si inaugurava il primo salone del container. Nello stesso mese di Ottobre Ignazio Messina inaugurava un servizio settimanale con i porti del Levante e a Livorno si varava l'Espresso Sicilia, terza (in un anno!!) roll - on roll - off del programma, intanto, in porto giungevano i primi mezzi di sollevamento mobili specificamente dedicati alla movimentazione dei contenitori mentre dagli ambienti economici e produttivi si chiedeva con sempre maggiore insistenza la realizzazione dell'autostrada Livorno - Civitavecchia. Deve ricordarsi che allora si viaggiava sull'antico tracciato dell'Aurelia che passava, stretta e a doppio senso di marcia, attraverso tutti i centri abitati e la superstrada a scorrimento veloce fu un'autentica conquista, specialmente per le popolazioni direttamente interessate.

Alla fine dell'anno, siamo al 10 Dicembre, Saragat inaugurava all'Eur la nuova funzionale sede del mai abbastanza rimpianto ministero della Marina mercantile e a Livorno serpeggiavano il malcontento e la preoccupazione per lo stanziamento governativo, extra piano azzurro, di svariati miliardi in favore (*more solito*) di Genova Voltri. Il cantiere Orlando in frenetica attività, il progetto e la genesi del grande bacino di carenaggio, oggi al centro di polemiche, dispute e speculazioni politiche sopra e sotto banco, e il prepotente affermarsi del contenitore come sistema nuovo per il trasporto rapido e più economico delle merci via mare sembrano identificare chiaramente le gambe su cui poggiava saldamente il complesso edificio della portualità livornese di cinquant'anni fa. Notoriamente i tavoli a tre gambe non tentennano e altrettanto notoriamente da anni, con il sostanziale venir meno della navalmeccanica specializzata nelle riparazioni per l'inagibilità dei bacini, stiamo vivendo il pernicioso azzoppamento di quella essenziale "terza gamba".

Dal completamento del “Quadrilatero” la connessione Spagna-Italia-Balcani

Presidente di sistema portuale del Mar Adriatico centrale, uno dei più ricchi di scali, Rodolfo Giampieri è stato presidente della Camera di Commercio di Ancona ed ha una lunga esperienza nei rapporti con i Balcani, per i quali è stato a suo tempo nominato delegato di Unioncamere ai rapporti in ambito Unione Europea. Uno di suoi progetti “Welcome to Ancona” è rimasto la vera pietra fondatrice dell'accoglienza del territorio alle crociere e più in generale al turismo. L'abbiamo intervistato sulle nuove iniziative che fanno capo al suo “sistema”.

Presidente Giampieri, Ancona ha lanciato con Civitavecchia una rotta “trasversale” tra il Mediterraneo ovest e l'Adriatico che sembra assai promettente. Come si concilia con le reti TEN-T europee a sviluppo più che altro verticale?

“È un progetto che viene avviato in un momento in cui le connessioni viarie trasversali diventano finalmente competitive. Il completamento della Quadrilatero per connettere la costa adriatica all'Umbria e al Tirreno, e la rete autostradale abruzzese e laziale rappresentano la parte terrestre di un corridoio trasversale tra tre penisole: iberica, italiana e balcanica. Un'iniziativa che parte dalla necessità di integrarsi con le reti TEN-T puntando a corridoi strutturati soprattutto su innovazione e modalità di trasporto sostenibili. Un accordo che consente agli scali del medio adriatico di valorizzare la propria posizione di snodo tra la direttrice est-ovest e quella nord-sud, quest'ultima ben inquadrata sia dalle reti TEN-T che dalla Strategia macroregionale adriatico-ionica, che ha tra i propri obiettivi quello di sviluppare le connessioni dei territori interessati, con particolare riferimento alle connessioni tra porti e hinterland”.

-segue

L'Authority dell'Adriatico centrale comprende nel sistema che lei presiede ben sei porti, alcuni dei quali specializzati specie nella pesca. C'è una matrice comune da sviluppare o si accentuerà la specializzazione?

"Mi piace rappresentare il nostro sistema portuale come una banchina virtuale di 215 chilometri, la distanza tra i porti di Pesaro e Ortona. La matrice comune consiste nella sfida di creare un sistema economico e di sviluppo che nasce dall'integrazione delle diverse specializzazioni in cui le peculiarità dei singoli porti acquistano forza se integrate con tutte le altre, in un'unica strategia che possa creare le condizioni migliori di sviluppo per le imprese, per la crescita del lavoro e dell'occupazione. La riforma portuale dimostra che avvicinando la sede decisionale agli scali, si possono ad accelerare le risposte ai bisogni delle imprese e degli operatori in un mercato che ha fatto del fattore tempo uno dei più importanti elementi di competizione".

Nell'ambito della NAPA il ruolo del sistema dell'Adriatico centrale può comportare qualche forma di collaborazione o integrazione?

"Assolutamente sì. Credo che la collaborazione in Adriatico, oltre che riflettere l'impostazione nazionale della riforma, sia fondamentale: per lo sviluppo di tutta la portualità, italiana ed europea. E questo, ovviamente, ha ancora più enfasi in questo caso, visto che ci affacciamo tutti sul mare Adriatico e già abbiamo in comune la grande opportunità che deriva dall'essere parte della Macroregione Adriatico Ionica. L'Associazione Napa ha avuto il prezioso compito di far nascere il dialogo comune fra porti diversi. Un approccio fondamentale per evitare che si continui a navigare come repubbliche autonome, cosa che ha spesso caratterizzato il nostro Paese, e per far naufragare i limiti dell'isolamento e della visione di campanile rendendo protagonista di questo sviluppo un approccio di sistema".

Ancona ha valori storici e culturali riconosciuti, che il suo segretario generale Matteo Paroli ha anche citato di recente in un convegno a Livorno. Quanto possono valere nei vostri piani per le crociere?

"Arte, cultura e storia oltre che mare con paesaggi e affacci da cartolina.

-segue

Ancona è una città che offre tutto questo, oltre alla bellezza di tutto il territorio del comprensorio e regionale, ad un turista che sceglie la crociera. Le Marche, con il suo capoluogo, sono caratterizzate da una grande ricchezza culturale e ambientale in luoghi facilmente raggiungibili dal porto dorico, ma anche dallo scalo di Pesaro e Ortona adatto alle piccole navi da crociera, con la possibilità di vivere un turismo esperienziale ricco di emozioni. Credo che le crociere possano essere un formidabile strumento di marketing territoriale, per creare le premesse di conoscenza di tutta la regione e far sì che il crocierista torni presto come turista. Al tempo stesso, il settore crocieristico consente ai territori di poter meglio apprezzare il valore aggiunto derivante dalla prossimità ad infrastrutture efficienti, per creare nuove occasioni di sviluppo ed occupazione diffusi”.

“BClink: MOS for the future” l’UE finanzia Civitavecchia

CIVITAVECCHIA – La Commissione Europea punta sulle potenzialità dei porti di Civitavecchia e di Barcellona assegnando il co-finanziamento del progetto “BClink: MOS for the future” che prevede di integrare le catene logistiche dei due porti nell’ambito delle Autostrade del Mare.

Il progetto, che ha un valore complessivo di oltre 21 milioni di euro, è stato selezionato per essere co-finanziato all’interno della call CEF Transport “Blending” del 2017, l’unico sovvenzionato dall’UE nella priorità delle Autostrade del Mare, con un contributo a fondo perduto di 2,2 milioni di euro per il solo porto di Civitavecchia, la totalità della sovvenzione richiesta dall’ AdSP.

Il bando – sottolinea una nota dell’Autorità di sistema di Francesco Di Majo – rappresenta una novità assoluta in ambito europeo, in quanto prevede la combinazione di sussidi a fondo perduto e finanziamenti, a tassi particolarmente favorevoli, da parte di istituti di credito o istituti finanziari come la Cassa Depositi e Prestiti e la Banca Europea degli Investimenti, nel caso di Civitavecchia.

Il progetto, presentato anche in Confitarma alla presenza del vicedirettore Luca Sisto, è stato selezionato per aver saputo evidenziare il valore aggiunto europeo grazie a servizi e azioni a sostegno della mobilità di persone e merci e ad attività volte a migliorare le prestazioni ambientali.

La condizione principale richiesta dall’Unione è che i progetti producano importanti benefici per lo sviluppo delle Autostrade del Mare oltre che di carattere ambientale e sociale, a prescindere dalle valutazioni di carattere strettamente finanziario. Per questa ragione, nell’ambito del processo di selezione, sono state presentate dettagliate analisi costi-benefici e articolati piani finanziari a supporto dei progetti di investimento in entrambi i porti.

-segue

“Desidero ringraziare – dichiara il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo – la Commissione europea che ha compreso il valore aggiunto del progetto presentato da questa AdSP, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e, particolarmente, il presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti che ha sostenuto con convinzione in sede UE l’importanza del nostro progetto”.

“Questo progetto – continua di Majo – contribuirà ad efficientare i collegamenti ed incrementare i traffici tra Civitavecchia e Barcellona, grazie anche alla presenza di un armatore come Grimaldi che da anni effettua un servizio regolare di linea tra i due porti del Mediterraneo e con il quale, proprio nei giorni scorsi, abbiamo sottoscritto un Protocollo d’Intesa volto a potenziare la presenza del Gruppo nel nostro porto in una forma più strutturata con la definizione di target di traffico sia per l’automotive che per i passeggeri”. Il progetto “BCLink: MOS for the future” si articola in due fasi. La prima, che sarà avviata il prossimo gennaio per concludersi a dicembre 2019 per un valore totale di € 7.122.962, riguarda il completamento del pennello parallelo al molo 27-28, grazie al quale il traffico traghetti sarà trasferito nella nuova area dedicata, nell’ottica di separare radicalmente i traffici marittimi, producendo importanti effetti in termini di riduzione della congestione, sia lato-terra che lato-mare. La seconda fase, che partirà nel gennaio 2019 e si concluderà a fine 2021 per un totale di € 14.000.000, prevede la conversione funzionale del molo Contradique del porto di Barcellona, attualmente utilizzato per le rinfuse solide e che, in futuro, sarà destinato al traffico delle Autostrade del Mare. “Il finanziamento accordato – sottolinea il presidente di Majo – contribuirà a rafforzare la nostra proposta, da veicolare in sede UE, del cosiddetto corridoio euro-mediterraneo, presentato nel corso della Conferenza ospitata a Civitavecchia lo scorso 24 novembre, ovvero l’istituzione di un collegamento che coinvolga più Stati membri dell’UE e che, attraverso l’accordo di collaborazione appena siglato con l’AdSP del Mar Adriatico Centrale, possa connettere Spagna ed Europa dell’Est attraverso i porti di Civitavecchia e dell’Adriatico”. “Tale corridoio – conclude il numero uno di molo Vespucci – intende svolgere una funzione aggiuntiva integrante e orizzontale rispetto ai 9 corridoi della rete centrale TEN-T e, in particolare, svolge la funzione di collegamento con il corridoio scandinavo-mediterraneo che passa sul nodo di Roma, di cui il porto di Civitavecchia è parte fondamentale”.

Royal Bus in crisi, Port Mobility: "Tuteliamo i loro lavoratori"

In porto è guerra aperta tra l'azienda di trasporto, che il 2 gennaio protesterà a suon di clacson dei propri autobus, e la società di servizi di interesse generale, che spiega: "Non possiamo pagare direttamente l'azienda a cause delle sue ingenti pendenze previdenziali e contributive. Siamo disponibili ad una soluzione con gli enti previdenziali e gli autisti utilizzati per i nostri servizi in porto". Fdl: "Colpevole inerzia delle istituzioni in questa delicata vertenza"

CIVITAVECCHIA - Guerra aperta in porto tra Royal Bus e Port Mobility. L'azienda del presidente Massimiliano Passalacqua accusa la società di servizi di interesse generale di essere in ritardo con i pagamenti dei servizi svolti per il trasporto delle persone in porto e di non poter quindi a sua volta pagare gli stipendi, annunciando una manifestazione di protesta per martedì 2 gennaio, a suon di clacson dei propri autobus sotto la sede di Port Mobility.

Immediata la replica della società della famiglia Azzopardi, che si schiera dalla parte dei lavoratori di Royal Bus.

