



INDICE



Primo Piano:

"...Uggè su porti e "Nuova via della seta"..." (Messaggero Marittimo)

Dai porti:

Venezia:

"...Rilancio di Marghera con progetto da 27 milioni..." (Il Sole 24 Ore)

Genova:

"...Luci ed ombre sul Decreto Genova..." (Messaggero Marittimo, Repubblica, The Medi Telegraph)

"...A Genova le linee continuano ad arrivare..." (Corriere Marittimo)

"...Piano di interventi per il nodo di Genova..." (Messaggero Marittimo)

"...Manca una visione strategica..." (Repubblica)

"...Portiamo i ragazzi degli istituti nautici a bordo delle navi..." (Il Secolo XIX)

"...Anche il porto di Genova partecipa a E-Bridge..." (The Medi Telegraph, Informazioni Marittime)

"...Ecta visita il terminal di Vado..." (Messaggero Marittimo)

"...In arrivo con decreto fiscale 15 milioni per il porto..." (Corriere Marittimo)

Livorno:

"...A Livorno e Piombino Rfi investe 6,6 mln..." (Ansa, The Medi Telegraph)

Napoli:

"...Museo del mare, firmato il protocollo a Napoli..." (Informazioni Marittime, Informatore Navale)

Messina:

"...Sviluppo bloccato..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Storia e sviluppo del porto..." (Quotidiano di Sicilia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
26 OTTOBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Uggè su porti e “Nuova via della seta”

Il vicepresidente Confrtrasporto fa il punto su quello che ancora c'è da fare

Paolo Uggè, vicepresidente di Confcommercio e Confrtrasporto, [sul sito della confederazione](#) fa il punto sul sistema dei porti italiani e sul loro futuro in relazione alla Nuova via della seta:

“Da un po' di tempo si parla, talvolta a sproposito e senza considerare quello che potrebbe essere il reale obiettivo, della “Nuova via della seta”. Da quanto si apprende dalle cronache anche i nostri governanti pare siano interessati all'evoluzione.

Siamo sicuri che invece di una opportunità non sia una vera e propria invasione commerciale nei confronti dell'Europa? Credo occorra riflettere profondamente.

Lo si deve fare soprattutto di fronte alla situazione esistente nel sistema dei nostri porti. A parte i problemi legati alla riforma che non ha, ad oggi, ancora fornito le risposte attese relativamente alla permeabilità, ai collegamenti retro portuali, al comitato nazionale di coordinamento, un aspetto preoccupante si evidenzia e riguarda l'attività dell'autotrasporto. Le imprese hanno subito incrementi che si aggirano intorno al 35-40% ed a questi si aggiungono le inefficienze esistenti, come i tempi di attesa. Tutto questo fa divenire, la situazione insostenibile.

Da qui l'iniziativa che le associazioni dell'autotrasporto hanno deciso di portare avanti nei confronti dei loro committenti e delle stesse Autorità portuali. Incremento dei costi e funzionalità inadeguata determinano una miscela che potrebbe divenire rapidamente esplosiva. Lo stesso ministero dei trasporti non può non intervenire ad affrontare la delicata questione. Se mostrasse disinteresse si assumerebbe responsabilità di grande rilevanza.

Le azioni di protesta sono come le valanghe: se non si fermano in tempo diventano inarrestabili e difficili a gestirsi.

Importante è individuare -sottolinea il vicepresidente Uggè- i soggetti verso i quali aprire il confronto. Certamente lo sono i committenti del trasporto, ma anche le Autorità portuali oltre allo stesso ministero. Sbagliare gli obiettivi e innescare una guerra tra poveri rischia di indebolire la portata dell'iniziativa. Non è possibile affrontare solo parzialmente le questioni aperte.

Affrontare ed istituire un sistema funzionante è la condizione, qualora si ritenesse che la Nuova via della seta potesse essere un'opportunità per il nostro Paese, che consentirebbe all'Italia di partecipare alle opportunità che potrebbero generarsi. È del tutto evidente che senza una portualità adeguata non vi sarà invece alcun beneficio per l'economia italiana. Anzi vi sarà una penalizzazione.

Già nel passato altri episodi verificatisi lo testimoniano. A Taranto una delle più grosse compagnie mondiali di fronte all'impossibilità di avere servizi adeguati ha deciso di trasferire i traffici al Pireo che è divenuto uno degli avanpostì della Cina. Il Pireo può essere il punto di partenza della rotta balcanica, escludendo il nostro Paese.

L'Italia -conclude Uggè- se si inserirà nel progetto Via della seta, dovrà puntare allo stretto controllo sui porti. Anche se non sarà così avrà la necessità ancor più di incrementare la propria competitività. Per questo occorre un sistema portuale che sia collegato ad infrastrutture efficaci e ad un trasporto su gomma o su ferro che non paghi le inefficienze di un sistema inadeguato”.

Venezia, rilancio di Marghera con progetto da 27 milioni

Barbara Ganz
VENEZIA

Un accordo «finalizzato alla promozione di iniziative imprenditoriali per la riqualificazione del tessuto produttivo esistente, all'attrazione di nuovi investimenti anche finalizzati alla diversificazione produttiva e al reimpiego dei lavoratori appartenenti a uno specifico bacino di riferimento».

La firma, martedì nella sede del ministero dello Sviluppo economico, sull'Accordo di Programma per l'attua-

zione del "Progetto di riconversione e riqualificazione industriale" (PRRI) dell'area di crisi industriale complessa del territorio del Comune di Venezia libera risorse per 26,7 milioni destinate a rilanciare non solo l'area industriale di Porto Marghera, ma anche Murano, sede del distretto del vetro artistico.

