



Dai Porti:

Trieste:

"...Al centro dell'Europa..." (Corriere della Sera)

Genova:

"...Le soluzioni per fare arrivare i Tir..." (Giornale di Sicilia)

"...Stop ai treni verso Sampierdarena..." (Il Secolo XIX)

"...Vie alternative..." (Il Secolo XIX)

"...Bypass a mare, progetto pronto..." (Il Secolo XIX)

Piombino:

"...Sei assunzioni all'Autorità di Porto..." (Il Telegrafo)

Livorno:

"...Comincia davvero la demolizione del relitto Urania..." (Il Telegrafo)

Napoli:

"...Il Salotto dello Shipping 2018 di Napoli sarà dedicato a Genova..."
(Affari Italiani)

Catania:

"...Per l'interporto 39 milioni..." (La Sicilia)

Gioia Tauro:

"...La Zes non decolla. Dubbi sul Governo?..." (Gazzetta del Sud)

Altre notizie di porti italiani ed esteri

L' intervista

«Al centro dell' Europa Ecco perché ai cinesi piace il porto di Trieste»

Il sottosegretario Geraci: sui trasporti sanno più di tutti

Il governo Conte ha deciso di aprire le porte dell' Italia alla Cina. A fine mese, il ministro dell' Economia Giovanni Tria, sarà a Pechino per incontri politici. In parallelo, una missione coordinata dal sottosegretario allo Sviluppo Michele Geraci (che a Shanghai vive da dieci anni) sarà nel Paese, dal 28 agosto al 2 settembre, per parlare di affari. «Vogliamo trasmettere alla Cina - dice Geraci - l' idea che è il governo italiano, non qualche individuo, a intraprendere una nuova strada di rapporti intensi. Cercheremo investitori che possano sostituire la Banca centrale europea quando gli acquisti di Btp da parte di quest' ultima termineranno, a fine anno. E vogliamo trovare occasioni di business comuni».

Pechino è pronta a comprare titoli italiani?
«La Cina cerca investimenti alternativi a quelli effettuati finora. Il fatto che i rendimenti dei titoli italiani siano più elevati di altri, paradossalmente è qualcosa che li rende attraenti. Ma nel nostro viaggio vogliamo avere un approccio sistemico. Dei titoli pubblici si occuperà maggiormente Tria, io mi concentrerò su altri tipi di cooperazione, dai progetti cinesi sulla Via della Seta all' Africa, dall' immigrazione agli investimenti in Italia».

Lei parla di investimenti cinesi in Italia. Di che tipo?

«Non trovo interessanti tanto le acquisizioni dirette, quanto gli investimenti greenfield, che partono da zero, oppure ingressi in imprese per portare capitali e rafforzarle. Come è successo in Ungheria e sta succedendo in Austria: aumenti di capitale per finanziare la crescita».

Alcuni Paesi europei, come la Germania, stanno invece cercando di limitare gli investimenti cinesi, soprattutto in settori strategici.

«I tedeschi si sono svegliati dopo che è stata comprata la loro Kuka Robotics, considerata strategica. Ma se in Italia i cinesi investiranno in infrastrutture o in trasporti, non vedo problemi. Anzi. Se in un porto italiano realizzano un molo in più, sono i benvenuti.

Lo stesso nelle linee aeree: se prendessero una quota di minoranza in Alitalia non vedrei il problema.



Un'ingressa epica nei ripetuti nel racconto medio del suo protagonista.

Il romanzo del grande esploratore, trascritto dall'editore Solferino del Museo Nazionale della Montagna di Torino, è il racconto più completo mai scritto della storia della montagna italiana.

SOLFERINO
A cura di Solferino

Il libro è in vendita presso tutti i librai e presso il sito www.solferino.it

-segue

Più in generale, nelle infrastrutture non siamo messi bene: possono portare un contributo positivo.

Su infrastrutture e trasporti oggi la Cina è il Paese che ne sa di più».

Si parla di un investimento di Pechino nel porto di Trieste.

«La Cina cerca un porto nell' Adriatico del Nord, per raggiungere l' Europa con le sue merci: il più a Nord possibile, perché muoversi per via d' acqua costa meno che muoversi per via terra. Trieste sarebbe la soluzione migliore: investimenti cinesi per ampliarne la capacità, anche logistica. La posizione della città è ottima per loro: non tanto perché è in Italia, ma perché è sul confine, ha connettività con l' Europa dell' Est e del Nord».