Port Mobility spiega che, come ha ampiamente rappresentato sia all'Autorità di Sistema Portuale che alla stessa Royal Bus, "non ha ancora provveduto al pagamento delle fatture scadute a tutt'oggi per circa 630 mila euro, perché allo stato risultano ingenti pendenze previdenziali per oneri contributivi non versati da parte dell'azienda di trasporto presieduta da Massimiliano Passalacqua".

"A tal proposito – prosegue Port Mobility – i nostri uffici stanno attentamente valutando le modalità con le quali salvaguardare sia i diritti dei lavoratori Royal Bus, riguardo ai contributi previdenziali non versati, sia il patrimonio della stessa Port Mobility. Ciò nonostante, e in accordo con la competente Autorità di Sistema Portuale, ci siamo resi disponibili disponibile, previa le necessarie garanzie, a mettere immediatamente a disposizione sia degli Enti previdenziali, sia di quei lavoratori Royal Bus direttamente coinvolti nei servizi resi alla mostra società all'interno delle aree portuali, quanto al momento risultante a credito della Royal Bus".

"Per quanto attiene, poi, al futuro degli stessi lavoratori che in questi anni hanno reso i servizi nei confronti della scrivente – conclude la nota di Port Mobility – rendiamo noto a coloro che ancora non ne hanno avuto notizia, che sono in corso le selezioni per autisti di bus sia per il servizio Autostrade del Mare, che sarà gestito "in house", sia per il servizio da rendere per i croceristi che al momento è inteso gestire attraverso procedure di evidenza pubblica".

La risposta di Port Mobility ha fatto seguito alla nota diffusa in mattinata da Royal Bus, e trasmessa a numerosi soggetti, a partire dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in cui la società annunciava che martedì prossimo "gli autisti dei suoi 40 pullman gran turismo suoneranno ininterrottamente i clacson sotto la sede di Port Mobility per chiedere il pagamento delle somme reclamate".

-segue

"Sono in ballo 830mila euro che l'Authority ha già corrisposto ma che Port Mobility ha bloccato". Secondo quanto sostenuto dal presidente di Royal Bus, Massimiliano Passalacqua, i pagamenti sarebbero stati sospesi dal settembre scorso e il 30% degli 830mila euro richiesti servirebbe per pagare quanto concordato con Agenzia delle Entrate e Inps per la sistemazione di debiti fiscali e contributivi.

In realtà, stando alle norme vigenti, non avendo Royal Bus la regolarità contributiva, Port Mobility dovrebbe pagare quanto dovuto all'azienda di trasporto direttamente alla ex Equitalia e all'Inps, fino al ripianamento del debito erariale e previdenziale della stessa Royal Bus. Un accordo, con il placet degli enti previdenziali, potrebbe essere possibile solo per versare parte delle somme dovute, direttamente agli autisti impiegati nei servizi resi alla Port Mobility e rimasti senza stipendio.

Sul fronte politico, intanto, il circolo "Almirante" di Fratelli d'Italia, che nelle scorse settimane era intervenuto sulla vicenda, attacca frontalmente le istituzioni.

"Siamo gli unici ad essere intervenuti, già da settimane, - sui legge in una nota del direttivo del circolo - per sollevare all'attenzione dell'opinione pubblica, insieme al nostro deputato Walter Rizzetto, la drammatica vertenza che riguarda i dipendenti della Royal Bus, storica impresa Civitavecchiese. Nel ribadire la nostra sincera ed incondizionata solidarietà nei confronti dei lavoratori Royal Bus e delle loro famiglie, torniamo a stigmatizzare la colpevole inerzia, anche in questa delicata vertenza occupazionale, delle istituzioni, in primis del Presidente dell'Autorità Portuale avv. Di Majo, e del Ministro dei Trasporti Delrio, non a caso entrambi esponenti del Partito Democratico. Ci auguriamo che il 2 gennaio 2018 i colpi di clacson dei bus della Royal Bus possano finalmente svegliare le istituzioni, sia portuali (Autorità di Sistema Portuale) sia cittadine (Sindaco ed Amministrazione Comunale) da questo vergognoso e colpevole torpore. Noi saremo al fianco dei lavoratori e delle loro famiglie".

L'Informatore Navale

Anche Napoli vuole fare il pieno di GNL alle navi con un deposito di bunkeraggio pieno di gas naturale liquefatto

L'AdSP del Mar Tirreno Centrale pubblicherà dal 26 gennaio 2018 una manifestazione d'interesse per la realizzazione, nel porto di Napoli, di un deposito di bunkeraggio di GNL.

Napoli, 30 dicembre 2017 – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, in collaborazione con l'Università della Campania, ha effettuato un pre-studio di fattibilità per la realizzazione nel porto di Napoli di un deposito di bunkeraggio di GNL, in ossequio agli orientamenti comunitari sulle politiche energetiche ed alle previsioni disposte dal Piano Energetico Nazionale. In base ai risultati di questa analisi, l'Autorità pubblicherà, il 26 gennaio del 2018, una manifestazione di interesse rivolta ad operatori del mercato che intendano realizzare questo investimento.

Nell'avviso di manifestazione di interesse l'Autorità individuerà i perimetri in base ai quali i soggetti interessati potranno poi discutere, in una riunione congiunta con gli interessati, le caratteristiche della successiva gara che sarà emanata dalla stessa Autorità. Per la rilevanza strategica della iniziativa l'Autorità prenderà in considerazione manifestazioni di interesse che verranno da parte di grandi gruppi industriali del settore, che dovranno anche dimostrare di possedere alleanze con imprese locali, per garantire da un lato solidità industriale e finanziaria e dall'altro capacità di vicinanza e di gestione del mercato.

Al termine della procedura, prima di manifestazione di interesse e poi di gara, l'Autorità rilascerà un titolo di concessione, subordinato all'ottenimento di tutte le autorizzazioni previste dalla legge per la successiva costruzione degli impianti.

Chiunque disponesse delle caratteristiche individuate nel presente avviso, può contattare l'Autorità all'indirizzo mail presidenza@porto.napoli.it per ottenere ulteriori informazioni ritenute necessarie.

Napoli: Le opere in corso ed i contratti stipulati nel 2017 nei 3 porti unificati della Campania

Napoli, 29 dicembre 2017 – L'anno 2017 si chiude per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) con risultati significativi sul fronte della ripresa dei lavori infrastrutturali per lo sviluppo del porto. I dati sono stati snocciolati nel corso della Conferenza stampa tenutasi ieri 28 dicembre nella sala del parlamentino portuale. Nel corso degli ultimi mesi dell'anno che ora si conclude, sono stati firmati sette contratti relativi ad altrettanti interventi infrastrutturali nello scalo partenopeo.

Si tratta di opere rilevanti, perché attengono a settori cruciali quale quello della viabilità ferroviaria e stradale, del dragaggio dei fondali, della ristrutturazione del fabbricato all'Immacolatella Vecchia, della cantieristica, del completamento della rete fognaria e del depuratore, del risanamento e della messa in sicurezza della banchina 33 b.

Nel dettaglio – e in ordine di firma nel corso del 2017 – i contratti dei lavori stipulati riguardano:

Esecuzione degli interventi di completamento della rete fognaria portuale **euro 11.725.665,93.**

Ristrutturazione e adeguamento dell'impianto ferroviario all'interno del porto. Importo dell'opera **euro 200.401,47.**

Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro dell'edificio Immacolatella Vecchia. Importo dell'opera **euro 3.522.727,01.**

Lavori di escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante. Importo dell'opera **euro 25.542.106,66.**

Lavori di riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni del porto di Napoli **euro 15.968.246,90.**

Lavori di realizzazione del depuratore MBR a servizio della rete fognaria portuale **euro 3.539.293,46.**

Lavori di risanamento e messa in sicurezza della Banchina n° 33b nel piazzale nord del Bacino di Carenaggio n°3 nel porto di Napoli **euro 9.943.290,62.**

“Ho tenuto a presentare lo stato dei contratti stipulati e dei lavori in corso – ha dichiarato il Presidente Pietro Spirito – perché sono interventi che trasformeranno settori essenziali per la competitività del porto di Napoli. La macchina degli investimenti infrastrutturali riparte con appalti per 50,8 milioni di euro di contratti firmati nel corso del 2017.

Con la realizzazione di queste opere si renderà più efficiente il nostro scalo. Primo tra tutti, il completamento nel 2018 dell'escavo dei fondali: un intervento complesso che ha reso necessario, dopo l'apertura del cantiere, il 16 ottobre scorso, effettuare una serie di interventi propedeutici per realizzare le opere a terra e per procedere a tutte le operazioni necessarie di fase preliminare.

-segue

Nel settore della cantieristica e delle riparazioni, possiamo finalmente assegnare la banchina del Molo Carmine, definita la procedura di regolamento dell'approdo. Comincia, inoltre, la progettazione esecutiva per i collegamenti stradali verso l'area di levante, che consentirà di disporre della viabilità coerente con i programmi di sviluppo della infrastruttura portuale.

Sono tutti significativi passi in avanti per dare segnali concreti di un orizzonte mirato alla crescita delle opportunità, con un impegno dell'Autorità per velocizzare procedure, assegnazioni dei lavori, apertura dei cantieri, avvio delle opere. Ogni fine d'anno faremo assieme il punto della situazione sull'avanzamento delle opere e sui programmi ulteriori per rendere il porto di Napoli più competitivo”.

I dati di traffico dei primi 11 mesi nella Adsp Tirreno Centrale

E' tempo anche di consuntivi per il traffico movimentato nella Adsp del Tirreno Centrale. I dati *alla fine del mese di novembre* segnalano una **robusta crescita del traffico dei containers**, con un incremento rispetto al corrispondente mese dell'anno precedente pari all'**11,9%**, con Salerno che cresce del **18,7%** e Napoli del **6,5%**. Complessivamente nei primi 11 mesi del 2017 sono stati movimentati dai porti della Adsp più di **890.000 containers**, e ci si avvicinerà alla fine dell'anno al milione di Teus.

I passeggeri locali e traghetti crescono nei primi 11 mesi del 2017 del **4,7%**, con un incremento più robusto per i passeggeri locali (**5%**) rispetto ai traghetti (**2,8%**). A Salerno la crescita percentuale del traffico passeggeri è molto robusta (**+24,6%**), mentre a Napoli, che presenta valori assoluti molto più elevati, la crescita è pari al **3%**. A Salerno le unità ro-ro continuano ad incrementarsi in modo massiccio: nei primi 11 mesi del 2017, rispetto all'analogo periodo del 2016, l'aumento è pari al **22,8%**: le autostrade del mare trovano nella Adsp Tirreno Centrale uno degli snodi primari dello sviluppo. A Salerno le rinfuse solide crescono del **14,2%**. Il traffico di gas nel porto di Napoli continua a crescere a ritmi intensi, segnando un aumento del **19,3%** rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente. Si conferma il segno negativo del traffico crocieristico (**-29,4%**), ma i segnali indicano una ripresa che si determinerà nel corso del 2018.

La gara per gli chalet del lungomare di Castellammare

D'intesa con l'amministrazione comunale di Castellammare di Stabia stiamo per pubblicare la gara sugli chalet del lungomare cittadino, sul versante della Fontana della Madonna. Di tratta di un intervento di riqualificazione teso a migliorare l'offerta di servizi per i cittadini e per i turisti. sarà molto importante che tale competizione si chiuda con un esito positivo, per dare un volto più adeguato e moderno alla ricettività ed alla accoglienza.

La manifestazione di interesse per la costruzione di un deposito di bunkeraggio di GNL nel porto di Napoli

Come avevamo preannunciato, oggi viene pubblicato sul sito della Autorità l'annuncio della manifestazione di interesse che lanceremo per la costruzione di un deposito di bunkeraggio di GNL nel porto di Napoli. Pubblicheremo la manifestazione di interesse entro il 26 gennaio. Ascolteremo le imprese interessate alla realizzazione di questo investimento privato e poi bandiremo la gara. Abbiamo intanto completato lo studio di prefattibilità, realizzato in collaborazione con l'Università della Campania.