Nel dettaglio sono 20 i milioni sono indirizzati verso progetti di investimento industriale di entità compresa tra 1,5 e 20 milioni di euro; la Regione prevede inoltre di destinare 6,7 milioni in favore dell'occupazione, della riqualificazione e dell'adeguamento professionale dei lavoratori, a cui va aggiunta una premialità per le Pmi dei settori manifatturiero e dei servizi alle imprese che promuovano progetti di sviluppo dell'area di crisi industriale complessa. Per il periodo 2018-2020 il Mise e la Regione valuteranno inoltre il sostegno di eventuali progettualità industriali di grandi dimensioni e con rilevanti impatti occupazionali, con la formula dei contratti di sviluppo. Un risultato legato anche al ricon-

tro positivo della call promossa di Invitalia, «che ha misurato l'alto grado di attrattività che l'area riveste per possibili nuovi investimenti da parte delle aziende», ha ricordato il governatore Luca Zaia; il riferimento è al 59 indu-

striali di vari settori, in particolare del manifatturiero e della logistica avanzata (trasporto e magazzinaggio), e per la maggior parte titolari di aziende di grandi dimensioni, che hanno risposto mesi fa alla chiamata internazionale dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa del ministero dell'Economia, dimostrando quanto ancora Porto Marghera, ma anche Murano, siano considerate potenzialmente vitali. Dopo il passaggio alla Corte dei Conti, ha aggiunto Zaia, «partirà la fase di realizzazione degli interventi destinati a creare le condizioni per una nuova fase di crescita del tessuto industriale di Venezia e di Porto Marghera». I fondi serviranno per supportare gli imprenditori interessati ad insediarsi nei 2 mila ettari della terraferma o nell'isola con nuove attività produttive che prevedano investimenti superiori, ciascuno, a 1,5 milioni, e a favorire il reimpiego dei lavoratori espulsi dalle fabbriche chiuse.

Giachino: luci ed ombre del Decreto Genova

GENOVA – “Il Decreto Genova oltre a garantire positivi e urgenti interventi per le famiglie colpite da lutti, per quelle che hanno dovuto lasciare le loro abitazioni, per le aziende portuali e di trasporto che il tragico crollo del Morandi ha messo in crisi avrebbe potuto rappresentare per Genova (il porto più importante del nostro Paese e motore logistico del Nord Ovest insieme al settore manifatturiero) l’opportunità di fare passi avanti e avere un sistema logistico più competitivo anche in vista del completamento del Terzo Valico. Non è così”.

Lo scrive Mino Giachino in una nota dove afferma che il “porto d’Italia” si poteva affermare e aumentare la capacità di attrazione dei traffici. “Oggi, continua Giachino, genera circa 100mila posti di lavoro, diretti e indiretti, di cui 50mila nell’area genovese, 20mila in quella di Milano e 16mila in Piemonte. Genova avrebbe potuto essere la sede della regia logistica o del distretto logistico del Nord Ovest, cui avevo puntato nel Piano a cui lavorai da sottosegretario nel Governo Berlusconi. Un piano di cui suggerisco la lettura ai nuovi eletti”.

“Escludere infine Novara e Orbassano dalla Zona logistica semplificata è un grave errore che non rende giustizia all’impegno delle tre Regioni e dei loro presidenti e che penalizza da un lato la manifattura piemontese e dall’altro Novara, l’unico centro logistico in grado di competere con Duisburg, anche nella prospettiva del collegamento ferroviario tra il Corridoio mediterraneo e la Via della Seta.

Una Zona logistica senza Novara e Orbassano, conclude Giachino, limita la potenzialità del porto di Genova. Chi ci guadagna? Piacenza. Non Genova sicuramente. Novara e Orbassano pagano purtroppo la debole politica nel settore logistico e degli interporti della regione Piemonte. Molto positiva invece la norma, di cui avevamo parlato con i terminalisti del porto antico al vice ministro Rixi, che raddoppia il Ferrobonus, quell’incentivo che viene dato alle aziende per trasferire il trasporto merci dalla strada alla rotaia. Un incentivo utile a togliere traffico dalla strada sino a quando non sarà costruito il nuovo ponte”.

LUCI E OMBRE DENTRO AL DECRETO PER GENOVA

Mino Cichino

E fatto di luci e di ombre il Decreto Genova. Ottimo il raddoppio del Ferrobonus, bene gli interventi per le aziende genovesi e per le aziende di trasporto. Una occasione mancata la Zona Logistica semplificata. Una Zona logistica più ampia avrebbe consacrato Genova come "porto d'Italia".

Il Decreto Genova oltre a garantire molto positivamente interventi urgenti per le vittime, per le famiglie e per le aziende portuali e di trasporto colpite dal tragico crollo avrebbe potuto rappresentare per Genova, il porto più importante del nostro Paese e motore insieme alla Manifattura della logistica del Nord Ovest, la opportunità di fare in avanti verso una maggiore capacità competitiva al sistema logistico del nostro Paese in vista del completamento dei lavori del Terzo Valico, e invece no.

Dalla tragedia del crollo del Ponte avremmo potuto uscire con un Porto e una Logistica più forti di prima.

Si poteva affermare finalmente il ruolo di Genova "porto d'Italia" sapendo che se Genova aumenta la sua capacità di attrazione dei traffici i benefici economici e occupazionali si riversano su tutta la economia del Nord.

Ricordo che oggi il porto di Genova genera circa 100mila posti di lavoro, diretti e indiretti, di cui 50mila nel Genovese, 20mila a Milano, 16mila in Piemonte.

Genova avrebbe potuto diventare la sede della regia logistica o del Distretto logistico del Nord Ovest, cui avevo puntato nel Piano della Logistica cui lavorai per conto del Governo Berlusconi.

Un Piano di cui suggerisco la lettura ai nuovi eletti.

Escludere Novara e Orbassano dalla Zona logistica semplificata è un errore strategico grave che contraddice con l'impegno delle tre Regioni e dei loro Presidenti e che penalizza da un lato la Manifattura piemontese e dall'altro lato Novara, l'unico centro logistico in grado di competere con Duisburg, anche nella prospettiva del collegamento tra il Corridoio mediterraneo e la Via della Seta ferroviaria.

Una Zona Logistica senza Novara e Orbassano limita la potenzialità del Porto di Genova. Chi ci guadagna? Piacenza. Non Genova sicuramente.

Novara e Orbassano pagano purtroppo la debole politica logistica della regione Piemonte e dei loro Interporti.

Molto positiva invece la norma, di cui avevamo parlato con i terminalisti del porto vecchio al viceministro ai Trasporti e alle Infrastrutture Edoardo Rixi, che raddoppia il Ferrobonus, l'incentivo cioè che viene dato alle aziende per trasferire il trasporto merci dalla strada alla rotaia.

Un incentivo utile a togliere traffico dalla strada sino a quando non sarà costruito il nuovo Ponte. Serve ovviamente uno sforzo corale per centrare gli obiettivi, ma è sempre doveroso provarci.

**presidente Saimare*

Spediporto: «Decreto Genova è ancora insufficiente»

Genova - Per l'associazione degli spedizionieri è allarme rosso: «Alla fine dell'anno saranno 205mila le ore in più di guida su Genova per i trasportatori per un costo di oltre 6.6 milioni di euro all'anno».

