



Primo Piano:

- **La Via della Seta** (Corriere della Sera, The Medi Telegraph, La Sicilia, La Gazzetta Marittima, Il Secolo XIX, Avvenire)
- **Assoporti , protocollo d'intesa con "il Porto dei Piccoli"** (La Gazzetta Marittima, Messaggero Marittimo, Ansa)

Dai Porti:

Genova:

"...Terminal aperti di notte e nuovo interporto ..."
(The Medi Telegraph)

"...Crollo ponte Morandi, Decreto Genova, Terzo Valico..."(Il Sole 24 ore, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, La Repubblica, Trasporto Europa, Messaggero Marittimo)

La Spezia:

"...Delegazione dell'Intermodel UE ..."(La Gazzetta Marittima)

Ravenna:

"...Hub Portuale ..."(Uomini e Imprese)

Livorno:

"...Guida autonoma sperimentazione per l'UE..."
(La Gazzetta Marittima)

"...Commercio con l'estero brusca frenata nell'export ..."
(La Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...Barriere Architettoniche..."(Ansa)

Bari:

"...Ridefinita la circolazione veicolare e pedonale..."
(The Monopolitimes)

Gioia Tauro:

"...Agostinelli: i Solleciti?sono miei..."(Gazzetta del Sud)

"...Rixi, tavolo convocato in settimana..." (Ansa)

Cagliari:

"...Onorato: si alla continuità gestita dalla Regione..."
(La Nuova Sardegna)

Messina:

"...Milazzo: variante al piano regolatore ..."
(Gazzetta del Sud,Tempo Stretto)

"...Falce, Fiera e Zes..."

(Tempo Stretto, Gazzetta del Sud, La Sicilia,Giornale di Sicilia)

Augusta:

"...Ali del quadrante della Sicilia orientale..." (Primo Magazine)

Altre notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

La Lente

La via della seta? Il porto di Trieste si candida a snodo centrale

Per una penisola come la nostra è un paradosso: nonostante l'Italia sia protesa nel Mediterraneo, rischia l'emarginazione dalle principali rotte del trasporto delle merci.

Come ha sottolineato al forum dei Trasporti di Cernobbio il direttore di Limes Lucio Caracciolo, se c'è un porto che ancora può giocarsi qualche carta per diventare un punto di riferimento per le merci da e per la Cina, quello è il porto di Trieste. D'altra parte in questi anni ci siamo già giocati (malissimo) le altre «candidature»: nell'ordine, Taranto, Gioia Tauro, Napoli e Livorno. Il segretario generale di Contrasporto Pasquale Russo ha usato i numeri per rappresentare la situazione: «Negli ultimi 20 anni le merci in container movimentate nel Mediterraneo sono aumentate del 500%.

Mentre nei porti italiani l'incremento è stato del 50%». «L'Italia ha agganciato solo il 10% della crescita», ha lamentato Russo. Nel Mediterraneo passa un quinto del traffico marittimo mondiale. L'Italia rischia l'esclusione dalle grandi vie del traffico a causa di un sistema frammentato e di una burocrazia pesante che frenano la crescita dei porti, molti dei quali hanno piani regolatori vecchi di 60 anni. Un segnale è arrivato dal viceministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi. Che ha assicurato: «Stiamo lavorando per aumentare le risorse destinate ai porti».

RITA QUERZÈ

«Porti, Italia fanalino di coda mediterraneo»

Cernobbio - Negli ultimi 20 anni le merci movimentate nei container in tutta l'area mediterranea (dove transita un quinto del traffico marittimo mondiale) hanno registrato un incremento del 500%, mentre nei porti italiani l'aumento è stato del 50%

Cernobbio - Negli ultimi 20 anni le merci movimentate nei container in tutta l'area mediterranea (dove transita un quinto del traffico marittimo mondiale) hanno registrato un incremento del 500%, mentre nei porti italiani l'aumento è stato del 50%. **Rischiamo di rimanere esclusi dai tracciati internazionali perché il sistema dei porti è frammentato**, la burocrazia pesante e i piani regolatori (salvo eccezioni) sono fermi a 60 anni fa. Soprattutto manca un coordinamento, una cabina di regia a livello nazionale. È quanto emerge dal focus sui porti (dati elaborati su fonte Sispi) presentato oggi al quarto Forum internazionale Confrtrasporto-Confcommercio.

La distribuzione dei terminal container interessa 13 porti su 57 e l'attuale capacità teorica di movimentazione dei terminal operativi è di 16,7 milioni di teu (unità di misura dei container; un teu corrisponde a un volume di 40 metri cubi), ovvero maggiore di circa il 60% della movimentazione effettiva registrata nel 2017, segno che le potenzialità sono decisamente più alte rispetto al risultato reale. Ad ogni modo, dietro tale dato complessivo si nascondono situazioni particolarmente differenziate, con terminal saturi in alcuni porti e poco utilizzati in altri. **Nel confronto 2005-2017 si è dimezzata la quota di traffico riconducibile ai porti** di transhipment (trasbordo dei teu da una nave ad un'altra per l'instradamento alla destinazione finale) di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, raggiungendo circa un quarto delle movimentazioni totali.

Inoltre il traffico di mezzi rotabili (le cosiddette Autostrade del mare) ha superato i quattro milioni di unità, con una crescita del 255%, che ha portato la merce trasportata con questa modalità sostanzialmente a raggiungere quella che si muove con i container. **Rispetto al 2005**, il totale complessivo delle merci movimentate nei porti italiani è cresciuto nel 2017 solo di due punti percentuali, attestandosi, superati gli effetti della crisi del 2008, intorno ai 500 milioni di tonnellate.

È cresciuto invece in misura più significativa il numero dei passeggeri, che nel 2017 hanno superato quota 52 milioni contro i 45,6 milioni del 2005, con un incremento di circa il 61% solo sul fronte crocieristico, del 5% su corto raggio e del 9% su medio raggio.

SISTEMA FRAMMENTATO

Il potenziale dei porti italiani è ostacolato, oltre che dalla burocrazia e da un quadro non omogeneo, dall'arretratezza dei piani regolatori. Basti pensare che soltanto 10 scali su 57 sono dotati di uno strumento di pianificazione a lungo termine regolarmente approvato, e che i piani regolatori in vigore hanno una vita media di 55 anni, **con punte che superano i 65**. C'è poi la questione delle risorse per i piani operativi triennali. Per fare un esempio, a fronte di una programmazione triennale di circa 6,3 miliardi di euro, la copertura finanziaria, in media, risulta di poco superiore a un terzo della spesa prevista. Mancando, poi, ogni forma di coordinamento centrale nella programmazione delle opere, il risultato è una situazione disomogenea, con regole che cambiano da scalo a scalo e un quadro di sistema disarticolato.

- segue

LA BUROCRAZIA FRENA LE OPERE

Anche i vincoli normativi e le difficoltà operative di alcune Autorità di sistema tendono a frenare lo sviluppo delle infrastrutture. Guardando all'avanzamento della spesa dei progetti infrastrutturali dei porti, co-finanziati con i fondi europei, si scopre infatti che - a fronte di 60 progetti monitorati su 17 scali (per un costo di 718 milioni di euro) - **la percentuale effettiva delle risorse finanziarie utilizzate è ferma al 41,76%**. Con procedure diverse potrebbero partire investimenti pubblico-privati per 15 miliardi di euro.

IL NODO DELLE CONCESSIONI

La legge 84 del 1994 ha previsto la possibilità di affidare in concessione banchine e spazi portuali ai privati. Un Regolamento nazionale avrebbe dovuto regolamentare in maniera uniforme tale nuova facoltà, ma nonostante sia trascorso quasi un quarto di secolo, dall'approvazione della legge, **questo Regolamento non è stato ancora emanato**. Si è così assistito, dicono da Confrasperto, al proliferare di situazioni differenziate, con casi di concessioni rilasciate con impegni minimali a carico dei privati, senza garanzie reali per le Autorità portuali, con criteri di determinazione del canone profondamente variabili da realtà a realtà. È fin troppo evidente, commentano al Forum, che questo ha determinato e determina ancor oggi una distorsione del mercato. A partire dagli anni 2014 e 2015, proprio quando il ministero dei Trasporti si avviava a regolamentare, il tema del rilascio, ma ancor più del rinnovo, è diventato centrale, per l'evidente preoccupazione che una diversa regolamentazione potesse vietare o comunque limitare i rinnovi di concessione.

GIGANTISMO NAVALE: I PORTI STENTANO AD ADEGUARSI

Tutto questo mentre il settore marittimo naviga verso dimensioni sempre più grandi. Continua infatti il fenomeno del "gigantismo navale", con la presenza di oltre 464 unità di classe compresa tra 10 e 20 mila teu, **e altre 118 navi portacontenitori di grandi dimensioni che entreranno in circuito entro il 2020**. Giganti che richiedono fondali più profondi, quindi lavori di escavazione, quindi ulteriori risorse. Dalla ricognizione effettuata, il fabbisogno complessivo di escavo nei porti italiani è stimabile pari a circa 85 milioni di metri cubi di materiali da dragare, di cui circa 30 milioni urgenti. Tali attività risultano, inoltre, particolarmente gravose in quei porti ricompresi all'interno di Siti di interesse nazionale (Sin), aree che necessitano di interventi di bonifica sotto la regia del ministero dell'Ambiente. Nell'ambito degli 11 porti nazionali rientranti nei Sin, (tra cui Livorno, Piombino, Napoli, Porto Torres, Brindisi, Taranto, Venezia e Trieste) le attività di bonifica sono state completate in quota variabile tra lo 0% e il 20%, al netto di Piombino, attestatosi al 45%.