Informazioni Marittime

Porti campani, nel 2018 gas a Napoli e chalet a Castellammare

di Paolo Bossu

Il programma 2018 delle opere da realizzare e i cantieri da avviare del sistema portuale della Campania è lo stesso di sei anni fa, ovvero una parte delle opere di quel "Grande progetto" europeo originariamente da 335 milioni di euro e oggi di 210 milioni se si aggiungono gli interventi del Piano triennale. L'anno prossimo l'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale impegnerà un terzo di queste risorse (circa 70 milioni) in 7 progetti, tra cui dragaggi, rinnovamento della rete fognaria con un nuovo depuratore, riavvio dei collegamenti ferroviari interni, ristrutturazione delle strade e restauro dello storico edificio dei migranti del Dopoguerra, l'Immacolatella Vecchia.

In uno dei periodi più performanti degli ultimi anni (container in forte ripresa a Napoli e ro-ro in crescita a Salerno), riprendono interventi congelati da anni, più o meno coincidenti con il commissariamento e la paralisi dello scalo capoluogo, iniziato a marzo del 2013 e conclusosi a novembre 2016. Oggi non dovrebbe essere più così, con la governance portuale – che oggi governa un sistema regionale – ripartita da un anno e determinata a rilanciare cantieri, progetti e manifestazioni d'interesse. «Bruxelles ci chiede un rendiconto entro il 2023. A Napoli i tempi per il dragaggio sono compatibili con il 2018», spiega il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito. Le novità sono due: una manifestazione d'interesse per un deposito di bunkeraggio di gas naturale liquefatto, da pubblicare sul sito dell'Adsp entro il 26 gennaio, e la pubblicazione, prossimamente, di un bando gara per la creazione e gestione di chalet sul lungomare di Castellammare di Stabia, versante Fontana della Madonna.

La parte complicata è a Salerno, dove il dragaggio, seppur meno ampio di quello di Napoli, richiederà più tempo perché si stanno accumulando ritardi nelle prescrizioni del ministero dell'Ambiente. Attualmente si è in una prima fase dove si sta livellando uniformemente il fondale e si stanno caratterizzando i sedimenti da escavare, che verranno portati al dicastero per ottenere la Valutazione di Impatto Ambientale. A questa seguirà una seconda fase di escavo vero e proprio. Le prescrizioni sono a decine e richiedono parecchio tempo per essere sbrigate ma l'Adsp conta di iniziare i lavori già a metà strada.

Nel dettaglio, i 7 cantieri del 2018

1. Completamento della rete fognaria: 11,7 milioni
2. Ristrutturazione dell'impianto ferroviario interno: 200 mila
3. Restauro Immacolatella Vecchia: 3,5 milioni
4. Escavo dei fondali: 25,5 milioni
5. Riassetto collegamenti stradali e ferroviari: 15,9 milioni
6. Realizzazione depuratore MBR: 3,53 milioni
7. Risanamento bacina 33b del bacino di carenaggio 3: 9,9 milioni

Traffico 2017

A novembre i container sono cresciuti dell'11,9 per cento: Napoli del 6,5 e Salerno del 18,7%. I Passeggeri locali e i traghetti crescono del 4,7 per cento nei primi undici mesi: a Salerno del 24,6 per cento e a Napoli del 3 per cento, tenendo conto delle proporzioni di traffico tra i due scali. Nei primi undici mesi i ro-ro a Salerno, dove il traffico è già strutturato, sono cresciuti di ben il 22,8 per cento, mentre le rinfuse solide sono cresciute del 14,2 per cento. A Napoli cresce forte il traffico del gas, segnando un più 19,3 per cento, mentre crolla il traffico crocieristico, -29,4 per cento.

Il porto di Napoli potrà ospitare (già in Estate) mega fullcontainer

NAPOLI - Nel corso della conferenza stampa di fine anno, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, ha annunciato che «il dragaggio del porto di Napoli finirà alla fine del 2018, ma già in estate potremo ospitare le grandi navi commerciali». «Già tra Maggio e Giugno - ha aggiunto il presidente - la prima parte dei lavori che riguardano il porto commerciale avrà già raggiunto risultati importanti, parlo della zona che oggi soffre di più, perché non può ospitare navi grandi e che invece comincerà a essere operativa in estate». I lavori di escavo dei fondali in corso al porto di Napoli prevedono il deposito dei materiali dragati nella vasca di colmata della darsena di Levante e costano 25 milioni e mezzo di euro. Per quanto riguarda il rifacimento del molo Beverello, Spirito ha annunciato: «partiremo con la gara tra Gennaio e l'inizio di Febbraio, appena avuta la comunicazione dal ministero dello sblocco per l'inutilizzo dei fondi». «Abbiamo ricevuto nei giorni scorsi - ha spiegato - l'ok dalla struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e in questi giorni riceveremo la comunicazione per partire, anche se dobbiamo aspettare la pronuncia del provveditorato alle opere pubbliche». Il nuovo Beverello verrà finanziato dal ministero per 20,5 milioni di euro e sarà collegato anche al nuovo progetto per i Magazzini generali a cui sarà collegato «anche attraverso un parcheggio sotterraneo per liberare il porto da tutte queste auto». Il progetto prevede anche una galleria commerciale che condurrà i visitatori in un percorso tra il parcheggio ai Magazzini generali e la struttura che ospiterà i corsi dell'Università Parthenope. Pietro Spirito ha quindi illustrato i dati relativi al traffico registrato nel 2017 nei tre porti del sistema (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) definiti «molto positivi, a cominciare dai container che crescono dell'11,9%: a Novembre avevamo già raggiunto e superato il risultato di tutto il 2016», ricordando anche che dal primo Gennaio saranno completamente integrati, visto che scade il periodo di autonomia dello scalo salernitano. «Cresce molto - ha detto Spirito - il traffico delle Autostrade del mare, in particolare a Salerno con un più 22,4% e crescono i traffici di rinfuse solide e liquide. Il traffico cresce anche per merito dell'andamento della regione Campania che è molto positivo con il Pil che sale del 3,2%: il lavoro porto è frutto di quello che l'economia produce». Nei primi undici mesi del 2017 i passeggeri locali e i traghetti sono cresciuti del 4,7% con Salerno che sale del 24,6% e Napoli, che parte da valori assoluti molto più alti, che sale del 3%. Il presidente dell'AdSp ha sottolineato che «la Campania sta vivendo un momento turistico positivo. Quest'anno sulle crociere abbiamo sofferto ancora un po' per gli strascichi delle minacce dell'Isis e del terrorismo, ma ora con il fatto che l'Isis è stata sconfitta, cominciamo a rivedere un interesse e nel 2018 torneremo con una crescita». Il 2017 ha visto infatti un calo del 29,4% delle crociere ma è prevista una prima ripresa per il prossimo anno.

di Oronzo MARTUCCI

Zone economiche speciali, una occasione di sviluppo per i porti e le aree produttive del Mezzogiorno che stenta a trovare la forma. Con il rischio che le troppe aspettative create svaniscano ancor prima di trovare amaro. Il quadro di riferimento delle Zes nelle ultime settimane si è complicato. C'è un decreto attuativo firmato dal presidente del Consiglio dei ministri per dare attuazione alle Zes nelle aree portuali e retroportuali degli scali del Sud inscristi nelle reti europee dei trasporti. Ma lo stesso decreto non è stato ancora pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, né si sa se alla Puglia sarà permesso di valorizzare nelle due Zes che le sono state potenzialmente assegnate e che la Regione dovrà definire con riferimento alle Autorità di sistema portuale dello Ionio e del Basso Adriatico, 3033 ettari di terreno così come previsto nella tabella elaborata dal Ministero del Mezzogiorno e allegata al decreto attuativo, 4.400 come proposto dal ministro del Mezzogiorno Claudio De Vincenti, o 6.000 ettari come richiesto dalla Regione Puglia. Nel frattempo, con l'approvazione della Legge di Bilancio le stesse semplificazioni amministrative assegnate ai porti del Sud sono state riconosciute ai porti del Centro e Nord Italia con l'introduzione delle Zls (Zone logistiche speciali) che si differenziano dalle Zes solo perché agli investitori che si insedieranno in queste ultime è stato riconosciuto un credito di imposta di 206 milioni.

Ugo Patroni Griffi, il presidente dell'Autorità portuale di sistema del Basso Adriatico (che comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) ha protestato contro lo scippo perpetrato con le Zls dimettendosi dal Comitato regionale che dovrebbe stabilire l'individuazione delle aree da inserire nella Zes adriatica e ha spiegato che con l'arrivo delle Zls viene vanificato il vantaggio. «Facciamo chiarezza su quello che è accaduto. In particolare non prendiamoci in giro. Non è il credito di imposta a fare la differenza tanto più che esso è inutilizzabile per gli investimenti in infrastrutture logisti-

Griffi

«Chiarezza sulle scelte e non prendiamoci in giro»



Gabellone

«Sul Salento De Vincenti chiama in causa la Regione»



Chiarelli

«Ridare valore alle Zone dopo l'ennesimo scippo»



Liviano

«Puntare al cambiamento produttivo di Taranto»



Zes, tutto si complica con le Zone semplificate

Brindisi alza la voce, la Provincia di Lecce si mobilita e ora è polemica sul silenzio dell'Authority di Taranto

che (trasporti, logistica e cantieristica) se non si rimuovono questi codici Ateco dalla disciplina europea sugli aiuti di Stato, evidenzia Patroni Griffi. Per il presidente dell'Autorità del Basso Adriatico è necessario «richiedere al governo ulteriori vantaggi compensativi per le Zes. Sarebbe utile la devoluzione al Comitato di Indirizzo di alcuni poteri oggi di amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e il supporto all'insediamento nelle Zes di vere e proprie zone franche (zone doganali interclassi).

«Potrà il governo in carica per l'ordinaria amministrazione intervenire? Le zone franche non sono aiuti di Stato. Gli stati nazionali possono chiederne

l'istituzione a Bruxelles. Per le Zone franche della Zes adriatica servirebbero 1500 ettari di aree retroportuali libere (preferibilmente pubbliche) già infrastrutturate. Non molto dunque. Almeno questo il territorio, che esprime molti parlamentari anche europei, è in grado di ottenere?», si domanda Patroni Griffi.

Per il presidente dell'Autorità di sistema del Basso Adriatico è necessario ancora «convocare un tavolo con sindacati, organizzazioni imprenditoriali e Anci per identificare quali poteri amministrativi sia necessario devolvere al comitato di indirizzo e prevedere ulteriori vantaggi per gli insediamenti industriali collegati alla fiscalità lo-



cale come Irap, Tati, Imu». Intanto il ministro del Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, al presidente della Provincia di Lecce, Antonio Gabellone, che aveva scritto al premier Gentiloni, ricorda che «l'individuazione delle Zes spetta solo alle regioni».

«Mi auguro che la Regione nella fase di predisposizione delle proposte di Zes tenga adeguatamente conto delle diverse istanze del territorio e delle istituzioni, a cominciare da quella rappresentata dalla provincia di Lecce», aggiunge De Vincenti. E Gabellone ha convocato i sindaci del Salento per il 3 gennaio. «Questa è una partita in cui la Provincia di Lecce non intende cadere di un millimetro», ha sottolineato. A Taranto, sul fronte dell'Autorità di sistema dello Ionio, è stato il deputato di Direzione Italia, Gianfranco Chiarelli, a chiedere al presidente dell'Authority, Sergio Prete, di assumere iniziative «per ridare valore alla Zes dopo lo scippo che è stato perpetrato ai danni dell'area di Taranto con le Zls». «Ha fatto bene il presidente Patroni Griffi a richiamare l'attenzione con forza. Spero che da Taranto arrivino segnali concreti, per rafforzare il sistema ed evitare di vanificare ogni possibilità di rilancio delle aree portuali e retro portuali», è il parere di Chiarelli. Il consigliere regionale Gianni Liviano, nominato dalla Regione coordinatore del Comitato Zes Taranto disse in occasione della seduta di insediamento a ottobre: «Diventa fattore importante per il cambiamento produttivo di Taranto avere un disegno di politiche di insediamento produttivo economicamente sostenibile in grado di accogliere, possibilmente con qualche elemento di specializzazione (servizi e servizi tecnologici, logistica a carattere settoriale integrato), quella parte di merci che è possibile lavorare e industrializzare. La Zes diventa un'opportunità per Taranto se si capisce, anche, di che cosa Taranto ha bisogno e se si individuano bene dove sono i flussi economici». Con l'arrivo delle Zls il quadro di riferimento è cambiato. E per questo Chiarelli insiste: «Chi ha voluto per intervenire lo deve fare con forza. Il territorio va difeso, basta con i giochi di prestigio del governo e della maggioranza di centrosinistra».