Genova - Spediporto lancia l'allarme: le misure presenti nel DL Genova - spiega l'associazione degli spedizionieri genovesi - nella versione in discussione alla Camera dei Deputati sono ancora insufficienti.

«Solo pochi mezzi economici al primo datore di lavoro del Nord Ovest (176 mila occupati tra diretti ed indiretti). Alla fine dell'anno saranno ben 205mila le ore in più di guida su Genova per i trasportatori (Containers, RoRo e Corrieri) che saranno chiamati a sostenere, al netto dei tempi di sosta in porto, oltre 6.6 milioni di euro/anno (1 milione a chilometro) il costo legato ai maggiori chilometri percorsi, sul tratto cittadino, per arrivare a consegnare e ritirare i carichi» spiegato Spediporto.

Si tratta secondo l'associazione degli spedizionieri genovesi dei «maggiori costi maturati solo all'interno del perimetro urbano senza tenere conto dei maggiori costi legati alle attese ai varchi portuali, lungo le strade di accesso al Porto e lungo le deviazioni».

Per Alessandro Pitto «Ogni giorno, sono circa 2000 i camion diretti da e verso il Porto di Genova (contenitori, Ro-Ro e Corrieri) il solo maggior costo del carburante per percorrere 6,96 Km in più di strada è di circa Euro 5.300.000/anno a cui si sommano i costi per mancato sconto di 0.80 cent sulle tratte autostradali per complessivi Euro 1.300.000, E il costo finale arriva a € 6.600.000 calcolato su 250 giorni lavorativi per 2000 veicoli giorno».

- segue

Per Spediporto, osserva il direttore generale Giampaolo Botta «È allarme rosso. Nel testo mancano non solo le norme per autotrasporto e lavoro, innescando una bomba ad orologeria, ma anche le misure sul potenziamento degli organici per controlli legati alla salute delle persone (controlli sanitari, veterinari, IZTS) all'ambiente (fitopatologo). Il PORTO non è trattato come asset strategico del porto (4.5bl di euro solo di IVA incassata), dove si imbarca il PIL italiano. È incomprensibile la ragione per cui un tema tanto importante, individuato come prioritario dagli stessi "controllati" trovi tale indifferenza da parte della nostra amministrazione pubblica. Controllare bene ed in tempi celeri, questo chiede la merce ed il Porto per poter competere ma abbiamo bisogno di risorse che ripagheremo incrementando la crescita italiana».

Spediporto: allarme rosso sul DI Genova

Per l'associazione degli spedizionieri le misure presenti sono ancora insufficienti

GENOVA – Dopo la giornata di audizione al consiglio regionale III Commissione attività produttive, [Spediporto](#) lancia l'allarme: "Le misure presenti nel DI Genova nella versione in discussione alla Camera dei deputati sono ancora insufficienti. Solo pochi mezzi economici al primo datore di lavoro del Nord Ovest (176 mila occupati tra diretti ed indiretti).

Alla fine dell'anno saranno ben 205 mila le ore in più di guida su Genova per i trasportatori (containers, ro-ro e corrieri) che saranno chiamati a sostenere, al netto dei tempi di sosta in porto, oltre 6,6 milioni di euro l'anno (1 milione a chilometro!) per il costo legato ai maggiori chilometri percorsi, sul tratto cittadino, per arrivare a consegnare e ritirare i carichi.

Attenzione: questi sono i maggiori costi maturati solo all'interno del perimetro urbano senza tenere conto dei maggiori costi legati alle attese ai varchi portuali, lungo le strade di accesso al porto e lungo le deviazioni".

Per Alessandro Pitto "Ogni giorno, sono circa 2000 i camion diretti da e verso il porto di Genova (contenitori, ro-ro e corrieri), il solo maggior costo del carburante per percorrere 6,96 chilometri in più di strada è di circa 5.300.000 euro all'anno a cui si sommano i costi per il mancato sconto di 0.80 centesimi sulle tratte autostradali per complessivi 1.300.000 euro, con un costo finale di 6.600.000 di euro calcolato su 250 giorni lavorativi per 2000 veicoli giorno".

"Per Spediporto -osserva Giampaolo Botta direttore generale dell'associazione- è allarme rosso. Nel testo mancano non solo le norme per autotrasporto e lavoro, che innescano una bomba ad orologeria, ma anche le misure sul potenziamento degli organici per controlli legati alla salute delle persone (controlli sanitari, veterinari, Izts) e all'ambiente (fitopatologo).

Il porto non è trattato come asset strategico del porto stesso (4.5bl di euro solo di Iva incassata), dove si imbarca il Pil italiano. È incomprensibile la ragione per cui un tema tanto importante, individuato come prioritario dagli stessi "controllati" trovi tale indifferenza da parte della nostra amministrazione pubblica. Controllare bene ed in tempi celeri, questo chiede la merce ed il porto per poter competere, ma abbiamo bisogno di risorse che ripagheremo incrementando la crescita italiana".

INTERVISTA: Donati, Cosco, "A Genova le linee continuano ad arrivare" - Il ponte, rapidamente

Intervista a Marco Donati, general manager di Cosco Shipping Lines Italy - Il punto di vista sulla situazione di emergenza creatasi a Genova in seguito al crollo del ponte. "Le linee sono continuate ad arrivare hanno sbarcato ed imbarcato mediamente i contenitori previsti". "Il ponte deve essere costruito rapidamente, in un anno dobbiamo averlo. Ce lo facciamo anche noi genovesi."

di Lucia Nappi

GENOVA - E' di poche ore fa l'annuncio fatto dal viceministro Edoardo Rixi, intervenuto ieri alla Camera nella discussione del decreto legge 28 settembre 2018 n. 109 'disposizioni urgenti per la città di Genova'. "Rixi" - ha riferito la sua segreteria in una nota- *"ha annunciato lo stanziamento, oltre a quanto contenuto nel dl Genova, di 15 milioni di euro nel Decreto fiscale per il porto per cui sono previste anche procedure semplificate per interventi necessari a rilanciare lo scalo, oltre a ulteriori risorse nella legge di bilancio per autotrasporto, imprese e portualità."*

A poco più di due mesi dal crollo del ponte a risentire pesantemente della situazione è soprattutto l'autotrasporto che la congestione del traffico ha messo a dura prova. Una situazione già incandescente anche precedentemente alla data del 14 agosto e che era sfociata nelle agitazioni e nel blocco degli autisti dell'autotrasporto nel porto di Genova dal 12 al 14 luglio scorso, senza tuttavia aver trovato successivamente alcuno sviluppo positivo. La questione veniva sottolineata nei giorni scorsi dal **presidente degli spedizionieri genovesi Giampaolo Botta**, che intervenuto da alcuni social scriveva: *"Code a San Benigno, code sulla strada del Papa, code sulla Guido Rossa, code a Ponente. Lunghie interminabili attese con costi elevatissimi ed animi esasperati"* - *"A risentire pesantemente della situazione è l'autotrasporto. Attenzione a non sottovalutare le criticità legate al mondo degli autotrasportatori - I problemi di giugno non sono stati risolti"*.