Cosa direte ai cinesi?

«Vorremmo dire loro dove investire. Non come in passato quando si parlava di tante ipotesi, generiche, per i porti.

Il loro interesse si concentra su Trieste. Per noi è un' opportunità».

La Ue è però scettica sull' espansione cinese. Gli ambasciatori dell' Unione a Pechino hanno scritto una lettera nella quale dicono che gli interessi della Cina non sono quelli dell' Europa.

«Meno l' ambasciatore ungherese. Sono timori che vengono sempre dai Paesi dell' Europa del Nord. Nessuno in Grecia si lamenta del fatto che i cinesi abbiano ampliato il Pireo. Perché la Ue si dovrebbe preoccupare di Trieste? Che timori può avere l' Olanda se entrano in Alitalia? Forse la Lufthansa li potrebbe avere.

Non capisco. Temo che dal Sud arrivi più concorrenza?».

Il fatto è che Pechino fa prestiti per lo più a Paesi finanziariamente deboli, poi ricattabili.

«In parte è vero. Non credo che però l' Italia potrebbe finire nella cosiddetta trappola del debito: finirci o meno non dipende dal prestatore, ma dal Paese che riceve l' investimento. L' Italia ha molte risorse e credo che il rapporto tra Roma e Pechino possa essere un buon connubio. Loro intervengono in un Paese per volta, in Europa. Noi abbiamo la possibilità di essere quelli più avanti, in questo rapporto: possiamo puntare a una relazione privilegiata».

DANILO TAINO

LA RIPRESA. Sarà alleggerita la stretta sul traffico cittadino

Porto, le soluzioni per fare arrivare i Tir

Monica Zunino 000 Il piano con i provvedimenti per garantire l'operatività del porto di Genova e alleggerire la stretta sul traffico cittadino dopo il crollo del ponte Morandi è pronto. Mancano solo i dettagli per il nuovo schema dei trasporti che interessa lo scalo.

«Non si può condizionare la mobilità dei genovesi e non si può deprimere la prima fonte di reddito della città, il suo porto», sottolinea Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona).

I terminalisti ragionano sull'utilizzo di piccoli traghetti per trasportare via mare i semirimorchi, oppure chiatte per far viaggiare solo i container, che si muovono fra Sampierdarena e Prà-Voltri, perché spesso un tir ad esempio ne scarica uno nel porto di Sampierdarena e ne va a caricare un altro a Voltri. Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, che ha già convocato gli Stati generali giovedì prossimo per illustrare le iniziative immediate per non intaccare il servizio alla merce e non gravare sul traffico cittadino da subito raggrupperà i documenti delle aziende associate legati alla merce, per evitare che 6-700 persone viaggino ogni giorno fra i due poli del porto di Genova e metterà a disposizione per tutti il suo ufficio di Voltri.

L'Agenzia delle dogane si sta muovendo a sua volta per sveltire le procedure. Il nodo principale è diminuire il numero dei mezzi che viaggiano fra Voltri e Sampierdarena, quelli che finora passavano proprio su ponte Morandi. Poi c'è la possibilità di utilizzare per i mezzi pesanti la strada all'interno dell'Ilva, transitando dal ponte del Papa per collegarsi con il porto senza passare dalla viabilità cittadina, e ancora, l'ipotesi di tenere aperto il porto anche la notte, ma si stanno ancora valutando i costi.

Poi c'è il ripristino della linea ferroviaria sul Polcevera, bloccata dopo il crollo del ponte. «Riteniamo che la Procura possa in tempi ragionevolmente brevi autorizzare l'ingresso nel cantiere dei tecnici di Rfi per spostare le macerie e ripristinare i binari» spiega Signorini. E poi c'è il «corridoio merci» nell'area Ilva. «Sono tutte operazioni che tra guardano metà settembre per l'entrata in operatività - sottolinea Signorini - E' l'orizzonte ragionevole che ci consentirebbe di attutire l'impatto che oggi è difficile stimare esattamente». Meno di un mese per avere un sistema infrastrutturale che possa compensare la mancanza del Morandi, mentre in queste settimane si inizia a predisporre il tutto. In attesa di un nuovo ponte il porto non si ferma.