Sotto il direttore generale dell'Obi Antonio Corvino: «L'impressione è che stiano prevalendo le discussioni sulle decisioni»

L'INTERVISTA

Il direttore generale dell'Obi Antonio Corvino sottolinea l'importanza di stringere i tempi

«Stop alle discussioni. Subito decisioni o sarà un fallimento»

• Direttore generale dell'Obi, Antonio Corvino, il presidente dell'Autorità portuale di sistema dell'Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, contesta l'istituzione di Zone logistiche semplificate (Zls) al Nord. Anche a suo dire è uno scippo completo ai danni del porto del Sud:

«Mi sembra eccessivo parlare di scippo al Mezzogiorno. Le Zone logistiche speciali (o semplificate) puntano alla semplificazione delle procedure fiscali e burocratiche all'interno dei porti che ricorrono nei corridoi TEN-T (ovvia quei porti che rappresentano dei hub strategici nei corridoi europei che attraversano l'Italia). In realtà la semplificazione fiscale e burocratica è un obiettivo irrinunciabile (oltre che antico) che dovrebbe essere fissato per l'intero sistema logistico-produttivo nazionale. Le Zone economiche speciali decise per il Mezzogiorno si caratterizzano essenzialmente per la fi-



scialità di vantaggio, ossia per un trattamento fiscale riservato esclusivamente agli investimenti che verranno realizzati al loro interno».

La differenza sostanziale tra Zls e Zes è nel credito di imposta. Può bastare?

«La fiscalità di vantaggio ovviamente troverà nella semplificazione burocratica e nei servizi logistici dei corollari fondamentali indispensabili al successo delle Zes. Infatti in assenza di servizi efficienti, sul versante logistico, intermediale, do-

ganale burocratico, assicurativo, finanziario di analisi e certificazione dei prodotti e dei materiali, la fiscalità di vantaggio rischia di essere di scarso appeal nell'attrazione degli investimenti. Quindi la vera scommessa delle Zes è mettere insieme fiscalità di vantaggio e servizi di alto profilo».

Sugli ettari da mettere a disposizione delle Zes pugliesi regna ancora parecchia confusione.

«L'impressione è che stiano prevalendo le discussioni sulle decisioni. Le Zes sono nate co-

me strumento eccezionale ed urgente per inserire un indispensabile acceleratore allo sviluppo del Mezzogiorno che, lasciato alle dinamiche spontanee e/o casualizzate, faticherebbe non poco a imporsi in termini quantitativi/qualitativi rilevanti. È ovvio che sono ineludibili delle scelte soprattutto nella delimitazione. La linea di principio ritengo che una Zes unica regionale costruita sul hub di Taranto e comprensiva degli snodi logistici-produttivi fondamentali della Puglia poteva essere vincente potendo essa mettere in competizione virtuosa i territori ed offrire agli investitori delle alternative strettamente competitive e valide. Al punto in cui stanno decise prevalere la necessità di decidere senza ulteriori indugi partendo proprio dai presupposti logistici-produttivi fissati dalle norme attuative e che definiscono in Puglia, due poli: quello ionico e quello adriatico».

La Zes di Taranto dovrebbe essere interregionale e prevedere anche la delimitazione di aree della provincia di Matera per altri 423 ettari che potrebbero diventare 900 in caso di ampliamento. Quali le prospettive?

«Taranto ha grandissime potenzialità. Alcune da costruire, altre da consolidare e rilanciare. Intanto è l'unico hub sull'intero versante ionico, ma caso è in grado di esercitare un ruolo attrattivo anche sull'Adriatico meridionale e persino sul Tirreno in combinazione con Gioia Tauro, Napoli e Salerno, dato le sue potenzialità logistiche e produttive, ma soprattutto considerate le dimensioni dell'entro terra che ad esso può fare riferimento. Mi riferisco alla Basilicata meridionale ma anche alla Calabria settentrionale e alla Puglia meridionale (ivi compreso il Salento con le loro potenzialità produttive sul versante agricolo ed industriale. La decisione della Regione Basilicata, supportata da Rfi, di convergere su Taranto dando vita alla cerniera logistica Taran-

to-Metaponto-Terracina a completamento della direttrice Taranto-Salerno è strategicamente fondamentale e suscettibile di grandi sviluppi futuri. Essa può essere la grande novità positiva per il futuro prossimo di quell'area che comprende vaste porzioni di quattro regioni (Campania, Basilicata, Calabria settentrionale e Puglia Meridionale)».

Incertezza e attesa per quanto attiene il destino del decreto attuativo, dopo lo scioglimento delle Camere. Temete tempi lunghi?

«Lo strumento richiesto per l'attuazione delle Zes è il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. Quindi lo scioglimento delle Camere non è ostativo. Peraltro il Presidente Gentiloni ha affermato che non intende affatto tirare i remi in barca. Le decisioni, dunque, si possono prendere. Ovviamente esse necessitano del consenso di volontà di Regione e Governo nazionale».

N.Qua.

Aree portuali, scocca l'ora del dialogo

Ma il consigliere Papio ha perplessità sulla procedura

EUSTACHIO CAZZORLA

● **MONOPOLI.** Manisporche e Solemare. Il consigliere della lista civica monopolitana, Angelo Papio, rilancia le sue proposte. «La Soprintendenza, avendo indicato nel prolungamento di via Vasco e nel mantenimento della sua quota attuale la migliore soluzione per rispettare storia e conformazione urbanistica di Monopoli, ci offre un'irripetibile occasione per sistemare la localizzazione degli interventi privati e di quelli comunali, comprese le attività portuali, nonché permettere la facile ubicazione di centinaia di parcheggi - osserva Papio -. Se si consentisse al privato, dopo averne verificato i diritti edificatori legittimi e le quantità scaricabili nell'area di pertinenza, di avere certezza su ciò che gli spetta e poter accelerare sui propri tempi di realizzazione, si potrebbe restituire al pubblico, Comune e Demanio, regia e progettazione con le opportune procedure di legge, non come sta avvenendo ora, che tutto è impropriamente nelle mani del privato, dell'area destinata alle funzioni pubbliche».

Inoltre l'esponente della civica Manisporche rilancia l'idea di un «accordo di programma che garantirebbe sia quantità e tipo di opere, che il privato deve realizzare per compensare l'interesse pubblico, sia tempi e modi, nei quali Comune e Demanio devono progettare e permettere al privato l'edificazione in compensazione nelle proprie aree pubbliche, non permettendo, complessivamente, che si vada oltre i tempi di realizzazione dell'intervento privato».

Da parte sua, invece, la Solemare prosegue per la sua strada. Il coordinatore del progetto dialoga con la

Soprintendenza per verificare le modifiche da apportare al lavoro che prevede una «rambla» secondo l'impostazione dell'archistar Oriol Capdevila.

Nel frattempo Papio fa un appello: «Coniugate meglio l'interesse pubblico e l'interesse privato nell'area portuale P1». L'acronimo P1 sta per area a ridosso portuale ossia gli spazi lasciati liberi dall'ex Italcementi e dagli Oleifici Marasciulo, ora di proprietà della Solemare per l'appunto.

La società d'imprenditori monopolitani e ostunesi che ha deciso di ridisegnare l'assetto del lungomare a Nord del bacino portuale, sulle proprie aree, spiega con una nota che «sta elaborando una serie di soluzioni atte a soddisfare le indicazioni della Soprintendenza. Ci auguriamo di trovare al più presto soluzioni compatibili rispetto alle problematiche tecniche sollevate».

Nella questione ha rivestito un ruolo strategico proprio la Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari che circa un mese fa ha espresso parere sfavorevole su alcune delle novità introdotte dal progetto coordinato dall'ingegner Damiano Tinelli e che porta la firma di Oriol Capdevila della Mbm Arquitectes dello studio Bohigas di Barcellona e dell'architetto Palma Librato.

Una vera e propria «duccia scuzzese» che ha posto il freno a mano alla tempistica della Solemare e smorzato gli entusiasmi. Gli imprenditori non lo dicono ma sono consapevoli che in questa fase il dialogo con tutti gli enti è strategico e anche quello con la Soprintendenza.

MONOPOLI

Qui sopra ancora un rendering della zona come diventerà



MONOPOLI L'area portuale oggi e (nella immagine più grande) come sarà dopo l'attuazione del progetto di «Solemare»



Norman Atlantic, la Capitaneria: "Sottovalutato rischio incendio legato ai motori accesi dei camion a bordo"

Nel manuale SMS (Safety Management System, cioè il Sistema di gestione della sicurezza) del traghetto Norman Atlantic mancava una valutazione sul rischio specifico di incendio legato ai motori accesi dei camion presenti a bordo. È una delle conclusioni alle quali giungono gli uomini della Capitaneria di Porto di Bari che, su delega della Procura, hanno svolto gli accertamenti sul naufragio avvenuto il 28 dicembre 2014 al largo delle coste albanesi dopo un incendio scoppiato a bordo, in cui persero la vita 12 persone (e altre 19 sono considerate disperse) dei 519 passeggeri. I feriti furono 64.

A tre anni esatti dal naufragio è stata depositata l'informativa finale e la Procura di Bari si appresta ora a chiudere le indagini. Agli attuali 18 indagati (due società e 16 persone fisiche) potrebbero aggiungersene altri e per nuovi reati.

Dagli accertamenti sono emerse una serie di negligenze, soprattutto sulla valutazione dei rischi, che avrebbero causato il disastro. L'incendio sarebbe partito da un camion frigo posizionato al ponte 4. Stando all'ipotesi accusatoria, sarebbe mancato un piano di carico dei 128 tir a bordo (di cui circa 60 frigo) che quindi sarebbero stati disposti sui ponti in maniera approssimativa, senza rispettare la distanza tra i mezzi e la disponibilità di prese di corrente, costringendo gli autotrasportatori a tenere i motori accesi. Dopo il rogo, poi, le operazioni di spegnimento delle fiamme sarebbero state attivate troppo tardi, con l'allarme lanciato circa 20 minuti dopo il primo avvistamento di fumo, quando ormai le fiamme avevano raggiunto gli altri ponti senza più possibilità di spegnerle.

L'informativa della Guardia Costiera ripercorre le diverse fasi del naufragio, dal rogo intorno alle 3 di notte fino alle operazioni di evacuazione e salvataggio con mare in burrasca, vento, neve e temperature glaciali. Fra le violazioni accertate ce n'è anche una relativa alle scialuppe. Per salire sulle lance di salvataggio, infatti, erano state montate passerelle senza sufficienti protezioni che evitassero la caduta in mare. Quasi tutte le vittime sono morte per asfissamento seguito da annegamento, tranne un corpo mai identificato, forse un adolescente clandestino, trovato carbonizzato all'interno del relitto.

Nell'inchiesta coordinata dai pm Ettore Cardinali e Frederic Perrone Capano, in cui si ipotizzano al momento i reati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio plurimo e lesioni, sono indagati l'armatore Carlo Visentini e le due società Visemar, proprietaria della nave, e la greca Anek, noleggiatrice del traghetto, il comandante, Argilio Giacomazzi, e altre 14 persone fra amministratori della società Anek e membri dell'equipaggio.

Dopo il deposito dell'informativa finale da parte della Guardia costiera, la Procura sta formulando le imputazioni che saranno contestate nell'avviso di conclusione delle indagini preliminari. Gli inquirenti stanno valutando nuovi reati, soprattutto violazioni al codice della navigazione, e ulteriori responsabilità, nei confronti di altri membri dell'equipaggio. Il relitto, ormeggiato dal febbraio 2015 nel porto di Bari, è ancora sottoposto a sequestro probatorio. La difesa dell'armatore, però, insiste per il dissequestro e dopo il rigetto da parte della Procura, ha proposto opposizione dinanzi al gip.

La società di Aponte attacca Medcenter e chiede l'intervento dell' **Autorità portuale**

Msc: «Il calo dei volumi al porto di Gioia è dovuto alla precarietà infrastrutturale»

Alfonso Naso reggio calabria Finisce la "nebbia" di comunicazione che ha sempre contraddistinto le dinamiche del porto di Gioia Tauro. Rompe il silenzio la compagnia di navigazione Msc di Gianluigi Aponte sulla situazione dello scalo calabrese che negli ultimi mesi, invece, di rilanciarsi sta vivendo momenti drammatici con un calo di volumi di traffico preoccupanti e con un' **Autorità portuale** che non ha mai alzato la voce, e un terminalista e l'unica compagnia che porta le navi in una guerra fredda. E la stessa Msc vuole fare chiarezza. Lo fa con una lettera inviata al nostro giornale e, in sostanza, accusa di immobilismo l' Authority (commissariata da anni) e ad essa si rivolge per un intervento immediato; denuncia i mancati investimenti del terminalista-socio Medcenter Container Terminal e spiega il motivo per cui non ha aumentato i traffici così come promesso in diverse occasioni nei tavoli ministeriali durante questa vertenza infinita.