Dalla parte degli armatori interessante il punto di vista di **Cosco Shipping Lines Italy**, per voce del general manager per l'Italia **Marco Donati** - incontrato a Napoli a margine della Shipping Week - **che spiega come la compagnia affronti la situazione di emergenza Genova post crollo.**

*"Cosco vive il problema abbastanza positivamente perché le intenzioni che Genova sta dando sono positive, nel senso che dalla caduta del ponte **localmente sono riusciti a fare cose molto importanti. Il sindaco e Toti hanno lavorato duramente, sono riusciti a risolvere gran parte delle problematiche per gli sfollati, per la circolazione degli automezzi, le strade interne al porto, una serie di azioni che hanno evitato il blocco totale della città. Ad eccezione di alcuni orari, in cui la situazione è veramente drammatica, il traffico a Genova si riesce a gestire. Questo grazie anche ai genovesi che hanno dato una risposta molto importante, hanno lasciato la macchina a casa e prendono i mezzi pubblici"***.

-segue-

Adesso cosa è necessario fare?

*"La risposta la deve dare il **Governo e la politica**: tirare su il ponte rapidamente, finire di fare dei lavori di allacciamento di una bretella che da viale Rossa porta direttamente in autostrada. Non devono fare la guerra ad Autostrade e infilarsi in tribunali, perché non porta a nulla. Noi vogliamo un ponte, il più semplice possibile, meglio se non appeso ma il più rapidamente possibile. Il Governo sembra che voglia fare di questo ponte una bandiera, questo ci preoccupa molto perché se vogliamo fare della propaganda politica sulla questione del ponte non va bene. Se questo messaggio passa è un problema, perché la merce trova, abbastanza facilmente, vie alternative: da Venezia, Spezia, Livorno, dalla Francia. Non è un problema fare arrivare la merce a Milano. Il ponte deve essere costruito rapidamente, in un anno dobbiamo avere il ponte. Ce lo facciamo anche noi genovesi. In realtà siamo ancora con il ponte appeso, la cosa ci sta cominciando a preoccupare."*

Secondo le stime dell'Authority a settembre il porto di Genova ha registrato un calo del 30-35% delle merci ma non è variato il numero degli arrivi navi. Cosa significa, continuano ad arrivare le navi ma i contenitori sbarcano in altri porti?

"Non ho visto su che base sia stata fatta la statistica. Tuttavia dal 15 agosto al 15 settembre la situazione è mediamente abbastanza bassa rispetto all'anno. Ad oggi può esserci stata una diminuzione naturale sulla tratta contenitori, io posso dire che sulle navi porta container tutte le linee sono continuate ad arrivare hanno sbarcato ed imbarcato mediamente i contenitori previsti. Ci può essere stata una diminuzione dei traffici ma molto risibile. Se confrontiamo il periodo di metà agosto con quello di metà luglio, stiamo confrontando una stagione di molla con una di picco. Oggi noi genovesi dobbiamo dimostrare al mercato, ai nostri clienti, ai nostri armatori, che riusciamo ".

Piano di interventi per il nodo di Genova

Le proposte del Mit presentate all'Unione europea

L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale partecipa, insieme a Uirnet Spa e al partner tecnologico Circle Spa, al progetto "E-BRIDGE. Emergency and BRoad Information Development for the ports of GEnoa", presentato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al bando Connecting Europe Facility 2018 dell'Unione europea (Dg Move) e supportato da Rfi.

La proposta ha un valore complessivo di circa 20 milioni di euro e rientra in un programma di rilevanza nazionale, presentato alla Ue per il finanziamento di interventi sull'area di Genova, che include diverse iniziative che saranno progettate e sviluppate in maniera integrata e complementare.

Tra queste figurano, una proposta di Rfi per l'adeguamento del nodo ferroviario del Campasso e delle connessioni retroportuali (valore complessivo 1.800.000 euro) ed una proposta del Mit per la costruzione di una banca dati sullo stato delle infrastrutture (valore complessivo 3.200.000 euro).

Il progetto E-BRIDGE punta a studiare ed implementare una serie di azioni pilota innovative dal punto di vista tecnologico e di processo, per migliorare l'efficienza dei flussi di merce in/out dai porti di Genova, in risposta ai nuovi fabbisogni del porto. Tra le linee d'azione previste:

il ridisegno organizzativo ed informativo del sistema di ultimo miglio ferroviario;

il completo adeguamento dei varchi portuali e dei gate terminalistici anche in relazione alle esigenze di connessione informativa con gli ambiti logistici esterni al perimetro portuale;

la realizzazione di aree di sosta intelligenti all'interno delle aree portuali;

la progettazione e l'implementazione di un progetto pilota per realizzare aree buffer esterne all'ambito portuale.

La proposta è impostata sulla collaborazione con Uirnet ed Rfi, partner di AdSp per lo sviluppo della componente infrastrutturale del porto e delle connessioni stradali e ferroviarie con il sistema logistico nazionale e la rete europea, sotto il coordinamento del ministero Infrastrutture e Trasporti.

Il progetto, che si snoda nel biennio 2019/2020, propone l'accelerazione e l'ulteriore sviluppo di iniziative già avviate, rilette in una chiave evoluta e di sistema, per fronteggiare il deficit infrastrutturale che il sistema portuale di Genova dovrà affrontare in attesa del completamento del riassetto del nodo.