DOPO LE FERIE AD ANSALDO

Stop ai treni verso Sampierdarena, in porto scatta la cassa integrazione

Matteo Dell'Antico / GENOVA

Le ripercussioni dovute al crollo di Ponte Morandi si stanno abbattendo anche sull'economia genovese e sull'attività del primo porto d'Italia.

FuoriMuro, società di 106 dipendenti che gestisce le manovre ferroviarie in banchina, è la prima azienda che a Genova ha deciso di fare ricorso alla cassa integrazione a rotazione per i lavoratori che operano nell'area di Sampierdarena, circa il 50% degli occupati totali. «Per i nostri servizi di trasporto ferroviario, con la collaborazione di Rfi, stiamo cercando di arginare le criticità, seppur con pesanti limitazioni, dirottando via Busalla i convogli che trasportano Gpl e merce varia tra Italia e Francia», dice Guido Porta, ad di FuoriMuro. «Riguardo invece alla manovra ferroviaria nel porto storico - aggiunge - purtroppo finché la linea interessata dal crollo non sarà ripristinata resterà completamente inibito a tutte le imprese ferroviarie l'accesso al porto e, di

conseguenza, anche la possibilità di FuoriMuro di movimentare materiale rotabile».

Proprio per questa ragione, sottolineano i vertici della società, non c'è stata altra alternativa se non quella «di introdurre la cassa integrazione a rotazione per il personale operativo, confidando naturalmente che la situazione possa risolversi nel più breve tempo e contenendo le perdite». «Chiediamo - chiude Porta - tutta la cooperazione possibile a Rfi affinché venga accelerata la riapertura della linea ferroviaria».

Dopo il caso di Ansaldo Energia che ha messo in ferie forzate 750 lavoratori su circa 2.600 che operano a Genova, anche il gruppo Spinelli, che in tutta Italia conta quasi 900 dipendenti nel comparto portuale-logistico, ha deciso di prolungare le ferie per una parte dei propri occupati a causa del numero limitato di merci che in questi giorni vengono movimentate sui moli genovesi. Ci sono poi decine di aziende, nella "zona rossa" del crollo, che non hanno po-

tuto riprendere la propria attività dopo la pausa estiva e hanno lanciato un allarme sull'occupazione: chiedono soluzioni immediate per poter tornare a lavorare.

Non si è verificato, ieri, nessun problema per i Tir diretti in porto, molti dei quali prima del crollo attraversavano il Ponte Morandi. Sono stati circa duemila contro i cinquemila che circolano nelle giornate di maggior traffico. «Molte aziende sono ancora chiuse, l'attività riprenderà a settembre: lì avremo il vero banco di prova», dice Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti.

«La rete ferroviaria deve essere potenziata per togliere merce dalla strada», aggiunge il terminalista e armatore Ignazio Messina, mentre Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di TrasportoUnito sottolinea che «per ora il sistema ha retto ma è presto per cantar vittoria». AssArmatore, realtà guidata dall'armatore Stefano Messina, chiede per Genova un «nuovo ponte e il ripristino delle ferrovie». —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

© BY NC ND 4.0 CC BY NC ND 4.0

Vie alternative, intralcio cantieri è la prova del fuoco per il traffico

Genova studia le contromisure per evitare il caos e scommette su navette e metropolitana non stop

Matteo Dell' Antico
Emanuele Rossi / GENOVA

Genova non chiude. Ma oggi è la prima prova del fuoco per il traffico cittadino: primo lunedì lavorativo dopo la settimana del disastro (e del Ferragosto). Il lavoro del porto che non si può fermare, il rientro dalle ferie, i traghetti per chi va in vacanza o torna, i corrieri e le loro consegne.

Tante le misure già messe in campo per il rinforzo del trasporto pubblico. La prova sul campo dirà quali sono le soluzioni più funzionali ad evitare la paralisi. In attesa che partano i cantieri per l'emergenza: quello della nuova strada interna alle aree portuali e il via libera alla "liberazione" delle strade che corrono sotto i pezzi rimasti in piedi del Morandi. Nella consapevolezza, spiegano in Comune, che "il traffico è come l'acqua": incompressibile. E i 75 mila veicoli al giorno che transitavano sul Ponte Morandi (di cui 2000 tir) dovranno essere distribuiti su altre direttrici. O i loro passeggeri dirottati sul trasporto pubblico.