LE PROPOSTE DI CONFTRASPORTO PER UN TAGLIANDO ALLA RIFORMA PORTUALE Coordinamento:

- va **ripensata la Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp**, riportandola alla configurazione originaria prevista dalla riforma, ovvero uno strumento concepito per essere la sede preposta a definire la strategia e la programmazione nazionale;
- andrebbe **rafforzata la direzione Porti del ministero dei Trasporti** in modo da poter svolgere non solo il già importante ruolo di vigilanza, ma anche la necessaria azione di armonizzazione nazionale delle procedure delle Adsp;
- andrebbe **strutturato un gruppo di lavoro nazionale - Mit e dell'Ambiente** - per fornire supporto alle Authority per un'omogenea implementazione nel territorio delle semplificazioni procedurali introdotte per la realizzazione degli escavi portuali;
- sarebbe auspicabile che **il Mit e il ministero dell'Economia dessero indicazioni** e direttive uniformi ai revisori

- segue

dei conti, ai fini di una loro omogenea attività di vigilanza sull'attività delle Adsp, dedicando anche una precisa formazione per le specificità dei sistemi portuali;

- andrebbe **creato un cruscotto di monitoraggio degli aspetti previsionali** di medio e lungo periodo e dei piani operativi triennali di tutte le autorità di sistema portuale;

- andrebbe **promossa una maggiore omogeneizzazione delle procedure** per la sicurezza portuale, affrontando anche il tema della sicurezza informatica;

- andrebbe **coordinato lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligente (Its)** evitando il replicarsi della esperienza dei Port Community System nati a macchia di leopardo con modelli profondamente differenziati da porto a porto. In questo ambito complessivo della digitalizzazione si dovrebbe ragionare sulla funzione e sulla missione di Urinet in chiave futura.

Una nuova stagione per le concessioni portuali:

- andrebbe emanato senza indugio, **il regolamento sulle Concessioni portuali**, previsto dall'articolo 18 della legge 84/94, e nelle more dell'emanazione, in considerazione del ruolo dell'autorità di Regolazione dei trasporti (Art), sarebbe opportuna una collaborazione tra l'Art e la direzione Porti del Mit per arrivare a una rapida armonizzazione del sistema: non è tollerabile la differenza tra porto e porto, anche della medesima Adsp, in termini di durata delle concessioni, piani di impresa, importi dei canoni di concessione, differenze che alterano la concorrenza e favoriscono vere forme di speculazione. Sarebbe, in particolare, opportuno attribuire all'Art ruolo e competenze specifiche, non solo rispetto alle nuove concessioni portuali da rilasciare, ma anche rispetto a quelle esistenti ai fini del monitoraggio, del coordinamento e del controllo dell'attuazione dei piani d'impresa. Nell'ambito di tale revisione delle competenze dell'Autorità, andrebbero individuate diverse modalità di finanziamento della stessa, ponendo a carico della collettività una attività regolatoria effettuata a garanzia di superiori interessi pubblici.

Riorganizzare la *governance* delle Adsp:

- è necessario **superare l'ambigua natura giuridica delle Adsp**, valutando *in primis* la modifica dell'attuale elenco Istat che annovera le Authority tra le amministrazioni pubbliche (sezioni amministrazioni locali);

- andrebbero ulteriormente approfonditi, e nel caso **dettagliati, gli ambiti applicativi** del decreto legislativo 165/2001 in tema di Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche. Ad esempio, l'applicazione del contratto privatistico dei porti ai dipendenti delle Adsp mal si concilia con i vincoli della pubblica amministrazione. Complessivamente andrebbe fatta una scelta definitiva e radicale in merito al funzionamento delle Adsp e in questo ambito andrebbe prevista la possibilità per il presidente di delegare ai dirigenti alcune competenze e funzioni;

- andrebbe **estesa la durata del mandato del presidente** che dovrebbe essere portato da quattro a cinque anni, in quanto un anno di differenza può rappresentare molto rispetto agli obiettivi prefissati;

- andrebbe **rivisita la norma sull'organismo di Partenariato della risorsa Mare**. L'organismo dovrebbe essere un luogo vissuto dai presidenti delle Adsp come sede di proposta e di ausilio alla programmazione, valorizzando il ruolo delle categorie economiche. Dovrebbe assorbire le funzioni attribuite alla commissione consultiva.

La Sicilia

srn. Il rapporto mostra forti aumenti per le merci (soprattutto Oil, Ro-Ro e rinfuse), ma c'è poco spazio per i container

Porti, l' Isola cresce ma è in ritardo

L' obiettivo. Occorre attrarre le mega-navi delle Grandi Alleanze mondiali (Cina in testa)

michele guccionePalermo. Nel Mediterraneo, come riferisce Confrasperto, passa un quinto del traffico marittimo mondiale. Negli ultimi 20 anni le merci in container movimentate in quest' area sono aumentate del 500%, mentre nei porti italiani l' incremento è stato del 50%. In questa "torta" nazionale, che si è ristretta rispetto alla concorrenza europea e nordafricana, il Sud d' Italia ha un peso rilevante e potrebbe giocare un ruolo strategico con l' arrivo delle mega-navi dalla Cina. Ma i porti siciliani avranno la capacità e la lungimiranza di attrezzarsi in tempo?

Secondo il rapporto "Port indicators" elaborato dal centro studi Srm di Napoli (collegato a Intesa Sanpaolo) con Assoporti, nel Mezzogiorno il mare, con 52 mld di euro, pari al 63%, è la principale modalità di trasporto delle merci in import-export. I porti meridionali coprono oltre il 45% del traffico complessivo dell' Italia, percentuale che sale al 47,4% per l' Oil e al 48,4% nel Ro-Ro.

In questo scenario importante la Sicilia non riesce ancora a primeggiare malgrado i positivi passi avanti compiuti nel 2017. Partendo dalla constatazione che nessun porto dell' Isola è toccato dalle "Grandi alleanze"

mondiali, nel campo del trasporto merci i primi tre porti sono Trieste (62 mln di tonnellate), Genova (54,2 mln) e Cagliari (37,9 mln), seguiti da Livorno e Gioia Tauro con oltre 30 mln ciascuno.

Eppure tra gli scali più dinamici figurano Messina e Catania.

In dettaglio, Augusta con 27,3 mln ha avuto sul 2016 un incremento del 6,6%, seguito a ruota da Messina-Milazzo (26 mln, +14,4%). Sono molto distanti Catania (8,7 mln, in crescita di un buon 10,4%) e Palermo-Termini (6,9 mln, +3,8%). Srm osserva che l' Italia è il terzo competitor europeo dopo Olanda e Regno Unito per merci movimentate. Però, come si vede, la Sicilia equivale a un "puntino".

Soprattutto se si considera che, essendo il grosso delle spedizioni rappresentato dalle petroliere in partenza da Milazzo e da Augusta, resta ben poco spazio per i container. Se ne muovono appena 50.111 a Catania (+1,9%) e 13.310 a Palermo (in crescita del 9,5%). Spostamenti residuali in confronto ai due poli individuati dalla Cina per accedere ai mercati europei: Genova (2mln e 622mila), Gioia Tauro (2mln e 448mila), La Spezia (1mln e 473mila), Trieste (616mila) per non parlare di Livorno, Venezia, Napoli, Cagliari, Salerno, Ravenna, Ancona e Civitavecchia.

I nostri porti, sempre secondo Srm-Assoparti, sono più vocati ai movimenti Ro-Ro, con Catania al quinto posto in Italia (7,7 mln di tonnellate, +10,5%), Palermo-Termini al settimo (6,2 mln, +7,4%), Messina-Milazzo in ottava posizione (6,3 mln, +6,4%). In più, in controtendenza rispetto alle future esigenze dei mercati internazionali, hanno scelto di puntare anche sulle rinfuse solide, con aumenti a due cifre: Augusta +42,4%, Catania +30,3% e Messina-Milazzo +29,9%, mentre Palermo mostra un repentino disimpegno (-25,7%).

Quanto ai passeggeri, Messina ne ha movimentati più di tutti nel Paese (11,7 mln, +35,1%), distaccando Palermo (1,88 mln, -1,8%), Catania (203mila, -16,4%).

Il CIS e Interporto ripartono alla "conquista" della Cina

NOLA – Il CIS e Interporto ripartono alla conquista dei mercati asiatici e si preparano a "volare" in Cina alla ricerca di nuovi sbocchi commerciali. L'iniziativa rientra in un più ampio piano di internazionalizzazione che si svilupperà nel corso del 2019, con la collaborazione dell'ICE – Istituto Commercio Estero.

In particolare – dice una nota del CIS – in Cina si aprono nuove opportunità di business grazie ad una partnership con la società cinese Zhejiang Tiansi Fashion Industry Management co Ltd. Infatti, presso il CIS/Interporto è stato presentato il progetto Fashion Dream Incubator (FDI), dedicato alle aziende distributrici di un proprio marchio, nei settori moda e tessile casa. Il prossimo passo previsto sarà una missione di una delegazione di imprenditori che andrà in Cina a fine novembre, alla quale hanno già aderito numerose aziende.

Il progetto verrà presentato anche alle Istituzioni campane il prossimo 13 novembre a Napoli, con un evento denominato "Fashion dream on one belt one road – Napoli 2018" che vedrà la partecipazione di una delegazione di imprenditori cinesi e vertici politici della municipalità di Shaoxing.

Si tratta di un progetto dedicato alla moda italiana ed europea finalizzato a promuovere le aziende sul mercato B2B cinese. Un'opportunità di sbocco che prevede una partnership con la possibilità di entrare in diretto contatto con distributori, department store, catene di negozi cinesi attraverso la disponibilità gratuita di spazi espositivi, uffici e un servizio di supporto commerciale di un partner locale specializzato.

Nel corso del recente incontro sono stati approfonditi, con la società promotrice cinese, tutti i dettagli del progetto, le modalità di partecipazione ed è stato lanciato l'evento espositivo a Shaoxing (a ridosso di Hangzhou e vicino a Ningbo), che si terrà dal 29 novembre al 03 dicembre 2018.