Ecco quanto mette nero su bianco l' ufficio stampa di Msc: «Riteniamo importante fare chiarezza sui fatti. Il nostro gruppo, come sottolineato in diverse occasioni, ha sempre dimostrato interesse a sviluppare il porto di Gioia Tauro al fine di farne un hub di primaria importanza per tutte le rotte che vi convergono. Purtroppo da lungo tempo ci confrontiamo con una situazione di precarietà dovuta al fatto che da anni non vengono effettuati investimenti nelle infrastrutture del terminal, basti pensare che delle 22 gru installate ne funzionano solo 10, oltre al resto dei macchinari che giace nella medesima situazione di scarsa manutenzione ed efficienza. Nell' acquisire il 50% dell' azionariato di Mct intendevamo concentrare maggiormente il traffico su Gioia Tauro e investire in modo massiccio per ripristinare il numero di gru e straddle carrier necessari nonché la pavimentazione del terminal, elemento fondamentale per la buona logistica del terminal».

Quindi il rammarico per quello che sta succedendo: «Purtroppo nonostante i nostri continui suggerimenti e continue pressioni per portare Mct a investire somme importanti per garantire al terminal una capacità annua di 3 milioni di container, fino ad oggi non è stato possibile convincere i nostri partner a fare quanto necessario». Pressioni per garantire, quindi, una maggiore competitività quando la sfida internazionale si basa proprio sulla tecnologia ma è evidente che qualcosa non va. O per la crisi

-segue

economica di Mct o perché si sta puntando su una diversificazione dello scalo che fatica a decollare visti anche i ritardi nella realizzazione delle opere pubbliche.

Quindi Msc invita l' **Autorità** Portuale, guidata dal commissario in trasferta, Andrea Agostinelli, a battere un colpo: «Riteniamo auspicabile che in questa situazione di stallo intervenga l' **Autorità** Portuale per accertare la situazione di precarietà del terminal e l' impossibilità dello stesso ad operare più di 30.000 movimenti alla settimana, nonché porre in essere quanto necessario per aumentare l' efficienza del terminal. Una tale azione se realizzata con successo potrebbe senz' altro a garantire l' impiego delle attuali maestranze e anche un evidente aumento dell' occupazione».

In sostanza la compagnia privata suggerisce le mosse da fare a un Ente pubblico che obiettivamente sembra in letargo. Msc, infine, si dichiara «pertanto disponibile a un confronto con i nostri soci di fronte all' **Autorità** Portuale e ai sindacati per convenire i lavori da farsi e i relativi investimenti».

Chiarita la posizione di Msc, resta anche una domanda senza risposta: se la compagnia diventerà proprietaria del terminal investirà?

Gioia Tauro approva il POT 2018-2020 e ipotizza un bacino di carenaggio

GIOIA TAURO – A chiudere il 2017 con l'auspicio di un proficuo nuovo anno è stata la riunione del Comitato portuale che, all'unanimità, ha approvato il Piano Operativo Triennale 2018 – 2020, il Bilancio di previsione 2018 e la variazione del Consuntivo 2017.

Diverse sono le opere infrastrutturali programmate nel POT 2018 – 2020, che definiscono la strategia adottata dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, per lo sviluppo dei cinque porti di competenza (Gioia Tauro – Crotone – Villa San Giovanni – Palmi – Corigliano Calabro).

La sua redazione, illustrata in Comitato dal segretario generale ingegner Saverio Spatafora, si colloca pienamente – dice una nota della stessa segreteria – nel contesto di infrastrutturazione, già avviato dall'Ente, per definire una più ampia pianificazione ed offrire un nuovo potenziamento ai propri scali, chiamati a rispondere ai cambiamenti globali del settore marittimo portuale. Con lo sguardo al porto di Gioia Tauro, in seguito all'analisi della crisi internazionale che ha investito gli scali di puro transhipment, è stata pianificata la diversificazione delle attuali attività lavorative. L'obiettivo è quello di differenziare l'offerta dei servizi, e quindi di integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, incrementare l'occupazione.

Al centro di tale strategia vi è la realizzazione del bacino di carenaggio, destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi. Dallo studio di fattibilità, dove è stato definito il relativo sviluppo economico-sociale, posto alla base di questo progetto, ne derivano importanti ricadute occupazionali.

-segue

Tra i lavori pianificati nel POT 2018-2020 è previsto il prolungamento nord della banchina di ponente (tratto G) che sarà funzionale anche al bacino di carenaggio per il quale sarà costruita un'invasatura interna per la sua sistemazione definitiva.

A sostegno degli altri porti di competenza dell'Ente, il POT 2018-2020 prevede opere di potenziamento e infrastrutturazione che saranno oggetto di un Accordo di Programma, da sottoscrivere con la Regione Calabria, che avranno un relativo cofinanziamento da entrambi gli Enti.

Nello specifico, tra le opere previste per il porto di Crotona è stato pianificato il prolungamento del molo foraneo sud, mentre a sostegno dello sviluppo del porto di Corigliano Calabro è stata programmata, tra le altre attività progettuali, la creazione della banchina crocieristica.

Nella programmazione relativa allo sviluppo dello scalo di Villa San Giovanni, assume priorità la necessità di porre in sicurezza la banchina denominata "scivolo 0" per offrire, complessivamente, maggiore sicurezza sia su gomma che pedonale con relativo aumento di dotazione infrastrutturale del porto e del suo water-front.

Pianificazione specifica trova la riqualificazione del porto di Taureana di Palmi attraverso la realizzazione della banchina di riva che punta ad offrire una crescita della dotazione dei servizi dello scalo.

Votata all'unanimità dei presenti, dopo essere stata illustrata ai membri del Comitato dal dirigente di settore, dottor Luigi Ventrici, la variazione del Bilancio 2017. L'obiettivo principale è quello di coprire il rimborso delle tasse d'ancoraggio, per un importo di 3 milioni di euro, per la parte di competenza dell'Autorità portuale attraverso l'utilizzo di somme di spesa corrente. Con lo sguardo alla definizione dell'intera pianificazione finanziaria il 2017 ha registrato oltre 27.416.969 di euro di entrate mentre le uscite sono state pari a 22.875.687 euro. Ne è derivato un avanzo di competenza di 4.542.010 euro, quale differenza tra entrate ed uscite. L'avanzo di amministrazione, che riprende naturalmente quanto l'Ente ha ereditato dalla gestione dell'anno 2016 (66.145.644 euro), ammonta a 70.687.655 euro.

-segue

Si tratta di una gestione finanziaria definita nel pieno rispetto dei limiti relativi al contenimento della spesa pubblica richiesto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ne è conseguita, quindi, un'oculata gestione delle finanze dell'Ente che ha, di conseguenza, nell'anno 2017 trasferito al Bilancio dello Stato una complessiva somma di 190.833 euro.

Voto unanime dei presenti, anche, per la previsione di Bilancio 2018 definito a supporto del Piano Operativo Triennale 2018-2020. Al suo interno è stata stimata un'entrata pari a 14.915.714 euro con una previsione di spesa pari a 79.915.714, comprensiva anche del complessivo investimento per la realizzazione del bacino di carenaggio, da cui ne deriva un disavanzo di competenza pari a 65 milioni di euro che trova, però, totale copertura nell'avanzo di bilancio ereditato dal 2017 (70.687.655 euro). Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo del 2018 si attesta a 5.687.655 euro.

“L'attività dell'Autorità portuale è stata caratterizzata, per intero, nel 2017 dalla creazione e dal funzionamento dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro portuale e dai complicati meccanismi che presiedono al suo funzionamento – ha concluso il commissario straordinario Andrea Agostinelli – Questo si è ampiamente realizzato ma non nascondo che, nonostante la dolorosa estromissione di 377 lavoratori portuali, ancora non si vedono i segnali di ripresa nella produttività del terminal contenitori di riferimento. Ed è su questo che dovremo concentrarci sin dalle prossime settimane”.

Autorità Portuale. Capitale Messina: «No all'accorpamento con Gioia Tauro»

Dopo il no del presidente della Regione Sicilia Nello Musumeci, anche Capitale Messina ribadisce il suo dissenso nei confronti del possibile accorpamento dell' Autorità Portuale di Messina con quella di Gioia Tauro. Accorpamento che, secondo gli esponenti di Capitale Messina, potrebbe avere ripercussioni negative sull'economia della città dello Stretto. Il Commissario De Simone, affiancato dal Segretario generale Ettore Gentile, in attesa di conoscere il futuro dell' Autorità Portuale di Messina, ha presentato il consuntivo delle attività e dei risultati conseguiti dall' Ente nell' anno trascorso. «Dall' elenco pubblicato dalla rivista Informazioni Marittime - dichiara il vicepresidente di Capitale Messina Gianfranco Salmeri - salta agli occhi di qualsiasi cittadino innamorato del proprio territorio quanto sia stato importante il ruolo dell' Authority per Messina e quanto sia indispensabile la sua sopravvivenza ». Analizzando il consuntivo, Capitale Messina ha messo in evidenza quanto fatto dall' Autorità Portuale per Messina nel corso del 2017: «Ha proceduto al cofinanziamento dell' ammodernamento della Via Don Blasco, per 5 milioni di euro e ha stanziato due cofinanziamenti per il recupero di aree e per la riqualificazione della zona della Stazione Marittima-S.Cecilia. Il primo comprende la bonifica di aree e realizzazione di un parco urbano " Maregrossa-Via Don Blasco " per 7 milioni di euro ; il secondo comprende la bonifica di aree e la realizzazione di un parco urbano "Stazione Marittima" per 19.850.000 euro ». Nel consuntivo viene, anche, evidenziato che: «a servizio degli importanti flussi crocieristici del porto di Messina è stata prevista la realizzazione del nuovo terminal crociere per una spesa pari a 2 milioni di euro ». Nell' analisi di Capitale Messina rientrano anche le opere programmate nel comprensorio milazzese, come: le opere di viabilità di servizio; l' allargamento del Molo foraneo; la realizzazione del Pontile di Giammoro con un impegno economico dell' Authority di 25 milioni di euro, opera considerata importante nell' ottica della futura istituzione di una Zona Economica Speciale (ZES). «Bastano queste poche righe - ha scritto il vicepresidente Salmeri - e queste cifre a confermare l' assoluta validità della battaglia per la difesa della nostra Autorità portuale. Non bisogna recedere di un millimetro da questa posizione: no all' accorpamento con Gioia Tauro ». Salmeri ha poi concluso: « Ben vengano le esortazioni al Presidente della Regione, come quella inviata dai capigruppo consiliari del centrodestra al Comune di Messina, e altre ne attendiamo. Musumeci, che ha dichiarato in più occasioni di voler difendere il sistema dei porti messinesi, deve sentire che questa è la battaglia di tutto il territorio ». (10)

Gazzetta del Sud

È l'ente più importante messo dallo Stato a disposizione di Messina grazie alla legge del 1994. Fu un atto di giustizia, considerata la posizione nel Mediterraneo, l'essere il primo porto passeggeri d'Italia, il primo scalo crociere di Sicilia.

Incombe (ma può essere fermato) l'assurdo accorpamento con il mega porto-container di Gioia Tauro. Proprio la rinascita della Falce rischia di essere la vera vittima della perdita di autonomia finanziaria.