PORTO E CONSEGNE

Rischiano di essere centinaia i Tir diretti in porto che da questa mattina potrebbero restare bloccati tra Sestri e Sampierdarena. Nei prossimi giorni al traffico dei mezzi pesanti dovrebbe essere riservato un collegamento ad hoc, la cosiddetta "Strada del Papa" che corre all'interno dello stabilimento Ilva e poi

dentro al porto. La nuova direttrice sarà dedicata ai camion ma ci vorrà qualche settimana. Nel frattempo, terminalisti e Autorità portuale spingono per spostare parte delle attività di carico e scarico container nelle ore notturne ma queste operazioni costeranno «circa 3,3 milioni all'anno in più» solo nelle banchine gestite dal gruppo Psa, dice l'ad del terminal Gilberto Danesi. «In un mese dal dissequestro delle aree è possibile creare i bypass per ripristinare i collegamenti merci ferroviari, oltre a quello stradale nell'ex area Ilva», sottolinea il presidente del porto, Paolo Emilio Signorini. Problemi, da questa mattina, sono attesi a Genova anche per i corrieri che operano che si occupano della distribuzione urbana delle merci. «Potrebbe esserci qualche ritardo nella consegna dei pacchi ma abbiamo già detto ai nostri corrieri di studiare ogni possibile tracciato alternativo», dice Simona Lertona, direttore marketing Italia di Dhl Express. «Giusto trovare soluzioni per i Tir - sottolinea Ivano Russo, direttore di Confetra - ma è bene pensare anche a chi si occupa del trasporto di ultimo miglio: si

apra anche ai corrieri la strada interna al porto», chiede il direttore della confederazione che rappresenta molti gruppi del comparto e aderiscono a l'edit.

IL CASELLO SOTTO STRESS

Il punto più critico, come sperimentato in questi giorni

con lunghe code, è quello della connessione tra il casello di Genova aeroporto (la fine dell'Autostrada A10, per chi arriva da Ponente) e la strada Guido Rossa, lo stradone a sei corsie che porta verso Sampierdarena e l'altro casello, di Genova ovest, per la A7. Strada obbligata dopo il crollo del ponte. In attesa del completamento del collegamento diretto (lavori in corso, almeno sino a novembre), il flusso diretto al centro città è indirizzato a ovest, verso Sestri Ponente, per poi girare verso est con una "corsia rapida" in via Siffredi, sino alla strada che supera la foce del Polcevera.

Un altro punto in cui si rischia l'effetto imbuto è lungomare Canepa, dove vanno avanti i lavori per l'allargamento delle attuali quattro corsie e dove c'è il varco portuale "Etiopia". Anche qui il Comune ha studiato due contromisure: stop limitato ai mezzi pesanti sino al 2 settembre (dalle 7 alle 9.30 di mattina e dalle 17 alle 19.30 la sera) e un accesso più facile per chi arriva da levante.

Per facilitare i collegamenti dall'Aeroporto al centro città, lungo la stessa direttrice, ci sarà un servizio navetta dalla stazione Principe allo scalo di Sestri, gratuito, dalle 6 alle 20.

DA E PER LA VALPOLCEVERA

Il viadotto ha spezzato i collegamenti della Valpolcevera con il litorale e il centro città. Ma ci sono alternative: la prima è il trasporto pubblico, con la metropolitana che col-

lega il quartiere di Certosa (Brin) con il centro città: funzionerà tutto il giorno, ma nelle ore notturne (dalle 21 alle 6) sarà limitata, verso levante, alla stazione di Di Negro. Da lì per il centro città si possono prendere gli autobus ordinari. La stazione della metropolitana di Certosa è stata inoltre collegata con una navetta gratuita che ferma a Bolzaneto e Pontedecimo in prossimità delle due stazioni ferroviarie.