All'incontro erano presenti il presidente del CIS, Ferdinando Grimaldi, il presidente dell'Interporto Campano, Giuseppe Maiello, l'amministratore delegato di CIS/IC, Claudio Ricci, e il presidente di Sistema Moda Unione degli Industriali, Carlo Casillo, oltre ai rappresentanti cinesi.

Ferdinando Grimaldi ha dichiarato: «Ancora una volta, CIS e Interporto ricevono un riconoscimento internazionale quale agglomerato di aziende, nel quale distribuzione commerciale e logistica sono perfettamente integrati. Un posto, forse unico al mondo, dove la grande offerta

- segue

del prodotto, specie "Italian Style", si coniuga perfettamente con servizi di qualità. Nell'ambito del Piano di rilancio del CIS, la società sta lavorando per individuare ancora altre opportunità di business».

Giuseppe Maiello ha sottolineato: «L'incontro di oggi rappresenta un forte segnale di continuità e dimostra che Interporto e CIS continuano ad operare in strettissima sinergia tra loro, pur con la doverosa separazione ed autonomia gestionale. È la conferma che il valore delle centinaia di aziende che sono allocate nella nostra area si moltiplica in maniera esponenziale quando si procede in sinergia».

Il Secolo XIX

Aponte: «Cina arrogante, il rapporto non è mai facile»

Cernobbio - «La Cina è arrogante. Non è un rapporto facile. È un atteggiamento che non dico abbiamo solo con noi, anzi con noi ogni tanto, ma in generale. Comandano loro, soprattutto a casa loro, e quindi...». Gianluigi Aponte silura la Cina. E l'armatore numero due al mondo non crede nemmeno alla Via della Seta. Rispondendo ad una domanda del Secolo XIX-The MediTelegraph, spiega: «La Via della Seta è più ideologica che pratica. Non ci farà né caldo né freddo. Magari servirà, ma sarà molto secondaria...».

Il numero uno di Msc, colosso dello shipping, è così: breve e tranchant. Se ne sono accorti anche sul palco del Forum Internazionale di Confrasperto. Il comandante, di fronte alla platea delle imprese della logistica, si accende quando predice una «inflazione drammatica» per colpa del rincaro del petrolio: «Siamo ai limiti, così si uccide la ripresa» spiega lanciando anche un anatema contro «quel cartello dei produttori su cui nessuno, tantomeno la politica, dice nulla». I costi stanno tirando al ribasso i bilanci delle compagnie e dal 2020 arriva la mazzata dell'Imo, con quel carburante green che ha prezzi superiori che vengono scaricati sulla merce: «Noi faremo come gli altri: è una spesa che non possiamo sostenere, quindi la ripercuoteremo sui consumatori. A partire dal 2020. Dal 2019 continueremo ad aumentare il bunker surcharge se il carburante aumenterà ancora. Sennò non ci stiamo dentro».

Aponte tifa Usa, anche se ci sono i dazi di Trump di mezzo: «Dalla transpacifica c'è il rischio che molto tonnellaggio si sposti sull'Atlantico» dice ancora, ma quando il presidente ha deciso di isolare con le sanzioni l'Iran «beh, noi di Msc abbiamo chiuso tutto. eravamo di fronte ad una scelta imposta dall'America: o noi o Teheran. Non abbiamo avuto dubbi. L'avesse fatto la Russia, non ci avremmo pensato nemmeno». E poi l'Europa: il siluro dell'armatore va anche al sistema politico europeo che va ripensato: «È difficile fare un'Europa a 27. Dovremmo riunire quei 5-6 paesi con lo stesso standard economico e gli stessi valori e poi eventualmente allargare questa federazione a chi è all'altezza».

Finita la conferenza, Aponte vede il governatore ligure Giovanni Toti che gli ricorda: «Ci vediamo presto». E per Genova il comandante promette di esserci ancora: «Se possiamo aiutare saremo sempre presenti. Danno logistico per lo scalo? No. Per quelli che vivono all'interno del porto. Ma in generale non c'è stato alcun effetto negativo dopo la riattivazione dei treni». Con il presidente della Regione, poi, un piccolo summit in cui si parla anche di Calata Bettolo.

Altro affondo su Gioia Tauro, il porto scenario della guerra con Contship: «Lo scalo arranca? Bisogna fare investimenti. Il socio al 50% è tedesco e non vuole investire neanche una lira in Italia (il riferimento è a Contship, di proprietà di Eurokai, ndr). Abbiamo sollecitato l'Autorità portuale e le autorità in generale, ma nessuno interviene. La metà dei 16 milioni investiti, sono nostri. Avrei dovuto comprare? Non è facile...».

I porti italiani rischiano di restare fuori dai giochi

L' allarme di Confrasperto: «Il Mediterraneo dimenticato dalla Ue. E dalla Via della Seta»

INVIATO A CERNOBBIO (COMO) Tra i tanti problemi che affliggono logistica e trasporti nel nostro Paese - e in generale nel Mediterraneo - se ne registra un altro: quello della portualità. Ma se le difficoltà altrui sono più che altro legate al divenire e allo scenario indefinito prefigurabile con l' attuazione della Via della seta, il grande programma infrastrutturale cinese, da noi si registrano una serie di problematiche che rischiano di avere un pesante riflesso sulla nostra economia. Perché il porto non deve essere solo una banchina dove si caricano- scaricano mercantili, bensì «un hub di interconnessioni», ricorda Paolo Uggé, vice presidente di Confrasperto.

La seconda giornata del 4° Forum di Confrasperto a Cernobbio mette al centro soprattutto la portualità. E quella che ci interessa più da vicino, il bacino del Mediterraneo. Nel 'mare nostrum', infatti, passa un quinto del traffico marittimo globale e negli ultimi 20 anni le merci in container movimentate in questo specchio acqueo sono lievitate del 500%. Mentre nei porti del Belpaese la crescita è stata solo del 50%, ossia un misero decimo dell' incremento.

Mentre cresce il traffico Ro-Ro, sintomo che nel Mediterraneo la vivacità dei traffici è molto marcata.

Un problema serio però, perché l' Italia rischia di essere esclusa dalle principali vie di traffico a causa della frammentazione del sistema, della burocrazia che frena la crescita dei porti che, tra l' altro, in alcuni casi hanno piani regolatori di 60 anni fa.

Un' assurdità considerando che nell' ultimo anno le merci movimentate nei nostri approdi sono cresciute del 2%. Ma tra i problemi ne va preso in considerazione un altro: il cosiddetto gigantismo delle navi che alle oltre 450 unità già presenti ne aggiungerà 118 entro il 2020. E i nostri porti non sono pronti ad accoglierle a causa del mancato dragaggio dei fondali. I nostri porti valgono il 2% del Pil e sono approdi tutt' al- tro che saturi con il 60% di spazi ancora disponibili anche a causa del mancato utilizzo di Taranto e Cagliari e del mezzo servizio di Gioia Tauro. Al riguardo la voce che rimbalza dalle rive del Lago di Como è che deve sparire il concetto di transhipment e, quindi, Taranto e Cagliari vanno rivisti. Anche perché le esperienze vissute soprattutto a Taranto con la fuga dei cinesi deve essere da monito. Ecco, ancora la Cina e la Via della seta: secondo Federlogistica un problema. Come afferma il presidente Luigi Merlo la sfida della globalizzazione viene accettata nonostante la Via della seta non sia una risorsa. Al riguardo il vice ministro dei Trasporti, Edoardo Rixi, ricordando che il precedente

Protocollo d'intesa Assoportivi con "Il Porto dei piccoli"

ROMA – L'Associazione dei Porti Italiani ha sottoscritto un protocollo con l'Associazione "Il Porto dei piccoli". Quest'ultima è da tempo impegnata nella diffusione della cultura del mare ai bambini e alle loro famiglie e promuove progetti negli ospedali e nelle scuole per sensibilizzare la valorizzazione dei territori e del mare.

Le iniziative de "Il Porto dei piccoli" sono già state promosse e valorizzate in alcuni porti italiani e con questo protocollo quadro, Assoportivi vuole diffonderne i contenuti su tutto il territorio nazionale portuale al fine di fornire cultura marittima e, allo stesso tempo, dare anche assistenza alle famiglie che necessitano cure mediche per i propri figli. A questo fine, saranno messi a disposizione i loghi dell'Associazione, saranno sensibilizzate le AdSP per le visite in porto e sarà ideato un progetto da realizzarsi insieme.

"Dal 2005 la nostra Associazione sostiene tutti i bambini e le famiglie che vivono l'esperienza della malattia attraverso attività ispirate al mare ed al porto. Questo protocollo rappresenta un altro importante passo a livello nazionale, dopo gli accordi con la Marina Militare Italiana e la Guardia Costiera, per far rete e coinvolgere sempre più realtà marittime e portuali nella nostra mission" – queste le parole di Gloria Camurati, fondatrice e direttore della Onlus.

Il Porto dei piccoli offre gratuitamente ogni giorno un servizio di sostegno ludico-pedagogico in ospedale, a casa ed a scuola. Raccontando il mare ed il porto a misura di bambino si coinvolgono i bimbi più fragili in un mondo affascinante, lontano dalla routine della terapia, aiutandoli a trovare nuove e positive energie.

Anche il gioco infatti può essere una cura, uno strumento importante per riportare serenità e ridurre lo stress legato alla malattia e alla degenza.

Il porto diventa così per i più piccoli un luogo accogliente, un rifugio dove trovare riparo e conforto, anche dove il mare non c'è.

"Abbiamo aderito volentieri a questo protocollo" ha commentato il presidente Assoportivi Zeno D'Agostino. "Possiamo diffondere la cultura del mare e dei porti e, allo stesso tempo, fare del bene semplicemente facendo sinergia".