Graziano Delrio: "Manca una visione strategica. Senza valico, gronda e diga Genova finirà ai margini"

MASSIMO MINELLA

Che cosa manca davvero a questo governo in tema di infrastrutture? «La visione strategica» risponde subito Graziano Delrio, ex ministro dei Trasporti con i governi Renzi e Gentiloni, e ora capogruppo Dem alla Camera. «Quella visione strategica che consente di vedere un grande lavoro di rilancio del Paese non per singoli punti, ma nel suo insieme» aggiunge nelle ore in cui il Decreto per Genova prova a diventare legge. Da ministro, Delrio aveva tradotto nel concreto lo slogan della "cura del ferro" come rimedio alla fragilità di un Paese che butta ogni anno decine di miliardi di euro per le sue croniche carenze logistiche. Da uomo dell'opposizione si è battuto affinché il decreto per Genova avesse più sostegno alle imprese e al porto e contenesse al suo interno la normativa Antimafia. **E adesso, onorevole Delrio?** «Adesso attendiamo la conversione in legge. Prima di ogni altra cosa vengono le risposte alle esigenze delle famiglie colpite dalla tragedia. Poi confidiamo in un netto miglioramento rispetto alla sua prima stesura, davvero preoccupante. Certo, aver rifiutato di inscrivere nel decreto anche la realizzazione della Gronda e del terzo valico è un errore grave, una palese mancanza di visione strategica». **Le tensioni sul decreto e l'attesa per le valutazioni sulle singole opere non hanno aiutato a fare chiarezza in questo momento, è d'accordo?** «Sì, certo. Se con un provvedimento di governo si decide di concentrarsi su una città allora bisogna vedere tutto quello di cui ha bisogno. Nel caso di

Genova dobbiamo valutare nel complesso opere come il Terzo Valico, la Gronda, la diga foranea del porto». **E se questo non avviene?** «Allora il rischio maggiore è di mettere in grandissima difficoltà il territorio, il lavoro, il porto di Genova, che rischia di perdere la sua identità. Con la legge di riforma e l'unione con Savona noi abbiamo dato centralità internazionale a Genova. Non a parole, ma nei fatti. Adesso, se quanto già avviato viene fermato o subisce ritardi, il territorio ne esce

indebolito».

Ma che cosa rischiamo nel concreto?

«Vuole un numero? Allora le rispondo con tre milioni. Se rimettiamo in discussione il tunnel della Torino-Lione o il Terzo Valico siamo condannati ad avere tre milioni di camion in entrata e altrettanti in uscita fra l'Italia e la Francia. Sarebbe devastante per la logistica italiana. Oltretutto, in questo modo si scoraggiano gli investitori a puntare sul nostro Paese».

Da ministro lei annunciò l'apertura dei cantieri propedeutici alla costruzione della Gronda per fine 2018. Ora siamo ancora in attesa della valutazione costi-benefici e l'opera rischia addirittura di essere bocciata...

«Questo è un tema centrale, non è pensabile abbandonare il progetto della Gronda, se non dovesse partire non riusciremmo a colmare quel gap vecchio di trent'anni con gli altri Paesi sul fronte della logistica. E Genova ne uscirebbe inevitabilmente ridimensionata. Proprio nel momento in cui ci sono invece segnali importanti».

A che cosa si riferisce?

«Ho visto che l'aeroporto ha incrementato molto i suoi voli, le crociere continuano a crescere, il sistema portuale ha di fronte più opportunità che capacità. Genova potrebbe essere ancora più forte se potesse contare su infrastrutture adeguate al suo livello».

Non sembra che il decreto intercetti tutto questo, vero?

«Intanto è sbagliato e vergognoso aver inserito nel decreto per Genova anche un condono per abusi edilizi a Ischia. Sbagliato anche aver tenuto fuori la Gronda. Poi si sono persi mesi per fare il commissario e avere un testo totalmente insufficiente. Ora è cambiato grazie alle proteste dei genovesi e al parlamento. Mancava la normativa Antimafia, che siamo riusciti a far inserire, c'è una maggiore attenzione per le imprese e il lavoro. Ma sono preoccupato quando continuo a sentire discussioni sui soggetti che devono o non devono partecipare alla ricostruzione. In questo modo, non basta un anno, ce ne vogliono tre». **Come si comporterà il Pd?** «Ho garantito da subito al Commissario la totale collaborazione e abbiamo ascoltato i genovesi. Ci muoviamo affinché le scelte vadano nella giusta direzione».

Il Secolo XIX

Gavarone: «Portiamo i ragazzi degli istituti nautici a bordo delle navi»

Genova - L'idea è quella di dare a chi, arrivato al traguardo dei 18 anni e deve decidere prospettive di studio e carriera, la possibilità di vedere la propria vita in prospettiva.

Confindustria punta a portare gli studenti del quinto anno degli istituti nautici a fare il tirocinio negli uffici delle compagnie di navigazione, «nelle direzioni tecniche, commerciali, operative, della sicurezza – spiega Giacomo Gavarone, presidente del gruppo Giovani degli armatori di Confindustria, che ha messo a punto l'iniziativa -. Stiamo organizzando turni di 15 giorni per sei studenti alla volta, per fare provare loro che cosa significa lavorare in azienda. Il motivo è semplice: il quinto anno delle superiori è un momento della vita fondamentale, quello nel in cui, nonostante tutte le difficoltà del caso, si diventa adulti e si deve decidere cosa fare della propria vita: lavoro, università. E per chi esce dal Nautico, capire se si vuole intraprendere la vita in mare».

Sono molte le iniziative di formazione che permettono agli studenti di salire di questi istituti a bordo delle navi, e provare a capire se effettivamente fa per loro la vita di bordo - ben remunerata, ma per la quale comunque bisogna essere tagliati. Tuttavia, raramente la carriera nello shipping si esaurisce al solo periodo di navigazione: «Dopo quindici, dieci oppure anche solo cinque anni, spesso si presenta la possibilità di lavorare a terra: nella scelta delle proprie risorse, le compagnie di navigazione – spiega Gavarone – tendono a privilegiare chi ha già lavorato per loro, specialmente nelle flotte: basta guardare come sono composti gli organici delle aziende, e si scoprirà che sono molte le persone che prima di arrivare negli uffici hanno trascorso un periodo in mare. Per gli armatori, è l'equivalente di un master».