Anche in auto, però, ci si può muovere dalla Valpolcevera: si può arrivare a Sestri attraverso i quartieri collinari di Fegino e Borzoli. E da Bolzaneto si può prendere l'autostrada per Genova Ovest, per Milano o per Genova est. Autostrade ha annunciato l'abolizione del pedaggio da Bolzaneto a Genova est (e a ponente, da Genova Pra' a Genova acroporto).

TRENI, SERVIZIO POTENZIATO

Per chi deve muoversi lungo la linea costiera metropolitana, da Voltri a Nervi, la Regione ha puntato sull'alternativa ferroviaria: 46 nuovi convogli sulla tratta metropolitana sono in servizio dallo scorso giovedì, per avere un treno ogni 15 minuti.

Se si è obbligati a muoversi in auto, bisogna mettere in conto la possibilità di un traffico più intenso nel tratto tra Sestri Ponente e il centro. Per invogliare all'uso del treno chi arriva da ponente esiste un grande parcheggio gratuito di interscambio in prossimità della stazione di Genova Pra'. Le linee ferroviarie Genova-Milano e Genova-Torino funzionano regolarmente, ma sono possibili ritardi sui regionali. —

© 1976, PER ALLIANCE DI RILIEVATI

Bypass a mare, progetto pronto: 6,5 chilometri di nuovo tracciato

Il raddoppio della viabilità in porto: nella prima fase si prevedono due corsie, poi si passerà a quattro

Matteo Dell'Antico

I più ottimisti parlano di una settimana. Forse ci vorranno quindici giorni, magari qualcosa di più: tutto per avere una nuova strada che sarà inizialmente a due corsie - una per senso di marcia - ma potrebbe essere raddoppiata nel giro di pochi mesi.

Il mondo portuale e quello dell'autotrasporto - dopo il crollo di Ponte Morandi - aspettano con ansia l'apertura ai mezzi pesanti diretti in banchina della cosiddetta "Strada del Papa" all'interno dello stabilimento Ilva di Cornigliano e più in generale il via libera alla nuova viabilità all'interno dello scalo. L'obiettivo è quello di separare il traffico dei Tir in entrata e uscita dal porto dal traffico cittadino evitando la completa paralisi della viabilità e un blocco delle merci in banchina. Dopo il crollo del Morandi, infatti, centinaia di Tir diretti nei terminal saranno costretti, in assenza di nuovi

collegamenti, a riversarsi sulle strade cittadine e - dopo essere usciti al casello di Genova-Aeroporto - non potranno far altro che dirigersi verso San Benigno e viceversa percorrendo la Strada a Mare Guido Rossa e Lungomare Canepa. Il nuovo tracciato che dall'Ilva corre all'interno dell'area portuale è lungo 6,5 chilometri e consentirà ai camion di correre paralleli al traffico cittadino dalla zona dell'aeroporto fino al terminal Sech.

«Con l'apertura di questo nuovo tracciato - spiega Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti - riusciremo a risolvere il problema della circolazione delle merci. Come operatori portuali - aggiunge il presidente degli agenti marittimi italiani - non possiamo permettere che questa tragedia penalizzi anche il primo porto d'Italia mettendo a rischio migliaia di posti di lavoro». Secondo il terminalista e armatore Ignazio Messina «è necessario, una

volta terminate tutte le operazioni di ricerca e messa in sicurezza, ripristinare il prima possibile la linea ferroviaria diretta in porto oggi interrotta e che è stata messa fuori uso dal crollo del Ponte Morandi. La Regione Liguria dovrebbe - prosegue - chiedere al governo un aiuto economico straordinario potenziare la linea ferroviaria e consentire alle merci dirette in porto di viaggiare meno su strada e più su ferro». Al nuovo tracciato per i Tir stanno lavorando i vertici dell'Autorità di sistema portuale con il Comune e la Regione e il supporto degli operatori. «Il nuovo percorso - sottolinea Giuseppe Tagnochetti, coordinatore per la Liguria di Trasporto unito - consentirà di dividere la circolazione delle merci dirette in porto dalla viabilità cittadina. Sarebbe utile che nella zona di Bettolo fosse poi creata un'area di sosta per i Tir». —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

CEVACNOALOMDRETA BSRBHT

PIOMBINO DOMANDE ENTRO IL 14 SETTEMBRE

Sei assunzioni all'Autorità di Porto Come partecipare al concorso

AUTORITÀ Portuale, c'è un concorso per ben sei assunzioni. L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ricerca attraverso un bando di selezione pubblica sei figure professionali da inserire nel proprio organico con contratto di lavoro dipendente a tempo pieno e indeterminato.