Il Porto dei piccoli onlus insieme ad Assoporti

Sottoscritto un protocollo di intesa per la diffusione della cultura del mare ai bambini

ROMA – Assoporti, l'associazione dei porti italiani, ha firmato un protocollo con "Il Porto dei piccoli", associazione che da tempo si impegna nella diffusione della cultura del mare ai bambini e alle loro famiglie e promuove progetti negli ospedali e nelle scuole per sensibilizzare la valorizzazione dei territori.

Le iniziative de Il Porto dei piccoli sono già stati promosse in alcuni porti italiani e con questo protocollo quadro, Assoporti vuole diffonderne i contenuti su tutto il territorio nazionale portuale al fine di fornire cultura marittima e, allo stesso tempo, dare anche assistenza alle famiglie che necessitano di cure mediche per i propri figli. Con questo scopo, saranno messi a disposizione i loghi dell'associazione, saranno sensibilizzate le AdSp per le visite in porto e sarà ideato un progetto da realizzarsi insieme.

"Dal 2005 -spiega Gloria Camurati, fondatrice e direttore della onlus- la nostra associazione sostiene tutti i bambini e le famiglie che vivono l'esperienza della malattia attraverso attività ispirate al mare ed al porto. Questo protocollo rappresenta un altro importante passo a livello nazionale, dopo gli accordi con la Marina militare italiana e la Guardia costiera, per far rete e coinvolgere sempre più realtà marittime e portuali nella nostra mission".

Il Porto dei piccoli offre gratuitamente ogni giorno un servizio di sostegno ludico-pedagogico in ospedale, a casa ed a scuola. Raccontando il mare ed il porto a misura di bambino si coinvolgono i più fragili in un mondo affascinante, lontano dalla routine della terapia, aiutandoli a trovare nuove e positive energie.

Anche il gioco infatti può essere una cura, uno strumento importante per riportare serenità e ridurre lo stress legato alla malattia e alla degenza.

Il porto diventa così per i più piccoli un luogo accogliente, un rifugio dove trovare riparo e conforto, anche dove il mare non c'è.

"Abbiamo aderito volentieri a questo protocollo" ha commentato il presidente Assoporti Zeno D'Agostino.

"Possiamo diffondere la cultura del mare e dei porti e, allo stesso tempo, fare del bene semplicemente facendo sinergia".

Assoporti sigla intesa con Associazione Il Porto dei piccoli

Tra gli obiettivi, diffondere la cultura del mare ai bambini



Promuovere e diffondere la cultura del mare e la valorizzazione dei territori in tutte le città portuali, attraverso progetti mirati negli ospedali e nelle scuole. E' questo l'obiettivo del protocollo d'intesa sottoscritto tra l'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) e l'Associazione "Il Porto dei piccoli" che dal 2005 è impegnata in numerose iniziative a livello locale.

Dopo gli accordi con la Marina Militare Italiana e la Guardia Costiera, "Il Porto dei piccoli" insieme ad Assoporti porteranno queste attività su tutto il territorio nazionale con il supporto delle Autorità di Sistema Portuale e si attiveranno, inoltre, per dare assistenza alle famiglie che necessitano di cure mediche per i propri figli. 'Il Porto dei piccoli' offre gratuitamente ogni giorno un servizio di sostegno ludico-pedagogico in ospedale, a casa e a scuola. Raccontando il mare e il porto 'a misura di bambino' si coinvolgono i bambini più fragili in un mondo affascinante, lontano dalla routine della degenza legata alla terapia e alla malattia.

Il porto diventa così per i più piccoli un luogo accogliente dove trovare riparo e conforto, anche dove il mare non c'è. "Abbiamo aderito volentieri a questo protocollo" - ha dichiarato il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino - "perché possiamo diffondere la cultura del mare e dei porti e, allo stesso tempo, fare del bene semplicemente facendo sinergia". (ANSA).

The Medi Telegraph

Genova, «terminal aperti di notte, nuovo interporto»

Genova - Più fondi per il porto rispetto a quelli attualmente previsti nel decreto Genova. Una parte in arrivo dall'Europa e un'altra direttamente da Roma. Con un progetto dell'ultima ora che, secondo quanto risulta al **Secolo XIX-the Medi-Telegraph**, potrebbe portare già da quest'anno maggiori finanziamenti per la portualità

Genova - Più fondi per il porto rispetto a quelli attualmente previsti nel decreto Genova. Una parte in arrivo dall'Europa e un'altra direttamente da Roma. Con un progetto dell'ultima ora che, secondo quanto risulta al *Secolo XIX-the MediTelegraph*, potrebbe portare già da quest'anno maggiori finanziamenti per la portualità, destinati a crescere nel 2019 e poi ancora nel 2020. Il giro del porto di Genova da parte del ministro Toninelli a bordo di una motovedetta della Guardia Costiera ieri è durato circa un'ora. **Il numero uno del dicastero dei Trasporti**, durante la visita nel capoluogo ligure, ha voluto toccare con mano lo stato di salute del primo scalo d'Italia dopo il crollo di Ponte Morandi. **Toninelli è stato accompagnato dal presidente dell'Autorità di sistema portuale** di Genova-Savona e dall'ammiraglio Nicola Carlone, alla guida della Direzione marittima della Liguria e della Capitaneria di Genova. **Attualmente**, salvo modifiche in fase di conversione, il decreto per Genova prevede 30 milioni di euro a favore del porto che fin da subito sono stati considerati insufficienti dall'intero cluster marittimo.

La novità, sulla quale il ministero dei Trasporti starebbe lavorando, è quella di togliere dal testo i fondi per "trasferirli" nel decreto fiscale collegato alla legge di Bilancio: in questo modo sparirebbe il tetto sull'Imposta sul valore aggiunto all'interno dell'autonomia finanziaria del porto ed i finanziamenti crescerebbero sino a 35 milioni per il 2018 per poi aumentare fino a un tetto massimo di 50 milioni di euro dal prossimo anno. Non verrebbero presi dal fondo nazionale delle Authority e quindi non sarebbero sottratti agli altri porti. Sul tavolo ci sono però anche altri fondi, come ricordato dal commissario europeo ai Trasporti, Violeta Bulc. **I finanziamenti sono messi a disposizione dall'Unione europea per progetti** che riguardano lo sviluppo della ferrovia e il trasporto delle merci abbinati a nuovi sistemi digitali con l'obiettivo di sviluppare una logistica efficiente.

L'invito a presentare proposte per ottenere sovvenzioni a progetti infrastrutturali sul territorio comunitario è stato pubblicato dalla Commissione europea e termina il 24 ottobre: a disposizione ci sono 450 milioni di euro: «Cercheremo di accedere a parte di questi fondi - dice Signorini - con l'obiettivo di ottenere un aiuto per realizzare un interporto in Basso Piemonte per le merci movimentate sulle nostre banchine, garantire agli operatori la possibilità di aprire i terminal anche di notte e realizzare il varco doganale per merci internazionali sulla sponda destra del torrente Polcevera, sulla nuova Via della Superba». **Dall'Unione europea è attesa la pubblicazione anche di un altro bando** che dovrebbe arrivare all'inizio del 2019: il nuovo testo dovrebbe prevedere ulteriori fondi ed i beneficiari potranno richiedere un contributo a fondo perduto variabile dal 20 al 50% a seconda della tipologia progettuale: «Il ministro - chiude Signorini - ha detto che dovrebbero arrivare maggiori fondi a sostegno dell'autotrasporto. Abbiamo poi parlato di lavoro temporaneo in banchina: il governo potrebbe prevedere anche un aiuto per la Compagnia Unica che sta avendo problemi dovuti al calo delle merci movimentate sui moli». Signorini, oggi, sarà ascoltato in audizione alla Camera. Assieme a lui le associazioni di categoria del mondo portuale genovese.

IL PONTE MORANDI

Genova: decreto da riscrivere, si parte da risorse e appalti

Rixi (Lega): concentreremo gli interventi su imprese, Cig in deroga e sfollati Le famiglie senza casa: «Affidare la ricostruzione ad Autostrade»

ROMA Quasi 50 milioni di euro per gli sfollati, circa 20 milioni per introdurre la cassa integrazione in deroga per un anno per le aziende danneggiate dal crollo del Morandi, 60 milioni nel 2019 per l' autotrasporto (oltre ai 20 già previsti per il 2018), 50 milioni per il porto e per incentivare l' intermodalità nei prossimi tre anni. E più chiarezza sulle modalità della ricostruzione: saranno ammesse ai lavori le società concessionarie di strade a pedaggio diverse da Autostrade. Su cui, invece, non si registrano cedimenti da parte del Governo. Determinato non soltanto a tenere fuori l' attuale concessionaria dalla partita dei lavori, ma anche a mettere nero su bianco che il nuovo viadotto sul Polcevera entrerà nel patrimonio dello Stato. Soltanto a opera conclusa, si deciderà se riaffidare la tratta a un concessionario o se gestirla in proprio, magari tramite Anas.

È alle ultime limature il pacchetto di modifiche della maggioranza al decreto emergenze, frutto del confronto serrato di queste ore tra il sindaco-commissario Marco Bucci, i parlamentari e i ministeri coinvolti, dal Mit al Mef: il termine per presentare gli emendamenti

scade domani. Il Governo sta lavorando per contenere al massimo le proposte sulla parte del testo dedicata a Genova. Obiettivo: garantire al più presto al sindaco-commissario Marco Bucci strumenti certi per avviare il cantiere.

Preoccupa il fattore tempo, così come lo spettro di contenziosi. Il sottosegretario alle Infrastrutture, il leghista Edoardo Rixi, assicura il massimo impegno per la città: «Concentreremo gli interventi sul decreto intorno a tre poste fondamentali: imprese, Cig in deroga e sfollati».