Blandina: "L' unione con Gioia Tauro deve essere almeno rinviata"

«La presa di posizione del presidente Musumeci sulla difesa dell' **Autorità portuale di Messina** e Milazzo impegna tutte le istituzioni e i portatori di interesse della Città Metropolitana ad assumere una linea precisa a tutela dell' economia del principale Sistema **portuale** della Regione. Emerge con grande evidenza, in una fase in cui proprio autonomia e piena funzionalità dell' Ente continuano a generare progetti di infrastrutture e investimenti per decine di milioni di euro, la grandissima potenzialità di crescita del cluster marittimo e **portuale**». Lo afferma il presidente della Camera di commercio, Ivo Blandina, che prosegue: «Un sistema articolato in diversi ambiti produttivi, con presenze significative sotto il profilo del valore generato e dei livelli occupazionali. L' industria cantieristica registra un incremento di commesse con riflessi sul proprio fatturato e su quello delle imprese dell' indotto, con riflessi positivi sull' occupazione di maestranze locali altamente specializzate; l' impresa armatoriale, con le compagnie di navigazione impegnate nello Stretto e con le Isole minori, con presenze diversificate e significative nella navigazione veloce, nel cabotaggio e nelle Autostrade del Mare, comprese quelle impegnate nei servizi di rimorchi; i terminalisti, gli operatori intermodali, gli spedizionieri e gli agenti marittimi, gestori di attività di servizio e imprese **portuali**; provveditori di bordo, fornitori di bunker, servizi accessori. Un vero e proprio cluster marittimo e **portuale** che vede impegnate imprese che si confrontano quotidianamente nel mercato internazionale dimostrando capacità competitive con i migliori operatori». «Attività al servizio dei circa 10 milioni di passeggeri che utilizzano i nostri porti in arrivo e in partenza - aggiunge il presidente dell' Ente camerale - di cui circa 400 mila crocieristi, 6,5 milioni tonnellate di merci ro-ro, di 20 milioni di tonnellate di rinfuse liquide, di 300 mila tonnellate di prodotti siderurgici e merci convenzionali, di un milione di passeggeri nei collegamenti con le Eolie. Tutti settori che fanno registrare volumi in crescita e che richiedono una politica gestionale finalizzata al miglioramento complessivo delle prestazioni, in termini di efficienza e di livello di servizio congiuntamente al contenimento dei costi. Tutto ciò che, in definitiva, permette al nostro Sistema **portuale** di essere sempre più attrattivo attraverso la specializzazione delle infrastrutture e l' utilizzo opportunistico delle reti cui è connesso». «Il Programma operativo triennale dell' **Autorità Portuale**, approvato dal Comitato **portuale** di cui fa parte la Camera di commercio di **Messina**, traccia una traiettoria di sviluppo attraverso una serie di investimenti distribuiti

-segue

su tutti gli scali del Sistema - continua Blandina - gli interventi programmati per il triennio comportano un impegno di circa 317 milioni di euro. Pienamente sostenibili, come dimostrano i dati sulle risorse dell' AP: liquidità disponibile 134 milioni, avanzo di amministrazione 83 milioni, entrate correnti annuali 19 milioni, entrate per tasse portuali 15 milioni». «L' attuazione della riforma dei Porti, con l' insediamento degli organi dell' Autorità di Sistema di Gioia Tauro, deve essere rinviata - conclude il presidente della Camera di commercio - bisogna consentire al nuovo Governo della Regione Sicilia di fare una analisi completa e di darsi una strategia sul sistema dei trasporti della Regione, definendo il nesso di coerenza con la pianificazione nazionale e dell' Unione Europea, alla luce degli assetti e dei bisogni di mobilità e di trasporto dettati dall' economia dell' Isola. Si deve permettere all' Autorità portuale di Messina e Milazzo di completare quelle attività previste nel Pot 2018-2020 e che richiedono una totale autonomia per almeno altri 36 mesi. E' necessario dare al nuovo Governo nazionale la possibilità di verificare lo stato di attuazione della riforma, così come previsto, e procedere alla rimodulazione delle Autorità di Sistema secondo le esigenze che emergono dai territori e dalla necessità di innalzare il livello di competitività del sistema portuale del Paese. Riteniamo, infine, anche, di poter rivendicare il diritto della nostra comunità a partecipare attivamente alle scelte che si riflettono in modo così determinante sull' ecosistema economico marittimo e portuale. La Camera di commercio di Messina, quale sintesi del mondo produttivo e del lavoro della Città Metropolitana, interpreterà in tal senso la propria missione istituzionale».

Messina, Blandina sull'Autorità portuale: "l'attuazione della riforma dei Porti deve essere rinviiata"

Messina, l'intervento del presidente Blandina sull'Autorità portuale: l'attuazione della riforma dei Porti, con l'insediamento degli organi dell'Autorità di Sistema di Gioia Tauro, deve essere rinviata. La presa di posizione del presidente Musumeci sulla difesa dell'Autorità portuale di Messina e Milazzo afferma il presidente della Camera di commercio, Ivo Blandina impegna tutte le istituzioni e i portatori di interesse della Città Metropolitana ad assumere una linea precisa a tutela dell'economia del principale Sistema portuale della Regione. Emerge con grande evidenza, in una fase in cui proprio autonomia e piena funzionalità dell'Ente continuano a generare progetti di infrastrutture e investimenti per decine di milioni di euro, la grandissima potenzialità di crescita del cluster marittimo e portuale». «Un sistema articolato in diversi ambiti produttivi prosegue Blandina con presenze significative sotto il profilo del valore generato e dei livelli occupazionali. L'industria cantieristica registra un incremento di commesse con riflessi sul proprio fatturato e su quello delle imprese dell'indotto, con riflessi positivi sull'occupazione di maestranze locali altamente specializzate; l'impresa armatoriale, con le compagnie di Navigazione impegnate nello Stretto e con le Isole minori, con presenze diversificate e significative nella navigazione veloce, nel cabotaggio e nelle Autostrade del Mare, comprese quelle impegnate nei servizi di Rimorchi; i terminalisti, gli operatori intermodali, gli spedizionieri e gli Agenti marittimi, gestori di attività di servizio e imprese portuali; provveditori di bordo, fornitori di bunker, servizi accessori. Un vero e proprio Cluster marittimo e portuale che vede impegnate imprese che si confrontano quotidianamente nel mercato internazionale dimostrando capacità competitive con i migliori operatori». «Attività al servizio dei circa 10 milioni di passeggeri che utilizzano i nostri porti in arrivo e in partenza aggiunge il presidente dell'Ente camerale di circa 400 mila crocieristi, 6,5 milioni tonnellate di merci RO-RO, di 20 milioni di tonnellate di rinfuse liquide, di 300 mila tonnellate di prodotti siderurgici e merci convenzionali, di un milione di passeggeri nei collegamenti con le Eolie. Tutti settori che fanno registrare volumi in crescita e che richiedono una politica gestionale finalizzata al miglioramento complessivo delle prestazioni, in termini di efficienza e di livello di servizio congiuntamente al contenimento dei costi. Tutto ciò che, in

-segue

definitiva, permette al nostro Sistema portuale di essere sempre più attrattivo attraverso la specializzazione delle infrastrutture e l'utilizzo opportunistico delle reti cui è connesso». «Il Programma operativo triennale dell'Autorità Portuale, approvato dal Comitato portuale di cui fa parte la Camera di commercio di Messina, traccia una traiettoria di sviluppo attraverso una serie di investimenti distribuiti su tutti gli scali del Sistema continua Blandina gli interventi programmati per il triennio comportano un impegno di circa 317 milioni di euro. Pienamente sostenibili, come dimostrano i dati sulle risorse dell'AP: liquidità disponibile euro 134.000.000, avanzo di amministrazione euro 83.000.000, entrate correnti annuali euro 19.000.000, entrate per tasse portuali euro 15.000.000». «L'attuazione della riforma dei Porti, con l'insediamento degli organi dell'Autorità di Sistema di Gioia Tauro, deve essere rinviata conclude il presidente della Camera di commercio bisogna consentire al nuovo Governo della Regione Sicilia di fare una analisi completa e di darsi una strategia sul sistema dei trasporti della Regione, definendo il nesso di coerenza con la pianificazione nazionale e dell'Unione Europea, alla luce degli assetti e dei bisogni di mobilità e di trasporto dettati dall'economia dell'Isola. Si deve permettere all'Autorità portuale di Messina e Milazzo di completare quelle attività previste nel POT 2018-2020 e che richiedono una totale autonomia per almeno altri 36 mesi. E' necessario dare al nuovo Governo nazionale la possibilità di verificare lo stato di attuazione della riforma, così come previsto, e procedere alla rimodulazione delle Autorità di Sistema secondo le esigenze che emergono dai territori e dalla necessità di innalzare il livello di competitività del sistema portuale del Paese. Riteniamo, infine, anche, di poter rivendicare il diritto della nostra comunità a partecipare attivamente alle scelte che si riflettono in modo così determinante sull'ecosistema economico marittimo e portuale. La Camera di commercio di Messina, quale sintesi del mondo produttivo e del lavoro della Città Metropolitana, interpreterà in tal senso la propria missione istituzionale».

Il presidente della Camera di Commercio Ivo Blandina riafferma la necessità di difendere l'**Authority di Messina-Milazzo**

Un sistema marittimo e portuale autonomo e in crescita

«La presa di posizione del presidente Musumeci sulla difesa dell'**Autorità portuale di Messina** e Milazzo impegna tutte le istituzioni e i portatori di interesse della Città metropolitana ad assumere una linea precisa a tutela dell'economia del principale Sistema **portuale** della Regione. Emerge con grande evidenza, in una fase in cui proprio autonomia e piena funzionalità dell'Ente continuano a generare progetti di infrastrutture e investimenti per decine di milioni di euro, la grandissima potenzialità di crescita del cluster marittimo e **portuale**». Ivo Blandina non ha dubbi: è qui, e ora, che si gioca la partita decisiva.

«Un sistema articolato in diversi ambiti produttivi - spiega il presidente della Camera di Commercio - con presenze significative sotto il profilo del valore generato e dei livelli occupazionali. L'industria cantieristica registra un incremento di commesse con riflessi sul proprio fatturato e su quello delle imprese dell'indotto, con riflessi positivi sull'occupazione di maestranze locali altamente specializzate; l'impresa armatoriale, con le compagnie di navigazione impegnate nello Stretto e con le Isole minori, con presenze diversificate e significative nella navigazione veloce, nel cabotaggio e nelle Autostrade del mare, comprese quelle impegnate nei servizi di rimorchi; i terminalisti, gli operatori intermodali, gli spedizionieri e gli agenti marittimi, gestori di attività di servizio e imprese **portuali**; provveditori di bordo, fornitori di bunker, servizi accessori. Un vero e proprio Cluster marittimo e **portuale** che vede impegnate imprese che si confrontano quotidianamente nel mercato internazionale dimostrando capacità competitive con i migliori operatori. Attività al servizio dei circa 10 milioni di passeggeri che utilizzano i nostri porti in arrivo e in partenza - aggiunge Blandina - di circa 400 mila crocieristi, 6,5 milioni tonnellate di merci ro-ro, di 20 milioni di tonnellate di rinfuse liquide, di 300 mila tonnellate di prodotti siderurgici e merci convenzionali, di un milione di passeggeri nei collegamenti con le Eolie. Tutti settori che fanno registrare volumi in crescita e che richiedono una politica gestionale finalizzata al miglioramento complessivo delle prestazioni, in termini di efficienza e di livello di servizio congiuntamente al contenimento dei costi. Tutto ciò che, in definitiva, permette al nostro Sistema

-segue

portuale di essere sempre più attrattivo. Il Programma operativo triennale dell' **Autorità portuale**, approvato dal Comitato di cui fa parte la Camera di Commercio, traccia una traiettoria di sviluppo attraverso una serie di investimenti distribuiti su tutti gli scali del Sistema, gli interventi programmati per il triennio comportano un impegno di 317 milioni. Pienamente sostenibili, come dimostrano i dati sulle risorse dell' Ap: liquidità disponibile di 134 milioni, avanzo di amministrazione di 83 milioni, entrate correnti di 19 milioni, entrate per tasse **portuali** di 15 milioni. L' attuazione della riforma dei porti, con l' insediamento degli organi dell' **Autorità di sistema di Gioia Tauro**, deve essere rinviata - insiste il presidente dell' Ente camerale -, bisogna consentire al nuovo Governo siciliano di fare una analisi completa e di darsi una strategia sul sistema dei trasporti della Regione, definendo il nesso di coerenza con la pianificazione nazionale e dell' Unione Europea, alla luce degli assetti e dei bisogni di mobilità e di trasporto dettati dall' economia dell' Isola.