TRE ESPERTI con specifiche competenze nel campo dei lavori pubblici o della concessione dei lavori pubblici; e tre profili che abbiano acquisito tutta l'esperienza necessaria nel campo della

sicurezza in ambito portuale (due a Livorno e uno a Piombino). Questi a grande linea i profili ricercati. Naturalmente per una migliore informazione e e tutti i dettagli si può consultare la versione integrale del bando di selezione pubblica, con tutti gli approfondimenti e le informazioni, è scaricabile al link:

<http://pubblicazioni.portialetirreno.it/portialetirreno/trasparenza/pagina.php?id=28>. La domanda dovrà pervenire **all'Autorità portuale** esclusivamente entro il termine perentorio delle ore 13 del 14 settembre.

PORTA | LAVORI INIZIANO DOMANI

Comincia davvero la demolizione del relitto Urania

E ALLA FINE, cominciano davvero i lavori di demolizione del relitto che da un anno e mezzo blocca il bacino galleggiante Mediterraneo. Il presidente dell'Autonoma portuale Stefano Corsini ha comunicato ieri che la demolizione comincia domani per concludersi il 15 settembre. Il presidente dell'Asamar Enrico Bonistalli a sua volta, come agente della compagnia proprietaria del relitto, ha notificato agli uffici competenti le date della demolizione. I lavori in realtà sono già cominciati da prima di ferragosto, con alcuni interventi minori per le sovrastrutture del relitto della Urania, che sono state smontate. La demolizione vera e propria dello scafo prevede il taglio delle lamiere più importanti, il trasferimento dei pezzi sui piazzali della Benetti e quindi il conferimento degli stessi nei siti di smaltimento: tutte operazioni che sono gestite da Benetti attraverso una serie di appalti con ditte di propria fiducia. La demolizione dell'Urania riaprirà finalmente la gara per i

due bacini di carenaggio livornesi, quello galleggiante bloccato dal relitto e quello fisso, che da anni non è operativo sia per il degrado delle proprie strutture, sia per l'affondamento della barca-porta, ancora oggi in fondo al mare e non più utilizzabile. La gara era stata bandita due anni fa e poi bloccata per l'incidente dell'Urania, costato anche la vita a un operaio. Intorno ai dettagli che la gara stessa proponeva – e che probabilmente saranno aggiornati – c'è stata nel tempo anche una lunga polemica, legata in particolare alla destinazione del bacino in muratura, che si voleva limitata ad operazioni su navi piccole e medie e su yacht. Ancora oggi ci sono scuole di pensiero diverse: da una parte si chiede di mantenere queste limitazioni, mentre dall'altra si vorrebbe riadattare il grande bacino alle navi potenzialmente più grandi, con la garanzia che non ci sarebbe impatto ambientale negativo né per la vicina città né per il settore yachts che è proprio a ridosso. A.F.