Con un' attenzione particolare al porto: si cercherà di evitare che il 3% di prelievo aggiuntivo sull' Iva, che vale 30 milioni, gravi sul Fondo unico per i porti (una norma per alleggerire di almeno 15 milioni il peso sulle altre strutture italiane dovrebbe già finire nel decreto fiscale) e al contempo di incentivare l' intermodalità con altri 50 milioni per i prossimi tre anni. Ieri il presidente dell' **Autorità portuale** Paolo Emilio Signorini, sentito in audizione alle commissioni Ambiente e Trasporti della Camera, ha invocato anche poteri in deroga, pari a quelli del commissario, per tutti i lavori di accessibilità, nautica, stradale,

- segue

ferroviaria o immateriale necessari nello stesso orizzonte temporale della ricostruzione del ponte. Procedure semplificate per ottenere «un nodo intermodale più avanzato e tecnologico».

In città aumenta l' apprensione, ma si cerca di tornare alla normalità.

Il sopralluogo tecnico della Protezione civile e dei vigili del fuoco ha dato il nulla osta al rientro temporaneo degli sfollati nelle loro case per portare via più cose possibili. Saranno concesse due ore a famiglia con accessi di due persone per nucleo, in massimo sei appartamenti alla volta. In tutto tre accessi per ciascuna delle 253 famiglie. Oggi si terrà una nuova riunione operativa per la pianificazione degli ingressi. Con l' obiettivo di terminare i traslochi in 30-35 giorni.

La paura è quella di nuovi ritardi.

«Per noi coinvolgere Autostrade nella ricostruzione sarebbe stato meglio», ha affermato senza giri di parole il portavoce degli abitanti di via Porro Franco Ravera. «Penso che ci sia uno scontro ideologico a Roma che si ripercuote su Genova». Sono le stesse perplessità ribadite dal governatore ligure Giovanni Toti. La società sta alla finestra. Ma ieri è tornata a replicare all' Antitrust, che aveva "benedetto" in audizione la sua esclusione dall' affidamento dei lavori. «Si ricorda - è la nota di Autostrade - che l' **Autorità** Antitrust non ha competenza in materia di appalti e gare».

Manuela Perrone

Il Secolo XIX

L' autotrasporto lancia l' allarme: «Il crollo ci costa 2 milioni al giorno»

I soldi sono pochi e diminuiscono pure. E poi c' è il caso Genova, con i danni al porto dopo il crollo del ponte Morandi. Non soffrono però solo le banchine, anche i conti dell' autotrasporto sono in rosso.

A quasi due mesi «il danno complessivo per le imprese dell' autotrasporto in transito per il nodo di Genova ha superato i 116 milioni di euro» denuncia Confrtrasporto. Sono due milioni di euro al giorno come sottolinea l' analisi di Isfro, diffusa al Forum internazionale. Il danno è la conseguenza dell' allungamento del percorso che i camion devono compiere: sono 120 chilometri in più da Levante a Ponente e 70 in senso contrario. Così l' incremento dei costi arriva a 568.500 euro al giorno e «l' 80% è a carico delle imprese di trasporto e il 20% delle aziende produttrici che si servono di mezzi propri» spiega Confrtrasporto. I tempi medi di percorrenza aumentano così di un' ora per la congestione del traffico il conto totale per i 4mila camion che entrano ed escono ogni giorno dal porto di Genova è pari a 265.200 euro, mentre per i 31.500 veicoli pesanti che attraversano la città il costo aggiuntivo è di 2,08 milioni di euro. Il quadro non è difficile solo per Genova. C' è un problema che riguarda tutti gli scali italiani,

perché «dall' analisi del Def 2018 con orizzonte fino al 2032, alle infrastrutture portuali della rete nazionale è destinato solo l' 1,8% di tutta la dotazione prevista, pari a 2,35 miliardi di euro».

PORTI, POCCHI SOLDI È l' allarme lanciato da Pasquale Russo, segretario generale di Confrtrasporto. «I fondi stanziati per le infrastrutture portuali sono insufficienti e che a questo si aggiunge la difficoltà nella spesa di queste risorse» ha concluso. Così serve una controriforma portuale. E la firma è quella di Luigi Merlo, già consulente dell' ex ministro Graziano Delrio e ora al vertice di Federlogistica, altro braccio associativo di Confcommercio. «Intanto serve una regia nazionale spiega l' ex presidente del porto di Genova - Ma il tavolo di coordinamento non esiste più. Poi c' è un problema sulle direzioni del ministero. Quella dei porti è azzoppata, debole». Il siluro più impattante è sull' idea di trasformare le Authority in Spa, idea che si sta facendo largo al ministero come anticipato dal Secolo XIX/TheMeditelgraph e che secondo Merlo non può funzionare: «Peggiorerebbe solo la situazione. Anche nel confronto con l' Europa su tasse e aiuti di Stato. La soluzione? toglierle dall' elenco Istat». I punti della controriforma sono 13 e saranno presentati al governo per evitare appunto che i porti italiani diventino marginali nell' economia globale. Ieri il viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi, ha promesso che l' esecutivo

- segue

«sta lavorando per far salire l' 1,8%». Più soldi ai porti dopo che «il passato governo ha tagliato il fondo di ripartizione di circa il 50%» **ARMATORI, PORTE GIREVOLI** Stefano Messina, numero uno di Assarmatori, scalda la platea amica di Confcommercio: «L' associazione controlla il 35% del mercato del trasporto container importexport in Italia e rappresentiamo circa il 70 % del trasporto di cabotaggio nazionale e Mediterraneo. Siamo leader per tonnellaggio e numero di lavoratori» dice l' **armatore** genovese, mettendo sul piatto il paragone con i "rivali" Confitarma. E se l' associazione guidata da Mario Mattioli, per bocca di Manuel Grimaldi, l' arrivo di un membro di peso che sarà presto reso noto (per fonti di settore di tratta del gruppo d' Amico), Messina rilancia: «Ci stiamo allargando e presto conteremo nuovi membri». A Cernobbio non è passato inosservato il feeling con Gaudenzio Bonaldo Gregori, numero uno di Pillarstone Italy, il fondo che ha acquistato Premuda. È un indizio: per la prova potrebbe bastare ancora qualche settimana.

- SI.GAL.

Crollo Morandi, 116 milioni di danni all'autotrasporto

Cernobbio - A quasi due mesi dal crollo del Morandi il danno economico complessivo per le imprese dell'autotrasporto ha superato i 116 milioni di euro. Due milioni di euro di al giorno che pesano sulle aziende del settore. È quanto emerge da un'indagine di Confrtrasporto-Confcommercio

Cernobbio - A quasi due mesi dal crollo del Morandi il danno economico complessivo- per le imprese dell'autotrasporto ha superato i 116 milioni di euro. Due milioni di euro di al giorno che pesano sulle aziende del settore. È quanto emerge da un'indagine di Confrtrasporto-Confcommercio.

Ponti, il “revisore” del Terzo valico: «Forse eviteremo di buttare un sacco di soldi»

Cernobbio - I simbolo della nuova stagione politica è un uomo di 77 anni che i benevoli definiscono pittoresco.

Cernobbio - I simbolo della nuova stagione politica è un uomo di 77 anni che i benevoli definiscono pittoresco. Marco Ponti è veramente diverso: il professore che ha in mano il destino delle grandi opere in Italia gesticola e **sul palco di Cernobbio sembra Savonarola**, ma sul rogo questa volta ci finiranno i progetti e i cantieri delle infrastrutture italiane. Non tutte: il suo compito è scegliere, non quello di far sperare: «Vuole una parola di speranza sul Terzo valico e sulla Gronda? Eccola: forse potremo evitare di buttare dalla finestra un sacco di soldi».

È la battuta finale di una intensa passeggiata in riva al Lago: gli imprenditori della logistica di Concommercio quando passa si danno di gomito. «Mai visto uno così» dicono a mezza bocca, **abituati a Ennio Cascetta, l'altro professore che sarà meno pittoresco**, ma sul curriculum vanta tre presidenze in contemporanea e relativi emolumenti.

Ma Danilo Toninelli, dirimpiente ministro dei trasporti, ha scelto lui per valutare «130 miliardi di opere pubbliche in Italia». E il professor Ponti sembra costruito apposta, figlio prediletto, molto più che nonno vista l'età, della nuova stagione al ministero dei trasporti: **«Svolgo questo compito sinché non mi cacciano»**. Ma perché dovrebbero cacciarla, scusi? «Perché è sempre successo così, in molti posti in cui ho lavorato». Per la vecchia politica sarebbe una vergogna; per la nuova sono medaglie: «Cacciato per colpa delle mie idee dai consigli di amministrazione di due società pubbliche». Che fine farà il Terzo valico, professore? «Ho promesso che non parlo dell'analisi costi benefici, l'ho promesso al ministro». Insistiamo: «Dico solo una cosa sul passato: l'ultima valutazione risale al 2005 e l'ha fatta il costruttore. Secondo lei come ha definito l'opera?». Fondamentale, chiaramente. Anche sui tempi Ponti dispensa più perplessità che certezze: la pagella sul valico dei Giovi deve arrivare a fine mese, la Gronda si spera presto: «Faremo i salti mortali: quando ero alla Banca Mondiale avevo un'équipe molto forte».

Il vice capo di Ponti, Edoardo Rixi, vuole le valutazioni «entro fine anno», spiega l'esponente ligure del governo. Troppo poco tempo? «Non lo so, tanto vediamo quanto dura il governo. Quelle di Genova sono comunque prioritarie nella nostra valutazione». Il professore pensa che «la tecnologia sia meglio del cemento» e quando gli si fa notare che la città chiede quelle infrastrutture e le considera fondamentali, Ponti non si scompone: «Lo dicono tutti i territori. Come a Firenze: la stazione costa un miliardo e mezzo, ma non c'è documentazione. E le stesse Ferrovie hanno detto che è inutile». Ma come si può fermare **un'opera che è già cantierata?** «Ma sa quanto stato costruito sulla Milano-Genova? Il 30%. E la Tav? Solo l'11%». Come dire: fermarle non sarebbe un dramma. «Dipende dai conti. L'analisi costi/benefici è un metodo discutibile, ma è l'unico. E permette delle scelte». E infatti sono le scelte a preoccupare.