Si deve permettere all' **Autorità portuale di Messina e Milazzo** di completare quelle attività previste nel "Pot" 2018-2020 e che richiedono una totale autonomia per almeno altri 36 mesi. È necessario dare al nuovo Governo nazionale la possibilità di verificare lo stato di attuazione della riforma, così come previsto, e procedere alla rimodulazione delle **Autorità di sistema** secondo le esigenze che emergono dai territori e dalla necessità di innalzare il livello di competitività del sistema **portuale** del Paese.

Riteniamo, infine, anche, di poter rivendicare il diritto della nostra comunità a partecipare attivamente alle scelte che si riflettono in modo così determinante sull' ecosistema economico marittimo e **portuale**. La Camera di commercio di **Messina** - conclude Blandina - interpreterà in tal senso la propria missione istituzionale». (l.d.)

Messina: De Simone, linee di sviluppo per i porti dello Stretto Il Commissario De Simone traccia la programmazione 2018-2020

MESSINA - Antonino De Simone commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina, affiancato recentemente da Ettore Gentile, nuovo segretario generale facente funzioni, prosegue alla guida dei due porti siciliani anche se in attesa di conoscere il futuro dell'Ente, e traccia le linee di sviluppo e la rete di collaborazione interistituzionale necessaria per una programmazione sostenibile della portualità dello Stretto che rende noti tramite comunicato:.

“Continuo a lavorare come fosse il primo giorno, - ha dichiarato De Simone - assicurando nuovi investimenti e programmando opere fondamentali per i porti di Messina e Milazzo. Il Comitato portuale ha approvato il nuovo Bilancio e il Piano Operativo Triennale 2018-2020, ricco di interventi strategici che garantiranno ampio respiro alle attività portuali e allo sviluppo e all'occupazione del territorio.”

La città di Messina e l'Autorità Portuale hanno intrapreso un percorso comune improntato alla condivisione e volto al rafforzamento delle funzioni portuali, superando vecchie visioni di sviluppo antitetiche fra città e infrastrutture portuali e ferroviarie. L'obiettivo operativo è il rafforzamento strategico dell'asse Zona Falcata-Tremestieri, ove il porto storico e quello di Tremestieri assumono la funzione di attrattori di sviluppo commerciale e turistico, grazie all'importante flusso crocieristico.

Lungo quest'asse si innestano pertanto un set di progetti coordinati, orientati a: 1) rafforzare la multimodalità grazie alla connessione ferroviaria alla rete portuale e al collegamento dell'ultimo miglio tra la rete autostradale e la rete portuale;

2) favorire l'accessibilità marittima e lo sviluppo di funzioni e servizi connessi alla fruizione del mare;

3) riqualificare il waterfront e i servizi a crocieristi e passeggeri; 4) favorire la connessione tra attività industriali e produttive e sviluppo della portualità.

*A testimonianza di tale processo virtuoso l'Autorità portuale ha proceduto al cofinanziamento dell'ammodernamento della Via Don Blasco, per un totale di 5 milioni di euro al Comune di Messina, quale soggetto attuatore, ai fini del miglioramento delle condizioni connesse al cosiddetto “ultimo miglio” ed al recente avvio del contratto di **completamento dello scalo ro/ro di Tremestieri**.*

*E sempre in quest'ottica ha previsto due cofinanziamenti, sempre al Comune di Messina, per il recupero di aree e la riqualificazione dell'area **Stazione Marittima-S.Cecilia**, il primo comprendente la bonifica di aree e realizzazione di un parco urbano “Maregrosso-Via Don Blasco” per 7 milioni di euro di cofinanziamento e il secondo comprendente la bonifica di aree e realizzazione di un parco urbano “Stazione Marittima” per 19 milioni e 850 mila di euro di cofinanziamento.*

*A servizio degli importanti flussi **crocieristici** del porto di Messina è stata poi prevista la realizzazione del **nuovo terminal crociere** per una spesa di 2 milioni di euro. Il crocierismo è ormai diventato per Messina un traffico cruciale e il nostro porto continua ad attrarre più di venti compagnie internazionali e a confermarsi fra i principali scali mediterranei.*

“Da anni l'Autorità Portuale stimola la città e il territorio a mostrare la sua bellezza e ad organizzarsi al meglio per offrire servizi turistici più efficienti.

-segue

Grazie a questa intensa collaborazione con gli operatori marittimo-portuali, le categorie produttive e gli Enti Pubblici (nell'ambito soprattutto dell'ufficio di coordinamento per il crocierismo attivato fra Autorità portuale e assessorato al turismo del Comune di Messina), questo messaggio è sempre più percepito da compagnie e crocieristi che sembrano gradire molto Messina e le mete escursionistiche della provincia. Le nuovi mega navi in uscita dai cantieri europei inseriscono sempre la nostra città nei loro itinerari inaugurali e le previsioni per il prossimo anno confermano flussi stabili con circa 370 mila passeggeri e 170 scali".

Altrettanto considerevole è l'impegno previsto per il **porto di Milazzo** e il suo comprensorio. Fra le opere più significative il POT prevede, in cofinanziamento con il Comune di Milazzo, la progettazione e la realizzazione, per un totale di € 3.000.000,00, di una nuova strada di collegamento fra l'asse viario e il porto, il cui studio di fattibilità è già stato completato. Si tratta anche in questo caso di un intervento strategico, in collaborazione con l'Amministrazione Comunale, mirato a garantire una viabilità dedicata di accesso alle aree portuali in alleggerimento delle arterie viarie cittadine dal traffico gommatto diretto al porto.

E' stato inoltre previsto l'allargamento del Molo Foraneo, al fine di realizzare una banchina di maggiore larghezza idonea sia per le operazioni commerciali che per i servizi destinati al crocierismo, permettendo una migliore fruizione di tale area. Il costo dell'intervento è di € 7.000.000,00. E ancora, sempre nell'ottica di potenziare le infrastrutture dedicate al traffico crocieristico, l'Authority ha previsto la realizzazione di un pontile e delle necessarie dotazioni per consentire l'ormeggio all'esterno del Molo Foraneo di navi da crociera.

Permangono invece gli impegni relativi alle opere di potenziamento del porto, quali i lavori di dragaggio del porto ed i lavori di completamento delle banchine di accosto e dragaggio fondali operativi. Ottenute le autorizzazioni aggiuntive da parte del Ministero dell'Ambiente, e superate alcune difficoltà tecniche, è stato possibile avviare e procedere con l'iter di realizzazione delle opere.

Altra opera di assoluta importanza, già da anni discussa e finalmente in corso di avvio, è il nuovo pontile commerciale in località Giammoro, che in futuro potrebbe assorbire il traffico siderurgico presente sui porti di Messina e Milazzo fornendo ulteriore slancio al settore siderurgico. Il pontile, tuttavia, è stato concepito per poter movimentare all'occorrenza anche rinfuse di altra natura. Dopo i rallentamenti dovuti ai vari ricorsi pendenti al TAR l'iter è stato sbloccato con affidamento all'impresa aggiudicataria e tutt'ora in corso di attuazione. La realizzazione dell'opera prevede un impegno finanziario di 25 milioni

Quest'ultima opera ben si inserisce nella programmazione di opere di arricchimento infrastrutturale dell'area, dove, di concerto con le altre Amministrazioni competenti, si vorrebbe in futuro istituire una ZES, iniziativa da anni sollecitata e promossa proprio dall'Autorità portuale."

Pertanto il 2017 si è concluso con un bilancio positivo - conclude l'Authority- "per tutte le attività poste in essere e soprattutto portate a termine, che fanno ben sperare per il futuro di tutto il "cluster" marittimo dei porti di Messina e Milazzo e delle rispettive cittadinanze".

Il Comitato Portuale di Messina ha approvato il Piano Operativo Triennale 2018-2020

A conclusione del 2017 Antonino De Simone, commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina, ha fatto il punto sull'attività dell'ente che gestisce i porti di Messina e Milazzo in attesa di conoscere il futuro dell'authority portuale, che il decreto governativo di riforma della legislazione in materia portuale dello scorso anno ha stabilito doversi accorpate a quella di Gioia Tauro per costituire l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto, nuovo ente con giurisdizione, oltre che sui porti di Gioia Tauro, Messina e Milazzo, anche sugli scali di Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria.

De Simone, che alla guida dell'ente di Messina è affiancato ora dal nuovo segretario generale facente funzioni Ettore Gentile, ha reso noto che il Comitato Portuale ha approvato il nuovo bilancio e il Piano Operativo Triennale 2018-2020 che - ha specificato - è «ricco di interventi strategici che garantiranno ampio respiro alle attività portuali e allo sviluppo e all'occupazione del territorio».

De Simone ha spiegato che per Messina l'obiettivo operativo è il rafforzamento strategico dell'asse Zona Falcata-Tremestieri, ove il porto storico e quello di Tremestieri assumono la funzione di attrattori di sviluppo commerciale e turistico, grazie all'importante flusso crocieristico. Lungo quest'asse si innestano una serie di progetti coordinati orientati a rafforzare la multimodalità, grazie alla connessione ferroviaria alla rete portuale e al collegamento dell'ultimo miglio tra la rete autostradale e la rete portuale, a favorire l'accessibilità marittima e lo sviluppo di funzioni e servizi connessi alla fruizione del mare, a riqualificare il waterfront e i servizi a crocieristi e passeggeri e a favorire la connessione tra attività industriali e produttive e sviluppo della portualità.

Tra gli investimenti, a servizio del traffico crocieristico nel porto di Messina, che nel 2016 è stato di 367mila passeggeri, è stata prevista la realizzazione del nuovo terminal crociere per una spesa pari a due milioni di euro De Simone ha sottolineato che le nuovi mega navi da crociera in uscita dai cantieri europei inseriscono sempre Messina nei loro itinerari inaugurali e - ha precisato - «le previsioni per il prossimo anno confermano flussi stabili con circa 370.000 passeggeri e 170 scali». Relativamente al porto di Milazzo e al suo comprensorio, fra le opere più significative il POT prevede, in cofinanziamento con il Comune di Milazzo, la progettazione e la realizzazione, per un totale di tre milioni di euro di una nuova strada di collegamento fra l'asse viario e il porto, il cui studio di fattibilità è già stato completato. È stato inoltre previsto l'allargamento del Molo Foraneo al fine di realizzare una banchina di maggiore larghezza idonea sia per le operazioni commerciali che per i servizi destinati al crocierismo, con un intervento del costo di sette milioni di euro.

Sempre nell'ottica di potenziare le infrastrutture del porto di Milazzo dedicate al traffico crocieristico, l'Autorità Portuale ha programmato anche la realizzazione di un pontile e delle necessarie dotazioni per consentire l'ormeggio di navi da crociera all'esterno del Molo Foraneo. Permangono inoltre gli impegni relativi alle altre opere di potenziamento del porto, quali i lavori di dragaggio ed i lavori di completamento delle banchine di accosto e dragaggio fondali operativi. L'authority portuale ha evidenziato che un'altra opera di assoluta importanza, già da anni discussa e finalmente in corso di avvio, è il nuovo pontile commerciale in località Giammoro, che in futuro potrebbe assorbire il traffico siderurgico presente sui porti di Messina e Milazzo fornendo ulteriore slancio al settore siderurgico. Il pontile è stato concepito per poter movimentare all'occorrenza anche rinfuse di altra natura. L'ente ha specificato che, dopo i rallentamenti dovuti ai vari ricorsi pendenti al TAR l'iter è stato sbloccato con affidamento all'impresa aggiudicataria e che l'opera, per cui è previsto un investimento di 25 milioni di euro, è tuttora in corso di attuazione.

Patto sulla Falce Studi e tre gare ma si rischia la stagnazione

Navarra: «La Regione dia notizie sul Prg, serve adesso una Fase 2»

Alessandro Tumino Ma cosa è successo al Patto per la Falce? Si corre forse il rischio che la migliore novità degli anni 2016 e 2017 per costruire un futuro migliore a Messina sia finita già nei cassetti? In linea generale non sembra così: vincente resta la scelta dell' accordo scritto tra le Istituzioni, per disinquinare e valorizzare l' area demaniale più importante della città. Alcuni percorsi vanno avanti, almeno in termini di studio scientifico da un lato e di prime procedure di gara dall' altro, e quindi indietro non si tornerà forse mai più.