Il Salotto dello Shipping 2018 di Napoli sarà dedicato a Genova e al suo porto

"La Nsw -dichiara Umberto Masucci , presidente The International Propeller Clubs (nella foto) - dedicherà un' intera sessione della sua prossima edizione a iniziative per la rinascita del principale porto del Paese. Dal cluster marittimo vuole partire un forte segnale di comunione nazionale. Genova non è sola e si rialzerà più forte di prima". E Pietro Spirito , presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale: "Assieme, dobbiamo esprimere una azione condivisa per sostenere lo sforzo dei genovesi e di tutto il Paese per la ripresa piena delle attività portuali e logistiche. Dobbiamo saper esprimere una solidarietà concreta e fattiva, per dimostrare una coesione nazionale necessaria all' Italia e a Genova". Nella scorsa edizione, giugno 2016, la Naples shipping week ha visto la presenza di oltre 3.500 ospiti provenienti da 40 nazioni per partecipare ai 40 eventi a calendario. E questa edizione sarà ancora agguerrita di presenze che passeranno in rassegna le tematiche su energie rinnovabili, sicurezza in mare, intermodalità e nuove tecnologie. A corredo della manifestazione sarà allestita un' area expo, un Salotto dello Shipping, in cui molte delle aziende partecipanti sceglieranno di presentare le proprie soluzioni all' avanguardia. Diverse le sessioni in programma. Sul fronte della Green Shipping, dedicata alle innovazioni tecnologiche e ai nuovi carburanti, si parlerà della sostenibilità quale leva per lo sviluppo della logistica. La sessione Smart Port&Logistic tratterà invece del potenziamento dei corridoi logistici da e verso l' Europa e delle azioni del governo per il rilancio del sistema logistico nazionale, con una particolare attenzione alla digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali e alle soluzioni It per lo sviluppo dell' intermodalità e della tracciabilità della merce. La sessione Nuovi Mercati, organizzata in collaborazione con Srm (Centro studi legato a Intesa Sanpaolo), si concentrerà sulle sfide che caratterizzeranno lo scenario dei trasporti marittimi nel Mediterraneo. Soprattutto alla luce dei nuovi investimenti della Cina nell' area Med. Infine, Porto Smart, prenderà in esame i modelli di governance per ridisegnare i processi portuali e logistici e come dovranno intervenire i soggetti privati e pubblici come driver dello sviluppo. A conferma dell' importanza della manifestazione nel panorama internazionale, la sessione conclusiva coinvolgerà in qualità di keynote speaker, Kitack Lim, segretario generale dell' International maritime organization.

Per l' **interporto** 39 milioni La gara entro un mese

La Società ha una piattaforma logistica di circa 170mila metri quadrati, 40mila dei quali in gestione

Ammonta a circa 39 milioni di euro il finanziamento recuperato dall' assessorato regionale alle Infrastrutture, retto da Marco Falcone, per la realizzazione del Polo logistico intermodale di Catania.

Si tratta di fondi provenienti dall' Accordo di programma quadro (Apq) e la gara relativa all' opera, già in corso di espletamento all' Urega di Catania, potrebbe essere aggiudicata entro un mese.

Questo, ma non solo, nel processo di innovazione avviato dal management della Società **interporti** siciliani di concerto alla Regione, nella consapevolezza di dovere avviare una concreta azione di rilancio sul fronte dei due presidi di Catania e Termini Imerese.

E, con riferimento all' **Interporto** di Catania, le notizie liete non si fermano qui, considerato che a breve verranno messi a regime i tre capannoni che a lungo sono stati al centro di un contenzioso con la Tecnis e adesso nella disponibilità dell' ente; per uno di questi si profila una destinazione di prestigio, l' autoparco e uffici della questura, come da avviata intesa con la prefettura di Catania. Un' operazione che porterà nelle casse della Sis

(Società **interporti** siciliani) ben 201mila euro l' anno, da sommare ai 39mila già corrisposti da un consorzio. È soltanto una delle iniziative destinate a garantire un futuro all' **Interporto** di Catania, rispetto al quale di recente il sindacato Ugl ha fatto una "radiografia" che non lasciava dormire sonni tranquilli, ma comunque con lo sguardo rivolto al passato.

«In questi pochi mesi da quando mi sono insediato - ha osservato l' avvocato Rosario Torrisi Rigano, amministratore unico della Società **interporti** siciliani - ho posto in essere, dietro input del presidente della Regione, Nello Musumeci, un' azione che da un lato mira al contenimento della spesa, dall' altro va verso un piano industriale che, finalmente, possa mettere sul mercato la società. Per quanto attiene il primo dei due profili, nelle prossime settimane presenterò ai revisori dei conti e alla Regione un piano che abbatta del 30 % la spesa e in parallelo metta sul mercato i beni della stessa Sis».