Bucci presenta i conti “Servono subito altri 140 milioni”

STEFANO ORIGONE

«Il decreto ha bisogno di 120/140 milioni in più ai quali bisogna aggiungere anche i 90 milioni circa per gli sfollati. I fondi stanziati di 300/350 milioni di euro servono solo per la demolizione del Ponte Morandi». Il sindaco e commissario per la ricostruzione Marco Bucci durante l'audizione nelle commissioni riunite Ambiente e Trasporti elenca tutti i punti da correggere o da ritoccare del Dl Genova. Come fa spesso in consiglio comunale in Sala Rossa, si lascia scappare qualche parola in inglese, ma la sua sicurezza è un messaggio chiaro: la città dal Governo vuole risposte chiare. Bucci prende la parola dopo gli interventi di Mario Occhiuto, sindaco di Cosenza e delegato Anci (“rimane ferma la necessità che il commissario sia dotato di poteri e risorse adeguate che sono insufficienti”) e l'ad di Autostrade per l'Italia, Giovanni Castellucci, che ribadisce “abbiamo l'obbligo di ricostruire il ponte e noi riteniamo di avere anche il diritto di farlo: se venisse affidato a noi abbiamo studiato diverse possibili soluzioni, che prevedono per quella con i tempi più accelerati, circa 9 mesi per la demolizione e la ricostruzione e per il cosiddetto “progetto Piano” circa 15-16 mesi”. Proprio Castellucci avverte che per la questione ricorso valuterà il cda ed è proprio questo aspetto che preoccupa il sindaco. «Quel che Resta del ponte Morandi è ancora di Autostrade. O lo espropriamo o si revoca la concessione ad Aspi. Una volta che la

legge spiegherà come riavere il ponte, potremo operare. Il Decreto Genova, all'articolo 1 comma 5 ci chiede giustamente di fare subito gli espropri per entrare in possesso delle aree su cui fare la ricostruzione, ma per far questo ci vogliono i soldi, bisogna che il decreto stanzi subito le risorse». Un'osservazione non marginale. Sembra in sostanza di capire che al momento il decreto legge emergenze, che stabilisce che Aspi è fuori dalla ricostruzione, non contiene però norme abbastanza chiare che consentano tempestivamente al commissario la presa in possesso del ponte e delle aree crollate ai fini della progettazione, demolizione e ricostruzione. Bucci ha anche detto che “le deroghe legislative devono essere previste in modo più chiaro nel decreto, per evitare contestazioni, senza toccare il fatto che si deve fare presto». Il neo

commissario, chiede la “possibilità di prendere persone dall'esterno che non appartengono all'amministrazione o che siano in pensione ma di grande competenza”. Per Bucci “almeno 5 di queste 20 persone possono essere prese fuori dall'amministrazione, senza alzare il costo di un euro”. Inoltre, prosegue il sindaco di Genova, “vorremmo proporre personalità dell'Avvocatura dello Stato e della Corte dei Conti, anche in pensione”. Per quanto riguarda i trasporti, il commissario ha ribadito che 250 assunzioni non sono sufficienti. «Ne avevamo chieste 500 e va inserito che tra le figure professionali devono esserci gli autisti e occorrono altri 5 milioni per il piano urbano sostenibile che permetterà a Genova, entro il 2025, di avere solo bus elettrici». C'è poi il tetto fissato all'articolo 5 del Dl come limite massimo di indennizzo per le imprese che hanno subito cali di fatturato dopo il crollo del ponte, da correggere. «È veramente basso. Inoltre i 5 milioni di euro messi a disposizione sono circa 8 volte meno di quanto servirebbe, secondo le nostre stime 40-50 milioni di euro. E nel dl deve essere scritto che i rimborsi li fa il commissario, che poi chiederà indietro le risorse ad Autostrade. E spero che per gli sfollati sia previsto un premio almeno superiore di 3 punti sopra lo spread». Sulla zona franca urbana, Bucci ribadisce che la soglia del 25% di ingresso è di inaccettabile e di difficile comprensione” e propone due alternative: che la misura non deve essere comparata al 2017 perché molte aziende sono in crescita. «Per la zona logistica speciale il retroporto è allargato a parecchie aree, ma non ci sono Novara, Torino, il Piemonte, quindi la zona va definita in funzione realtà di business che ci sono per Genova».

La commissaria: Dopo il valico Genova-Marsiglia

MASSIMO MINELLA

Il Terzo Valico resta una priorità per l'Europa, ma può anche diventare la via (ferrata) migliore per allungare il percorso della merce da Genova a Marsiglia.

L'annuncio è della commissaria Ue ai Trasporti Violeta Bulc, ieri a Genova insieme al ministro dei Trasporti Danilo Toninelli. «L'Unione Europea è un partner essenziale per lo sviluppo delle infrastrutture in Liguria, regione che è il terminale del corridoio Reno-Alpi. La Commissione propone di estendere il

corridoio mediterraneo, includendo il collegamento ferroviario Genova-Marsiglia». La commissaria parla in Prefettura di come, muovendo proprio dalla devastante tragedia del crollo del ponte Morandi, si possano creare le condizioni per far crescere il peso delle infrastrutture in Liguria. Da un disastro, quindi, su cui si dovrà fare chiarezza assoluta punendo chi ha sbagliato, a una strategia per far crescere economia e lavoro. Come si spiega nelle stesse ore dell'incontro genovese a Cernobbio, per il forum di Corifcommercio, ogni anno la

carezza di infrastrutture costa all'Italia 34 miliardi di euro. Come ci si può attrezzare per colmare questo insostenibile gap? Sfruttando ciò che offre l'Europa, dice la commissaria Bulc. «Il quadro normativo delle reti transeuropee di trasporto (ten-t) affida un ruolo chiave a Genova, terminale del corridoio Reno-Alpi (che da Genova parte con il Terzo Valico e poi sale fino al Nord Europa, a Rotterdam n.d.r.) Invito le autorità italiane a esplorare tutti gli strumenti finanziari a disposizione per il rilancio di Genova».

Parole che le istituzioni locali

accolgono favorevolmente, anche se nessuno ha intenzione di abbassare la guardia, a cominciare dalla Regione Liguria. «Noi valutiamo anche la possibilità di riprogrammare i fondi regionali europei per focalizzarci sulle necessità della regione dopo il crollo del Morandi, l'Europa è qui, dobbiamo ridare alla regione la piena operatività» chiarisce il concetto la commissaria. Il governatore della Liguria Giovanni Toti ascolta e poi rilancia. «L'inserimento della linea ferroviaria Genova-Marsiglia fra i corridoi strategici dell'Unione europea sarà un grande aiuto per il tratto finale del raddoppio della ferrovia di Ponente, quella galleria Finale-Andora che vale oltre un miliardo e mezzo di euro e che, probabilmente, senza l'aiuto europeo avrebbe dovuto aspettare un po' di più – spiega Giovanni Toti – In questo modo la tratta potrebbe diventare realtà già a partire dalla programmazione tra il 2021 e il 2024. Abbiamo parlato anche del Terzo Valico che per l'Europa è fondamentale».

Genova perde 36mila container ad agosto 2018

Le statistiche sul traffico dei contenitori mostrano che il porto ligure ha movimentato nel mese del crollo del ponte Morandi il 16,6% dei teu in meno rispetto all'anno precedente. Resta positivo l'andamento nei primi otto mesi.

Ad agosto 2018 il porto di Genova ha movimentato 181.863 teu, contro i 217.989 teu dello stesso mese dello scorso anno, con un calo del 16,6%. Nonostante questo calo a doppia cifra dei contenitori, il numero delle navi approdate è aumentato da 651 a 673. È diminuito l'intero traffico delle merci di Genova, perché il tonnellaggio complessivo è sceso del 12,6%, con un picco del -35,6% per le rinfuse solide, seguito dal -28,7% delle rinfuse liquide. Il forte calo di agosto non ha però mandato in rosso il bilancio dei container dei primi otto mesi: 1.759.106 teu contro i 1.740.378 teu dello scorso anno, con un aumento dell'1,1%.

Considerando i singoli terminal, emerge che quello più grande nei container, ossia il Vte, ha movimentato ad agosto 102.205 teu, il 24,5% in meno rispetto allo scorso anno. Nel bacino di Levante, il terminal Spinelli Gpt ha movimentato 28.113 teu (-10,9%), il Sech 25.590 teu (+17,2%), il Messina 19.440 teu (-4,9%) e il San Giorgio 6478 teu (-25,6%).

Anche Spediporto ha partecipato alla manifestazione che si è svolta l'8 ottobre a Genova, organizzata dagli sfollati delle case poste sotto il viadotto Polcevera crollato. Durante quell'evento, il segretario generale di Spediporto, Giampaolo Botta, ha dichiarato a primocanale che il porto ha "sofferto molto" negli ultimi cinquanta giorni e che buona parte del peso economico del calo è stato scaricato sugli autotrasportatori. Botta ha anche dichiarato che "qualcuno ha alleggerito la propria presenza su Genova". Egli ha concluso che "non vogliamo che questi abbandoni si moltiplichino e diventino scelte stabili, specialmente quelle che portano le merci sui porti del nord Europa".