Il motivo è comprensibile: il bene più prezioso delle compagnie sono le navi, e solo chi quelle navi le ha conosciute o vissute può avere le conoscenze necessarie al funzionamento amministrativo, tecnico o commerciale della compagnia. Se questo è un meccanismo consolidato nello shipping, non va dimenticato che spesso anche nella manifattura le industrie più serie chiedono ai propri impiegati di trascorrere un certo periodo sulle linee di produzione. Chi oggi in Italia intraprende la carriera del marittimo lo fa per diventare un ufficiale, ricoprendo a bordo incarichi di tipo dirigenziale: ma proprio per questo, difficilmente la carriera di questa o di questo futuro ufficiale si esaurirà tutta sulle navi. Giusto quindi, per Gavarone, dare una prospettiva di quello che potrà essere il “dopo”, negli uffici della compagnia, dall'altra parte dello steccato. Il progetto sarà presentato ufficialmente in questi giorni e prenderà le mosse a partire dal mese di novembre: si comincerà proprio con Rimorchiatori Riuniti, «ma l'obiettivo è assolutamente estendere questo tipo di esperienza a tutti i grandi istituti nautici italiani: in Campania, Lazio e così via, in collaborazione con gli armatori locali. Intanto stiamo pubblicizzando l'iniziativa su Instagram... senza la presunzione di voler dire di essere più vicini ai 18 che ai 60 anni, certamente sulle questioni di formazione il nostro gruppo beneficia di una memoria fresca rispetto ai “seniores” dell'associazione, e proprio per questo ci siamo impegnati su un'iniziativa di questo genere».

OFFSHORE IN RIPRESA

Rimorchiatori Riuniti, attraverso la controllata Finarge, ha una forte presenza nel settore offshore, seguito proprio da Gavarone: «Con il greggio stabile sopra i 75 dollari a barile, possiamo dire che la

- segue

crisi è superata, anche se le variabili sulla produzione non sono più dettate dal mercato, quanto dalla finanza. Dopo anni di difficoltà stiamo ripartendo, ma così come nel 2014 il rallentamento non è stato repentino, così non può essere repentina la ripresa, e questo dipende da come è strutturato il nostro settore: un pozzo petrolifero non si riapre in poche ore. Le condizioni ci sono, anche sotto il profilo di un incremento della flotta: per quanto riguarda le Ahts (cioè le navi utilizzate per l'installazione delle piattaforme petrolifere) per esempio il portafoglio ordini è zero: una situazione di estrema rarità, specie se pensiamo che in genere nello shipping, per un motivo o per l'altro, c'è sempre un armatore che fa ordini presso un cantiere. Tuttavia, la complessità tecnologica di queste unità nei fatti impedisce fenomeni speculativi».

Dove le prospettive di crescita? «A parte le aree più note, come Brasile, Africa Occidentale o Mozambico, penso che le prossime opportunità arriveranno dalla Colombia e dal Messico, che ha recentemente aperto il suo mercato alle grandi compagnie petrolifere internazionali».

Soldi dall'Europa, anche il porto di Genova partecipa a "E-Bridge"

Genova - L'Authority: «La proposta ha un valore complessivo di circa 20 milioni di euro e rientra in un programma di rilevanza nazionale».

Genova - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale partecipa, insieme a Uirnet SpA e al partner tecnologico Circle SpA, al progetto "E-BRIDGE. Emergency and BRoad Information Development for the ports of Genova", presentato dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti al bando Connecting Europe Facility 2018 dell'Unione Europea (DG MOVE) e supportato da RFI. Lo annuncia l'Authority di Genova e Savona.

«La proposta ha un valore complessivo di circa 20 milioni di euro e rientra in un programma di rilevanza nazionale, presentato alla UE per il finanziamento di interventi sull'area di Genova, che include diverse iniziative che saranno progettate e sviluppate in maniera integrata e complementare, tra cui: Una proposta di RFI per l'adeguamento del nodo ferroviario del Campasso e delle connessioni retroportuali (valore complessivo 1.800.000 euro). **Una proposta del MIT per la costruzione di una banca dati sullo stato delle infrastrutture (valore complessivo 3.200.000 euro).** Il progetto E-BRIDGE punta a studiare ed implementare una serie di azioni pilota innovative dal punto di vista tecnologico e di processo, per migliorare l'efficienza dei flussi di merce in/out dai porti di Genova, in risposta ai nuovi fabbisogni del porto. Tra le linee d'azione previste: il ridisegno organizzativo ed informativo del sistema di ultimo miglio ferroviario il completo adeguamento dei varchi portuali e dei gate terminalistici anche in relazione alle esigenze di connessione informativa con gli ambiti logistici esterni al perimetro portuale; la realizzazione di aree di sosta intelligenti all'interno delle aree portuali; la progettazione e l'implementazione di un progetto pilota per realizzare aree buffer esterne all'ambito portuale. La proposta è impostata sulla collaborazione con UIRNet ed RFI, partner di AdSP per lo sviluppo della componente infostrutturale del porto e delle connessioni stradali e ferroviarie con il sistema logistico nazionale e la rete europea, sotto il coordinamento del Mit.

-segue-

Il progetto, che si snoda nel biennio 2019/2020, propone l'accelerazione e l'ulteriore sviluppo di iniziative già avviate, rilette in una chiave evoluta e di sistema, per fronteggiare il deficit infrastrutturale che il sistema portuale di Genova dovrà affrontare in attesa del completamento del riassetto del nodo>.

Informazioni Marittime

E-Bridge, il piano europeo per il nodo di Genova

Previsti interventi innovativi per migliorare l'efficienza dei flussi di merce in/out dai porti del capoluogo ligure

Nell'ambito del piano di interventi per il nodo di Genova colpito dal crollo del Ponte Morandi, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale partecipa, insieme a Uirnet SpA e al partner tecnologico Circle SpA, al progetto **"E-BRIDGE. Emergency and BRoad Information Development for the ports of GENoa"**, presentato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al bando Connecting Europe Facility 2018 dell'Unione europea (DG MOVE) e supportato da Rfi.

La proposta ha un valore complessivo di circa 20 milioni di euro e rientra in un programma di rilevanza nazionale, presentato alla Ue per il finanziamento di interventi sull'area di Genova, che include diverse iniziative che saranno progettate e sviluppate in maniera integrata e complementare, tra cui: una proposta di Rfi per l'adeguamento del nodo ferroviario del Campasso e delle connessioni retroportuali (valore complessivo 1.800.000 euro); una proposta del Mit per la costruzione di una banca dati sullo stato delle infrastrutture (valore complessivo 3.200.000 euro).

Il progetto E-BRIDGE punta a studiare ed implementare una serie di azioni pilota innovative dal punto di vista tecnologico e di processo, per migliorare l'efficienza dei flussi di merce in/out dai porti di Genova, in risposta ai nuovi fabbisogni del porto. Tra le linee d'azione previste: il ridisegno organizzativo ed informativo del sistema di ultimo miglio ferroviario; il completo adeguamento dei varchi portuali e dei gate terminalistici anche in relazione alle esigenze di connessione informativa con gli ambiti logistici esterni al perimetro portuale; la realizzazione di aree di sosta intelligenti all'interno delle aree portuali; la progettazione e l'implementazione di un progetto pilota per realizzare aree buffer esterne all'ambito portuale.