In atto, la Società guidata da Torrisi dispone di una piattaforma logistica di circa 170mila metri quadrati, 40mila dei quali sono dati in gestione ad un consorzio; i restanti 130mila sono costituiti da una zona di sosta e dai tre capannoni che sino a qualche giorno fa erano detenuti dalla Tecnis. Disponibilità di rilievo che, inserite in un' adeguata sinergia, possono risultare davvero un' eccellenza. La Sis, tra l' altro, ha

-segue

avviato un' interlocuzione con l' Autorità portuale di Catania, ente al quale ha chiesto di entrare nel "board" della società oppure di stipulare un contratto di servizio per fare diventare la piattaforma logistica di Pantano d' Arci un sito di retroportualità, necessaria anche ai fini della costituzione delle Zone economiche speciali (Zes). «Oggi - ha concluso Torrisi - l' azione della Sis si sta muovendo nel contenimento della spesa, nella definizione di vari contenziosi, nella presentazione alla Regione di un piano industriale che riduca i costi e abbia chiare strategie di mercato e nella ricerca di nuovi partner. A tutto ciò si aggiunge una riflessione sull' interporto di Termini Imerese, infrastruttura che diventa essenziale per la Zes della Sicilia Occidentale».

Legittima la soddisfazione dell' assessore regionale alle Infrastrutture e alla Mobilità, Marco Falcone: «A settembre, secondo il percorso condiviso con il presidente Musumeci, procederemo con la ricapitalizzazione della Sis, perché riteniamo che la Società sia funzionale allo sviluppo del trasporto merci e alla creazione delle Zes. La Regione, nella logica di una strategia di ricognizione dei vari enti e società strumentali, utilizzerà questa realtà per efficientare la logistica in una visione sinergica tra gomma, ferro e mare con l' abbattimento sia dei costi che dei tempi di percorrenza».

Gaetano Rizzo.

GAETANO RIZZO

A distanza di tre mesi dal via libera non c'è stato alcun passo in avanti e su Gioia Tauro è calato il buio

La Zes non decolla. Dubbi del Governo?

Alfonso Naso Reggio Calabria A maggio scorso l'ok definitivo alla nascita della Zona Economica Speciale. Da allora più nessuna notizia sul piano di rilancio della Calabria che punta forte su questo strumento accordato dal precedente Governo ma ora in parte messo in dubbio sulla sua reale efficacia dal nuovo esecutivo.

Le parole del ministro per il Sud, Barbara Lezzi, durante la sua visita a Gioia Tauro del 7 agosto scorso sono tutte da interpretare. Perché il rappresentante del Governo ha sottolineato la necessità di individuare la priorità nel rilancio dello scalo portuale e poi ancorare tutto il sistema di sviluppo della Zes su questo. Ma lo stato del porto calabrese non è assolutamente salutare. Anzi in questo momento si vive una fase sempre più incerta e caratterizzata da crescenti tensioni.

Ci sono a dire il vero già molte aziende interessate a investire in Calabria grazie allo strumento della Zes e in particolare tra queste si segnala Hitachi ma quello che sembra mancare è il passaggio successivo al passaggio istituzionale dell'approvazione della Zona Speciale. E i tempi in Calabria sono importanti perché il gap con il resto delle altre regioni è evidente così come la mancanza di lavoro che costringe molti giovani ad andare via.

Proprio in tema di tempi c'è da segnalare che da quando è arrivato il provvedimento del Governo non ci sono stati altri avanzamenti. O meglio non è dato sapere se ci siano stati. Nel decreto istitutivo per esempio un paragrafo importante è riservato alla governance. «Al fine di assicurare il massimo impulso e supporto allo sviluppo della Zes con decreto del presidente della Giunta regionale è istituita la Cabina per lo sviluppo strategico della Zes, quale organismo istituzionale di coordinamento tra i soggetti responsabili della definizione delle principali strategie di sviluppo e, in particolare, tra i livelli di governo locale, regionale e nazionale coinvolti e tra questi e il Comitato di Indirizzo della Zes».

Questa cabina di regia coordina le politiche regionali complessive in relazione anche alle infrastrutture. Si è mai riunita? Secondo quanto si legge nel decreto attuativo «la Cabina per lo sviluppo strategico della Zes si riunisce, in ogni caso, con cadenza almeno trimestrale».

Il decreto del Governo è del maggio e non si sa se questa cabina di regia si è riunita semmai è stata formalizzata.

-segue

Di certo l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro non ha un personale sufficiente a gestire questa complicata partita e peraltro si aspetta dal Governo la decisione sullo stesso asset della **portualità** calabrese a cui è ancorata la Zes.