Il Secolo XIX

Terzo valico, scintille tra il commissario Rettighieri e il “revisore” Ponti

Cernobbio - Il mondo delle imprese e dell'autotrasporto lancia un siluro contro il governo. Nel mirino ci sono la manovra e il decreto Genova: è il giorno dello spread che sfonda quota 300 e della corsa alla conversione del provvedimento per rimpinguare i fondi per porti, autotrasporto e logistica colpiti dal crollo del ponte Morandi. «Bisogna confermare la volontà di connettere l'Italia e promuovere la mobilità sostenibile – attacca il presidente di Confcommercio Carlo Sangalli in apertura del Forum Internazionale di Cernobbio - L'Italia tutta, a cominciare da Genova e dalla Liguria, continua ad avere bisogno di connessioni rapide, efficienti e sicure». Il problema sono i tempi e Sangalli si schiera con i cittadini della Valpolcevera scesi in piazza a Genova: «Da qui bisogna partire per evitare di perdere un intero comparto che è di fondamentale importanza per l'economia e le prospettive di crescita del Paese».

Più duro ancora il vicepresidente Paolo Uggè: «È stato partorito un decreto che non si occupa delle persone colpite dal tragico evento e non accelera il processo per una rapida ricostruzione del ponte, ma si preoccupa di cercare un nemico da abbattere. Il risultato è che la ricostruzione che riguarda i cittadini di Genova, l'economia del porto e nazionale, rischiamo adesso di subire un ritardo pesante». Per l'autotrasporto il danno è elevato e le misure sono «insufficienti». «La realizzazione di un'opera così importante o avviene subito oppure sarà necessario aspettare anni» rincara la dose Uggè. E l'autotrasporto non ha tutto questo tempo. In una delle stesure del decreto Genova erano stati previsti 180 milioni. Nella versione definitiva del provvedimento ne sono rimasti 20: «l'troppo pochi, l'entità è irrilevante. È un decreto che va rivisto attentamente, se non vogliono prendere in giro anche le imprese dell'autotrasporto». Il presidente del Parlamento Europeo, Antonio Tajani, chiede le dimissioni del ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli per «manifesta incapacità. Ho detto il giorno dopo la tragedia che c'erano dei dilettanti allo sbaraglio che affrontavano la questione: più passa il tempo più si dimostra che avevamo ragione».

Il rebus costi-benefici

Quando attacca sull'analisi costi benefici che il governo gli ha affidato, il professor Marco Ponti, guru del ministro Toninelli sulle infrastrutture, accende il dibattito: «Il governo mi ha affidato l'analisi: dobbiamo capire se si gettano via dei soldi pubblici» dice dal palco. Marco Rettighieri, commissario del Cociv, il consorzio che sta costruendo il Terzo valico, non ci sta: «Noi non sprechiamo denaro pubblico, creiamo anzi indotto e occupazione». Ne nasce un battibecco tra i due, ma il punto è politico: Ponti sta scrivendo la valutazione che può decretare la fine del Terzo valico. Parla sempre in generale, l'esperto della struttura di missione di Toninelli, ma l'osservato speciale della revisione delle grandi opere in Italia, è il corridoio ferroviario dei Giovi. L'altro professore, predecessore di Ponti al Mit, Ennio Cascetta, sorride sornione: «Noi la revisione l'avevamo già fatta: si chiamava project review».

Riflessi genovesi

Anche se in serata gli organizzatori della manifestazione hanno preso le distanze, il sindaco di Genova Marco Bucci e il governatore Giovanni Toti ieri sono stati fischiati durante il corteo degli abitanti della Valpolcevera. «Ma è comprensibile – spiega il presidente della Regione, ospite del Forum – La gente è preoccupata. Gli amici della Valpolcevera non hanno piacere ad essere strumentalizzati. E la politica in Italia strumentalizza un po' tutto. C'è preoccupazione, angoscia, gente che sta fuori dalle case, negozi che hanno ridotti di due terzi il proprio fatturato, una valle che

ha difficoltà a spostarsi nonostante gli sforzi straordinari per riaprire la ferrovia mercoledì scorso. Il dialogo con loro c'è sempre, ci siamo, sia io sia il sindaco. C'è stato anche il ministro Toninelli. Non credo che qualcuno in questo caso si sottragga alle responsabilità, ma i dubbi sono ancora molti».

Messaggero Marittimo

Genova: dall'Europa aiuto alla città e alla Regione

GENOVA – Giudizio positivo da parte dell'amministrazione genovese per l'incontro che ha visto arrivare in città la commissaria europea per i trasporti Violeta Bulc e il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Toninelli. Insieme hanno incontrato il presidente della regione Liguria Toti e il sindaco di Genova Marco Bucci.

"Sono qui per onorare la memoria delle vittime, per un tributo alle famiglie che hanno sofferto per questa grande tragedia e per offrire l'aiuto dell'Europa" ha detto la Bulc che ha confermato i fondi per lo sviluppo delle infrastrutture della Regione.

Al centro dell'incontro le norme europee sulla concorrenza, che rischiano di ingessare le procedure del commissario alla ricostruzione del ponte Morandi, il rafforzamento delle infrastrutture intorno al sistema portuale e ai problemi che il traffico causa ai cittadini.

"L'Europa è pronta a fare la propria parte – ha continuato la commissaria- per discutere con il governo e le autorità locali della possibilità di rispondere ai bisogni della popolazione e offrire una panoramica dei mezzi e degli strumenti che l'Unione europea può offrire, di cui ho discusso a lungo con il ministro".

Spetterà alle autorità italiane stabilire le responsabilità del disastro ha continuato la Bulc, "intanto alla Ue sono arrivati segnali importanti come la nomina del commissario straordinario per la ricostruzione che è il sindaco di Genova, e l'Agenzia nazionale per la sicurezza infrastrutture che sarà operativa da Gennaio".

Al centro del colloquio anche il problema della sicurezza delle infrastrutture logistiche: "Stiamo mettendo in campo tutte le nostre forze per accedere ai fondi europei, agli strumenti e ai mezzi che può fornire l'Europa" ha detto il ministro Toninelli. "Dalla commissaria europea ho ricevuto ottime rassicurazioni. Sono molto colpito dalla sua efficienza e dal suo modo di interagire. Ci ha garantito una certa flessibilità nelle procedure e questo è molto importante per noi".

Del Decreto Genova, che ancora tra gli sfollati suscita perplessità, ma anche negli imprenditori e i rappresentanti degli enti locali Toninelli ha detto: "Ho presentato alla commissaria le iniziative contenute nel decreto, cui intendiamo dare attuazione al più presto. Misure che tuttavia non riguardano solo la città, ma consentono allo Stato di avere nuovi e più efficaci strumenti per vigilare sulla sicurezza ed efficienza delle infrastrutture. Anche l'Unione europea può fornire un contributo importante a tale azione. Apprezzo molto la disponibilità espressa dalla commissaria Bulc di sostenere possibili iniziative a sostegno della ripresa dell'area di Genova. Oggi abbiamo approfondito insieme la possibilità di ricorrere a finanziamenti europei, quali ad esempio quelli disponibili sul Cef (Connecting Europe facility) per sostenere progetti specifici a favore del territorio.

Il decreto emergenze sarà migliorato in Parlamento ma invito i genovesi a non contestarlo, perché scritto non solo con il cuore e con la mente vicini alla città, ma con una tecnica giuridica molto elevata. La ricostruzione del ponte Morandi, che dovrà avvenire in fretta, sta iniziando con l'atteggiamento giusto e una grande voglia di fare".

"Con il ministro ho avuto un confronto molto positivo" ha commentato il sindaco Marco Bucci. "Abbiamo lavorato bene e, soprattutto, con l'atteggiamento giusto. Continueremo a incontrarci per migliorare il Decreto, ma già da subito ci ha garantito la flessibilità che ci serve per rifare il ponte in fretta. Come il ministro anch'io ho sempre parlato con il cuore, le cose migliori si fanno col cervello e la passione".

Delegazione dell'Intermodel EU in visita alla Spezia e Melzo

LA SPEZIA – Nei giorni scorsi si è tenuto a Melzo presso Rail Hub Milano – la sede del terminal intermodale gestito dal gruppo Contship Italia – e a La Spezia, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, il meeting del progetto Intermodel EU, finanziato all'interno del programma Horizon 2020. Tale progetto ha come finalità quella di sviluppare un modello di simulazione delle operazioni di carico e scarico di container e delle connessioni ferroviarie tra il porto della Spezia e il terminal di Melzo tramite il Building Information Modeling, un metodo per ottimizzare la pianificazione, realizzare e gestire infrastrutture tramite aiuto di un software.

I 25 partecipanti al meeting, in rappresentanza di 14 società provenienti da 8 diversi Stati Membri, rappresentano un'eccellente combinazione di professionalità nel mondo dello sviluppo software applicato al trasporto marittimo e intermodale, tra cui IDP – società di ingegneria con sede a Barcellona, CENIT – centro di innovazione e ricerca sui trasporti, Ferrocarrils de Catalunya – società ferroviaria catalana, DHL, Bedeschi – azienda leader nel settore delle forniture di mezzi di movimentazione portuale. I partner del progetto hanno dapprima tenuto un workshop, presso l'auditorium dell'AdSP, dedicato allo stato di avanzamento del progetto, facendo il punto sul software di simulazione e successivamente hanno effettuato una visita all'interno dell'area portuale al fine di esaminare da vicino quello che fino ad oggi hanno avuto modo di simulare a livello virtuale.

Tale progetto darà un importante contributo ai piani di sviluppo dell'Autorità di Sistema Portuale e del Gruppo Contship, sia per i lavori di ampliamento del terminal marittimo e dei nuovi binari nel porto della Spezia che per l'operatività ferroviaria del terminal di Melzo. Grazie al software di simulazione, sarà possibile pianificare l'operatività dei nuovi terminal alla luce degli incrementi di traffico previsti nei prossimi anni e in ottica di integrazione intermodale porto-retroporto con beneficio per la competitività delle operazioni e dell'ambiente di cui il trasporto ferroviario è alleato indiscutibile.