La proposta è impostata sulla collaborazione con UIRNet ed Rfi, partner di AdSP per lo sviluppo della componente infostrutturale del porto e delle connessioni stradali e ferroviarie con il sistema logistico nazionale e la rete europea, sotto il coordinamento del Mit. Il progetto, che si snoda nel biennio 2019/2020, propone l'accelerazione e l'ulteriore sviluppo di iniziative già avviate, rilette in una chiave evoluta e di sistema, per fronteggiare il deficit infrastrutturale che il sistema portuale di Genova dovrà affrontare in attesa del completamento del riassetto del nodo.

Ecta visita il terminal Apm di Vado

Associazione delle aziende europee del settore chimico

Il Consiglio di amministrazione della European chemical transport association (Ecta), associazione che raggruppa importanti aziende europee del settore chimico, ha fatto visita al terminal Apm di Vado Ligure, mostrando molto interesse soprattutto nei confronti delle potenzialità che la nuova piattaforma in costruzione nel territorio savonese potrà avere nel futuro.

La visita è stata possibile grazie all'organizzazione di Alberto Marenzana, presidente dell'omonima società di Novi Ligure, leader a livello europeo nel trasporto di prodotti petrolchimici liquidi sfusi, sia pericolosi che non pericolosi, e socio fondatore di Ecta dal 1999.

La prossima apertura del nuovo passo del Gottardo apre importanti opportunità ai traffici mercantili che dal Nord Italia si muoveranno verso il centro Europa, questo grazie anche allo sviluppo della tratta ferroviaria che consentirà il passaggio di treni di 750 mt, contro gli attuali 450.

Paolo Cornetto, managing director di Apm Terminals ha espresso la propria soddisfazione nel "vedere che anche aziende europee mostrano interesse nei confronti del porto di Vado Ligure e ci auguriamo che in futuro si possano concretizzare occasioni di collaborazione con Ecta e con Marenzana che ringraziamo per essere venuti in visita da noi".

La delegazione ha quindi proseguito la visita recandosi al Vado Tank Cleaning, altra realtà vadese orgoglio italiano in Europa nel campo dei servizi al trasporto stradale ed intermodale di prodotti chimici e petrolchimici, terrestre e marittimo, indispensabili per garantire la necessaria sostenibilità ambientale.

Genova, Rixi: in arrivo con decreto fiscale 15 milioni per il porto

"Il decreto Genova deve essere il punto di partenza di un processo nuovo in cui le istituzioni, il governo e gli enti locali lavorino assieme per dare risposte efficaci e in tempi rapidi ai cittadini per la loro sicurezza. Tale decreto coinvolgerà tutti e le risposte al territorio arriveranno senza aspettare i tempi di un processo che stabilisca le responsabilità, perché cittadini e imprese coinvolti non possono aspettare 15 anni. Vogliamo rendere immediatamente disponibili le risorse verso chi ha subito danni e disagi e far così ritornare Genova e l'Italia a crescere – ha detto il viceministro al Mit Edoardo Rixi, intervenuto ieri alla Camera nella discussione del decreto legge 28 settembre 2018 n. 109 'disposizioni urgenti per la città di Genova' -

Ha aggiunto il viceministro "Il governo era sul luogo del crollo dopo mezz'ora dall'evento e ha agito con la maggiore tempestività possibile in collaborazione e dialogo continuo con tutti gli Enti locali, Comune e Regione in un clima di dialettica costruttiva che ha consentito di dare una soluzione abitativa alle famiglie sfollate entro ottobre, un mese prima delle previsioni iniziali. Abbiamo riaperto la linea ferroviaria Sestri Ponente-Novì Ligure con una settimana di anticipo, inaugurato la viabilità alternativa per i mezzi pesanti Strada delle Superba a un mese dal crollo, riaperto tre linee ferroviarie tra cui la 'sommersibile' per il collegamento col porto di Genova e a inizio ottobre la 30 giugno indispensabile collegamento con la Val Polcevera. A ben guardare i tempi sono stati decisamente inferiori rispetto al passato, come dimostrano i rimborsi alle imprese di Genova per le alluvioni del 2014 a tre anni di distanza o ancora la nomina di un commissario straordinario dopo quasi un anno dal terremoto in Abruzzo".

Il dl Genova è così passato da 46 a 59 articoli crescendo di 13 articoli per la riscrittura di alcuni passaggi al fine di perfezionarlo maggiormente. In particolare sono state inserite ulteriori normative relative ai controlli anticorruzione nell'ambito degli appalti, vincoli normativi sugli abusi edilizi escludendo di fatto persone condannate e ancora esclusione di contributi per la ricostruzione a persone che abbiano fatto aumenti di volumetrie poi sanati.

Il governo conta di chiudere il dl passando al Senato già la prossima settimana salvo intoppi o ulteriori aggiustamenti, mentre l'approdo a palazzo Madama dovrebbe avvenire entro metà novembre. Rixi ha infine annunciato che verranno stanziati ulteriori 15 milioni di euro nel Decreto fiscale a favore del porto in modo da rilanciare velocemente lo scalo e l'autotrasporto. Genova (e anche l'Italia) nel frattempo aspetta con ansia e fiducia perché da questo dl dipenderà tutta la sua futura economia.

Porti: a Livorno e Piombino Rfi investe 6,6 mln

Per finanziare 2 interventi infrastrutturali ferroviari

LIVORNO, 25 OTT - Oltre sei milioni di euro per finanziare due importanti interventi infrastrutturali ferroviari a servizio del porto di Livorno e Piombino. L'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale fa il pieno di finanziamenti Rfi, spiega l'Authority livornese, dato che i due scali portuali si sono infatti intestati una quota parte rilevante delle risorse che la legge di stabilità del 2015 aveva previsto di destinare alle imprese ferroviarie ma che ad oggi non sono ancora state interamente attribuite. Livorno ha ottenuto 1,4 milioni di euro per creare un nuovo raccordo alla Stazione Livorno-Calambrone, mentre altri 5,2 milioni di euro sono stati impegnati per potenziare la stazione Fiorentina di Piombino per la ricezione di merce pericolosa. A sbloccare i fondi residui rimasti nel cassetto si sottolinea nella nota - la legge 96 del 2017 che ha consentito a Rete Ferroviaria Italiana di investire 48 milioni di euro per il miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale in corrispondenza dei poli di generazione e attrazione del traffico.(ANSA).