C' è però un rischio di stagnazione, quello che non si utilizzi più lo strumento trasparente del Tavolo delle Istituzioni (Autorità portuale, Regione, Comune) vivificato dal ruolo di garanzia svolto dall' Università degli Studi. Ovvero i programmi nuovi, i relativi fondi, le precise scadenze. La bonifica è un percorso complesso, cui s' intreccia l' iter altrettanto complesso del nuovo Piano regolatore portuale. Messina attende ancora - principalmente dalla Regione - che entri in vigore il nuovo Prg del porto, quello che ingloba il "Patto per la Falce" al quale il Comune ha concorso grazie all' obiettivo condiviso da tutti del "Parco storico-naturalistico" della Real Cittadella e al

connesso accordo sulle "cubature massime" realizzabili tra l' ex inceneritore e l' ex degassifica i due ecomostri già spazzati via. Senza il nuovo Prg, il rischio è che l' attuale fase 1 in corso - da un lato gli studi dell' Università per creare il Sit della Falce (Sistema informativo territoriale) e all' altro tre imminenti gare per circa 70.000 da parte dell' Autorità portuale per carotaggi, campionamenti e indagini termografiche con droni) conducano a risultati preziosissimi e al contempo davanti a un muro dove ci si ferma: continua a vigere quel Prg del 1955, quello che ha consentito che della Falce di Messina si facesse uno sfacelo. Fa forse comodo a qualcuno?

Il rettore dell' Università Pietro Navarra, da noi interpellato, è il primo a mettere le mani avanti: «Né noi né l' Autorità portuale ci siamo fermati. Da pochi giorni il nostro CdA ha approvato la proposta di atto aggiuntivo firmata dal commissario De Simone gli ultimi adempimenti tecnici. Serve, però, avere notizie dell' iter del Prg del porto e quindi anche della programmazione finanziaria della Regione: ricordo che l'

ex assessore regionale all' Ambiente Croce aveva sottolineato l' importanza dell' onorare alcune scadenze temporali per il Prg e al contempo in merito all' ampia disponibilità di fondi regionali per le bonifiche.

Serve, insomma, una Fase 2, e sono convinto che il Governo Musumeci, con il nuovo assessore regionale all' Ambiente, vorrà dare il suo apporto».

Stessa linea per De Simone: «Siamo pronti ad avviare le tre piccole gare che servono per quei tipi di rilievi che l' Ateneo non poteva effettuare "in house". Attendiamo ormai a breve la firma finale del rettore».

Cantieri in procinto di essere avviati e gare già bandite per un importo complessivo di 300 milioni di euro

Il 2018 e le sue opere: non più parole e omissioni

Ai "soliti" porto di Tremestieri, don Blasco e Bisconte, si aggiungono Palagiustizia, scuole e altri interventi

Lucio D' Amico Adesso si vedrà quanta differenza c' è tra il dire e il fare e quanta capacità avranno i soggetti competenti (amministrazione comunale, dipartimenti, burocrazia regionale, imprese appaltatrici) a colmare quel divario che sempre rende improbo, se non impossibile, il passaggio dall' altra parte del ponte, dai progetti annunciati e anche dai cantieri aperti alle opere realmente ultimate e consegnate alla città.

Se non ora quando? Il 2018 potenzialmente è l' anno in cui si potranno avviare progetti finanziati per oltre 300 milioni di euro. Non sono cifre sparate a caso, ma si tratta dei numeri indicati dal sindaco Accorinti e dall' assessore allo Sviluppo economico Guido Signorino durante la conferenza stampa di fine anno. «Riparte il ciclo degli investimenti pubblici a Messina», è il mantra degli ultimi mesi dell' amministrazione comunale. L' elenco non è semplice da fare, proprio per quella ritrosia che ci blocca in partenza, quella mancanza di fiducia (ahinoi, giustificata da quanto avvenuto in decenni di proclami e di incompiute) che ci rende prudenti di fronte a promesse e annunci roboanti.

Nei prossimi mesi - ma già a partire da gennaio e febbraio - dovrebbero cominciare a trovare attuazione innanzitutto tre delle opere pubbliche più attese e importanti: il nuovo porto di Tremestieri, la ristrutturazione della via collegamento tra lo svincolo di Gazzi e il molo Norimberga (nuova via Don Blasco) e la riqualificazione viaria e ambientale del torrente Bisconte-Catarratti (di cui parliamo diffusamente nella pagina che segue). Già soltanto con questi tre appalti, si supera l' importo di 130 milioni di euro. Gli step previsti ovviamente sono diversi così come la durata complessiva dei lavori: sulla carta, il porto di Tremestieri dovrebbe essere completato entro l' inizio del 2020, la nuova via Don Blasco tra il 2020 e il 2021, il torrente Bisconte-Catarratti entro la primavera-estate del 2023.

Per metà gennaio è stata preannunciata una conferenza stampa durante la quale saranno ufficializzati i passaggi da compiere per aprire un altro importante cantiere: quello del secondo Palazzo di giustizia, per il quale sono a disposizione 17 milioni di euro e che verrà realizzato sulla superficie di 36 ettari dell' Ospedale militare, che continuerà a svolgere le proprie funzioni in un' altra struttura da realizzare. E

Direttivo di fine anno per la Filt Cgil di Siracusa: "ripartire da infrastrutture e intermodalità"

Per il segretario della Filt di Siracusa - Vera Uccello - vi è la ferma convinzione che il trasporto ha un ruolo primario per lo sviluppo e l'occupazione, soprattutto nel meridione e nel nostro territorio. Se si vuole invertire la tendenza dell'economia, le infrastrutture rappresentano per la sindacalista la premessa per il rilancio dello sviluppo economico del territorio. "I trasporti - afferma - vanno visti dentro una cornice di innovazione di infrastrutture intermodali, che mette tali temi al centro del confronto della politica siciliana e nazionale. Alle infrastrutture, infatti, si ricollegano i temi dell'occupazione, ma anche quelli della qualità della vita. Quindi i trasporti, la mobilità e l'intermodalità sono le priorità, volano di sviluppo economico ed occupazionale per tutti i settori produttivi. È essenziale quindi ridare valore al Lavoro, che in questi anni, a causa della crisi, ha perso il suo valore e peso effettivo". Questo è l'auspicio con cui apre i lavori del direttivo di fine anno il segretario della Filt Cgil, direttivo svoltosi in via eccezionale del salone della **Autorità Portuale di Sistema Sicilia Orientale di Augusta**, proprio per sottolineare che il porto di Augusta e l'**Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale** rappresenta il volano di sviluppo economico ed occupazionale del nostro territorio tutto. La Filt chiude il 2017 in positivo, convinto di aver fatto bene ma soprattutto di avere un punto fermo da cui puntare, per lo sviluppo e l'occupazione nel nuovo anno, quello dell'autorità di sistema portuale. Nel 2017 infatti è stata approvata la nuova pianta organica che prevede l'ampliamento di ulteriori 35, fra dipendenti dirigenti quadri, inoltre la firma dell'Accordo Quadro tra Ministero delle Infrastrutture e Ferrovie dello Stato per il collegamento ferroviario con il porto, l'approvazione del Piano portuale e la contrattazione di secondo livello in applicazione del contratto nazionale di lavoro. Il direttivo della Filt di fine anno si è svolto proprio consapevole di ciò, e ha visto la presenza di tutti i componenti del comitato, rappresentanti di tutti i settori dei trasporti, dal gommato agli spedizionieri, all'attività della logistica dei servizi e del ferrato. Per Vera Uccello quindi lo sviluppo e l'occupazione passa dalla interconnessione che avviene nei trasporti e fra le infrastrutture del territorio. Quindi mira anche a confermare l'attività di infrastrutturazione ferroviaria, stradale e autostradale collegati con porto e aeroporti di Fontanarossa e di Comiso. "Forte di ciò - conclude - anche per i dati dell'attività di sviluppo del **Sistema Portuale** che sono positivi con un trend di aumento che vedono confermare lo sviluppo del Porto di Augusta con la vocazione industriale e nell'ambito mercologico e del movimento containers, e crocieristico del Porto di Catania, che insieme alla logistica integrata e alla capacità di attrarre traffico potrà creare enormi opportunità di sviluppo. Tocca adesso alla politica e alle istituzioni e al nuovo governo siciliano, fare la sua parte, accelerare il passo e procedere all'approvazione del decreto per lo sviluppo del sud e l'applicazione delle Zone Economiche Speciali (ZES), collegate alle zone **portuali**, che potranno dare ulteriori opportunità di sviluppo economico ed occupazionale alle imprese del territorio".

A Trapani e Porto Empedocle tornano i diritti portuali

L' Autorità portuale di sistema del Mare ha uniformato i costi in tutti i porti di propria competenza. Scontenti i sindaci delle Isole minori, secondo i quali la maggiore spesa sarà scaricata sui passeggeri

PALERMO - Dopo dieci anni tornano i diritti portuali a Trapani e saranno introdotti anche a Porto Empedocle. Lo ha disposto Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità portuale di sistema del Mare di Sicilia occidentale. A Trapani erano stati soppressi dieci anni fa contestualmente alla scomparsa dell' Autorità portuale, mentre per Porto Empedocle sarà la prima volta. E già mugugnano i sindaci delle isole minori denunciando che il costo finale sarà scaricato sui passeggeri. "Ma la decisione - spiega Monti - scaturisce dall' obbligo di uniformare i diritti autonomi in tutti i porti dell' Autorità". Sono stati presi a riferimento quelli in vigore a Palermo e Termini Imerese. Così, per ogni passeggero diretto verso una delle isole minori è prevista una spesa di 52 centesimi a corsa, quindi un euro e 4 centesimi fra andata e ritorno. Ed ancora, 3,55 euro per ogni passeggero delle navi ro-ro (con a bordo auto e camion) in imbarco o sbarco; 1,9 euro per ogni crocerista in transito; 2,5 euro per ogni crocerista in imbarco/sbarco (ad eccezione del porto di Palermo dove il costo è di un euro data l' indisponibilità della stazione marittima); 10 centesimi per ogni tonnellata di merce alla rinfusa imbarcata o sbarcata; 20 centesimi per ogni tonnellata di merce varia imbarcata o sbarcata; 1,6 euro per ogni automezzo pesante imbarcato o sbarcato dalle navi traghetto; 90 centesimi per ogni auto commerciale imbarcata o sbarcata dalle navi traghetto; 1,7 euro per ogni auto a seguito di passeggeri imbarcata o sbarcata dalle navi traghetto; 5 centesimi per ogni tonnellata di prodotto liquido imbarcata o sbarcata; 1,03 euro per ogni contenitore lolo (trasporto di merci) imbarcato o sbarcato.

-segue

assieme al Palagiustizia, dovrebbero entrare nel vivo gli interventi del "Progetto Capacity", quel modello di nuove politiche di risanamento urbano e di recupero sociale che si sta sperimentando a Fondo Saccà (ma presto sarà coinvolto anche Fondo Fucile) con finanziamenti pubblici pari a 18 milioni di euro e altre risorse (quasi 4 milioni) messe a disposizione da privati come la Fondazione di Comunità.

Ci sono, poi, i progetti di difesa del suolo e delle coste per le quali il Comune ha ricevuto fondi per oltre 50 milioni di euro, importo destinato a lievitare ulteriormente quando si avranno - come ha sottolineato l'assessore Sergio De Cola - gli esiti del bando regionale attualmente in valutazione per gennaio-febbraio 2018.

Sul fronte dell' edilizia scolastica vi sono tre interventi, per un totale di 2 milioni 400 mila euro, che possono partire a breve. Si tratta dei lavori già aggiudicati (lo scorso 27 dicembre) per le scuole Verona Trento e Crispi-Pascoli e per quella di Bisconte (il bando di gara è pronto). Poi, in fase di affidamento delle progettazioni esecutive, vi sono le scuole Ferraù e di Giampileri, la "Martino" e la "Gallo-Mazzini", per un importo complessivo di oltre 4 milioni di euro. A questi vanno aggiunti gli interventi delle verifiche sismiche finanziati dal Masterplan e che riguardano 18 plessi (in 9 casi i lavori sono stati già affidati, negli altri le gare sono in corso), con il coinvolgimento successivo di altri 28 edifici. Poi, ci sono i 13 milioni e mezzo di euro relativi alle gare bandite dal Dipartimento manutenzioni immobili comunali (in corso, tra gli altri, i lavori di ristrutturazione del complesso edilizio Zancle) e i 5 milioni di euro per gli impianti sportivi.