Porti, a Livorno e Piombino Rfi investe 6,6 milioni

Genova - Livorno ha ottenuto 1,4 milioni di euro per creare un nuovo raccordo alla Stazione Livorno-Calambrone, mentre altri 5,2 milioni di euro sono stati impegnati per potenziare la stazione Fiorentina di Piombino per la ricezione di merce pericolosa.

Genova - Oltre sei milioni di euro per finanziare due importanti interventi infrastrutturali ferroviari a servizio del porto di Livorno e Piombino. L'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale fa il pieno di finanziamenti Rfi, spiega l'Authority livornese, dato che i due scali portuali si sono infatti intestati una quota parte rilevante delle risorse che la legge di stabilità del 2015 aveva previsto di destinare alle imprese ferroviarie ma che ad oggi non sono ancora state interamente attribuite. Livorno ha ottenuto 1,4 milioni di euro per creare un nuovo raccordo alla Stazione Livorno-Calambrone, mentre altri 5,2 milioni di euro sono stati impegnati per potenziare la stazione Fiorentina di Piombino per la ricezione di merce pericolosa. **A sbloccare i fondi residuali rimasti nel cassetto si sottolinea nella nota - la legge 96 del 2017 che ha consentito a Rete Ferroviaria Italiana di investire 48 milioni di euro per il miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale in corrispondenza dei poli di generazione e attrazione del traffico.**

Informazioni Marittime

Museo del mare, firmato il protocollo a Napoli

Il documento avvia la collaborazione tra AdSP Mar tirreno Centrale e Consiglio Regionale della Campania

È stato siglato giovedì il protocollo d'intesa che avvia la collaborazione tra l'Autorità di Sistema del Mar tirreno Centrale e il Consiglio Regionale della Campania (Consulta per l'emigrazione) per la realizzazione di un **museo del mare e dell'emigrazione** e per la costituzione dell'**Osservatorio regionale sul fenomeno dell'emigrazione**.

Il documento firmato dai presidenti Rosetta D'Amelio, del Consiglio Regionale della Campania, e Pietro Spirito, dell'AdSP, avrà la durata di tre anni e comporterà per entrambi gli enti una serie di attività volte all'attuazione del protocollo.

Museo del Mare e dell'Emigrazione: Consiglio regionale e AdSP Mar Tirreno Centrale firmano Protocollo d'Intesa

Napoli, 25 ottobre 2018 - È stato siglato stamattina il Protocollo d'intesa che avvia la collaborazione tra l'Autorità di Sistema del Mar tirreno Centrale e il Consiglio Regionale – Consulta per l'emigrazione per la realizzazione di un Museo del mare e dell'emigrazione e per la costituzione dell'Osservatorio regionale sul fenomeno dell'emigrazione.

Il protocollo firmato dai Presidenti Rosetta D'Amelio, del Consiglio Regionale della Campania, e Pietro Spirito, dell'AdSP, avrà la durata di 3 anni e comporterà per entrambi gli enti una serie di attività volte all'attuazione del protocollo.

Messina, sviluppo bloccato

Si attende ancora da Palermo la Valutazione ambientale

Messina Il 2 febbraio di 59 anni fa veniva approvato il Piano regolatore del porto di Messina. Nel marzo di 10 anni fa si adottava il nuovo Prg portuale, esitato poi favorevolmente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e per il quale si avviava la fase della Valutazione ambientale.

Con un salto temporale incomprensibile che arriva ai giorni nostri, ci si accorge di quanti anni siano volati via, di come le procedure di strumenti indispensabili per lo sviluppo di una città di mare come Messina, siano incompatibili con le attese della comunità e con i piani di rilancio. Oggi si è ancora in attesa che arrivi da Palermo la notizia della conclusione dell' iter di Valutazione ambientale strategica e del ritorno a Messina del Piano. Il nodo che ha bloccato tutto a Palermo riguarda il futuro delle aree militari della Zona falcata.

Pagina 24.

Presso il salone municipale "Rocco Chinnici" si è svolta la conferenza riguardante l'infrastruttura

Augusta, storia e sviluppo del porto Il suo ruolo tra passato, presente e futuro

L'evento è stato organizzato dalla Commissione Comunale di Storia Patria

AUGUSTA - Presso il salone municipale "Rocco Chinnici" di Augusta si è svolta la conferenza dal tema: "Augusta tra passato e futuro - Il ruolo del porto e del suo sviluppo". L'evento, organizzato dalla Commissione Comunale di Storia Patria, ha visto la partecipazione del sindaco, Cettina Di Pietro, dell'assessore alla Cultura, Giusy Sirena, del presidente della Commissione Comunale, Giorgio Ca sole, del docente di storia contemporanea dell'ateneo di Catania, Salvatore Adorno, del comandante della Capitaneria di Porto di Augusta, Attilio Montalto, e del responsabile dell'area tecnica dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) Augusta -Catania, Giovanni Sarcià. La conferenza ha tratto ARBONAMENTI ANNUI Cartaceo u digitale 99poc spunto dalla tesi di laurea di Ramona Vicchitto: "Il porto militare, commerciale e industriale (1945 - 1960)". Ramona Vicchitto e Salvatore Adorno hanno fatto un excursus storico del porto di Augusta che, fino alla fine della II guerra mondiale ha svolto un ruolo quasi esclusivamente militare, mentre nel secondo dopoguerra ha svolto una funzione mercantile. Con la realizzazione del polo petrolchimico il porto ha assunto un ruolo prevalentemente industriale. Naturalmente queste tre fasi hanno influenzato notevolmente la vita degli abitanti di Augusta che si son trasformati da pescatori e contadini ad operai. L'industrializzazione ha por tato, nel breve termine, ad un miglioramento della situazione economica e, nel lungo termine, anche ad una grave crisi ambientale che permane tuttora e che causa seri problemi di salute (morti di cancro e malformazioni neonatali) agli augustani ed agli abitanti degli altri Comuni del quadrilatero industriale. Attilio Montalto ha detto che "Il porto di Augusta, uno dei più importanti d' Italia, è stato considerato dall' Unione Europea un porto "core", cioè d' importanza strategia per i traffici lungo il corridoio che dovrebbe collegare Helsinki a Malta". Ha anche affermato che con l' eventuale chiusura, nei prossimi decenni, delle industrie petrolchimiche per mancanza di materie prime sarebbe opportuno puntare sulla realizzazione di una Zona Economica Speciale (Zes). Infine è intervenuto Giovanni Sarcià