Hub Portuale Ravenna – Il Gigante – Intervista a

Daniele Rossi

Hub Portuale Ravenna. Nel mese di settembre 2018, la Corte dei Conti ha registrato la delibera del Cipe, Comitato interministeriale per la programmazione economica, dell'imponente progetto di ristrutturazione e adeguamento del porto.

Una svolta di proporzioni colossali, anche in termini di investimenti milionari, per il porto della città romagnola, per l'intera economia della regione Emilia Romagna e per il futuro del mondo del lavoro. Un progetto imponente che segnerà una svolta anche in termini di rinnovamento della cultura del territorio.

Daniele Rossi, Presidente dell'[Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centro-Settentrionale](#), ha raccontato a [Uomini e Imprese TV](#) la sua vision di questa straordinaria opera.

Guida autonoma sperimentazione a Livorno per l'UE

LIVORNO – Le infrastrutture digitali avanzate contano oggi quanto delle infrastrutture materiali anche per i porti. Con esempi, non solo nel Far East, di automazione spinta nella guida dei mezzi di lavoro. Che arriva anche ai rimorchiatori senza equipaggio, telecomandati da terra, nel porto di Rotterdam.

Adesso il porto di Livorno, che già aveva ospitato nel novembre del 2016 la prima sperimentazione europea sulla interoperabilità dei sistemi intelligenti di trasporto (gli ETSI Plugtest), è stato individuato dall'UE come punto di riferimento per provare i nuovi servizi di guida autonoma. Saranno infatti il secondo sito pilota in Europa dopo Tampere (Finlandia) a testare i risultati di Autopilot, uno dei cinque progetti dalla Commissione Europea per la realizzazione di siti sperimentali di larga scala.

Le attività di test partiranno a Livorno il 18 e il 19 ottobre prossimi e proseguiranno in tutta Europa fino alla fine del progetto nel dicembre 2019. Ci saranno anche demo pubbliche a Vigo (Spagna), Brainport (Paesi Bassi) e Versailles (Francia).

L'evento, supportato dalla Regione Toscana e dalla Città Metropolitana di Firenze, è organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale e dal CNIT, e verrà ospitato presso la Stazione delle Crociere nel complesso del terminal passeggeri del Porto.

Sono previste due sessioni: una specialistica (il 18 ottobre), riservata agli stakeholder e mirata a studiare le ricadute industriali dei risultati del progetto; una generalista (il 19) utilizzata per presentare risultati del progetto. Le funzionalità di AUTOPILOT copriranno le modalità di guida urbana ed autostradale e in Toscana interesseranno anche la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno.

«È la nuova frontiera della portualità – ha commentato il presidente dell'AdSP Stefano Corsini –, un porto che sa reggere la sfida della competizione globale sfruttando le proprie capacità di innovazione tecnologica ha una marcia in più rispetto agli altri. L'individuazione di Livorno quale sede europea per l'Autopilot è un riconoscimento agli sforzi fin qui fatti dall'Autorità di Sistema Portuale».

Commercio con l'estero brusca frenata nell'export

LIVORNO - Dopo l'exploit del primo semestre 2017, brusca frenata dell'export livornese (-19%). In crescita l'import (+3%) che supera il tetto dei 3 miliardi di euro, grazie al sensibile contributo del settore petrolifero, che controbilancia il calo dei mezzi di trasporto.

Nel contesto socio-economico livornese, il commercio con l'estero, per la stessa connotazione del tessuto imprenditoriale presente, riveste un'importanza fondamentale. Per questo motivo, il Centro Studi e Ricerche della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno ha prodotto nei giorni scorsi un report che, sulla base dei dati ISTAT, ne analizza l'andamento nel periodo gennaio-giugno 2018. Nel corso del primo semestre 2018 il commercio mondiale, pur restando ancora in fase espansiva, ha subito una certa decelerazione, causata dall'incertezza per le politiche protezionistiche dell'amministrazione statunitense. Nei primi sei mesi del 2018 le esportazioni italiane sono ammontate ad oltre 231 miliardi di euro (+3,7% su base tendenziale), le importazioni sono valse 212 miliardi di euro (+4,1%). Il saldo commerciale è stato dunque positivo per 19 miliardi di euro.

L'interscambio italiano si rafforza non solo con l'area "storicamente" più rilevante, ossia i paesi Ue (export +5,1%, import +5,0%) ma anche, seppur in misura inferiore, coi paesi extra Ue (export +1,9%, import +2,7%).

La Toscana mostra da un lato una minore "vivacità" in termini di esportazioni (+2,3%), dall'altro una maggiore crescita per quanto concerne le importazioni (+7,9%). Rispetto all'immediato passato, si rilevano rialzi mediamente più contenuti a livello provinciale, tranne che a Livorno e Massa Carrara (due delle province maggiormente interessate dal "boom" dell'anno precedente): la provincia "labronica" accusa difatti un deciso calo (-19,1%). Fatto salvo l'andamento di Prato e Siena, l'import evidenzia una buona crescita ovunque, soprattutto a Massa Carrara, Firenze, Arezzo e Grosseto, dove si registrano incrementi oltre i dieci punti percentuali. In tale contesto risulta molto meno pronunciato il guadagno della provincia di Livorno, pari a 3 punti percentuali.

Nel primo semestre 2018 le imprese livornesi hanno acquistato merci estere per un controvalore che ha superato 3 miliardi di euro, ed hanno venduto i propri prodotti per oltre 900 milioni di euro. Il saldo commerciale è stato dunque negativo per 2,1 miliardi di euro, in netto peggioramento rispetto agli 1,8 del primo semestre 2017. Livorno, a causa della tipologia d'impresе che storicamente vi sono insidiate, è anche l'unica provincia in Toscana a mostrare un saldo commerciale negativo.

- segue

Importazioni. Mantenendo lo slancio già mostrato alla metà del 2017, quando aveva evidenziato una vera e propria impennata, il settore estrattivo (che vale da solo 940 milioni di euro) mostra una buona crescita anche nel semestre in esame (+17%), corroborato dall'aumento del prezzo del greggio.

Le importazioni del settore manifatturiero ammontano a poco meno di 2,1 miliardi di euro, valore di poco inferiore all'anno precedente (-2,8%). I mezzi di trasporto, con un'incidenza pari al 62%, si confermano in assoluto il primo comparto per valore, seguiti dai metalli di base e dei prodotti in metallo (14%) e dalle sostanze e prodotti chimici (+11%). La prima e la terza voce evidenziano però una flessione tendenziale pari, rispettivamente, a -8,3% e -7,8%, mentre le importazioni del comparto metallurgico crescono di oltre 16 punti percentuali.

Esportazioni. I prodotti delle attività manifatturiere rappresentano storicamente l'unico settore di rilievo nell'analisi delle esportazioni livornesi le quali, dopo la poderosa crescita osservata a metà 2017, subiscono calo piuttosto repentino (-25%). A tale calo contribuisce proprio l'andamento dei comparti che maggiormente erano cresciuti in passato: il valore dei mezzi di trasporto si è in sostanza dimezzato, quello dei prodotti petroliferi raffinati si è ridotto di quasi un terzo e quello dei metalli di base e prodotti in metallo di oltre un quarto. Le "buone notizie" vengono dal comparto chimico (+1,9%) e, soprattutto, da quello alimentare (+6,7%).

Nel complesso, il saldo commerciale del manifatturiero è risultato in passivo per oltre 1,2 miliardi di euro, valore in netto peggioramento rispetto a quanto visto al termine del primo semestre 2017 e da imputarsi quasi esclusivamente all'andamento dei mezzi di trasporto.

Barriere Architettoniche: Fiaba Day nel porto di Ancona

Malaigia, per disabili traghetto più facile di terra ferma

(ANSA) - ANCONA, 9 OTT - Porto di Ancona aperto a decine di portatori di disabilità fisiche o psichiche, che hanno avuto modo di visitare il porto storico, di salire a bordo della nave traghetto M/V Olympic Champion e di uscire in mare a bordo del Rimorchiatore della società Corima nel Fiaba-day "Giornata nazionale per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche", organizzato dal Fiaba (Fondo Italiano Abbattimento Barriere Architettoniche). "Una dimostrazione concreta che se si vuole tutto è possibile a tutti - secondo la consigliera regionale della Lega Marzia Malaigia -. Un'esperienza emozionante per chi è disabile ma anche per noi che dimostra quanto vi sia bisogno di un cambio di mentalità, di promuovere una cultura che vada oltre i limiti attuali, abbattendo ogni barriera fisica e mentale, per favorire la creazione di una società pienamente inclusiva e in cui a tutti siano garantite pari opportunità, nel rispetto della diversità umana". L'esponente della Lega è stata spesso impegnata su questo tema, battendosi per un "turismo accessibile, con servizi e strutture in grado di permettere a persone con esigenze speciali la fruizione della vacanza e del tempo libero senza ostacoli e difficoltà". "Stamattina - racconta - ho avuto modo di sperimentare quanto la nave traghetto sia assolutamente in linea con questo obiettivo: attrezzata secondo tutti i più moderni standard per accogliere al meglio passeggeri disabili o a mobilità ridotta. A bordo del traghetto ho anche pensato che attualmente è più semplice per un disabile accedere ad una nave ed approcciarsi con il mare piuttosto che raggiungere un ufficio o un servizio sanitario muovendosi in terra ferma nelle nostre città". "Un plauso particolare per questa bellissima giornata" conclude all'Autorità Portuale di Ancona, alla Guardia Costiera, alla Capitaneria di Porto che insieme al messaggero Fiaba Domenico Ronchi, hanno accolto i visitatori con disabilità e loro accompagnatori.

The Monopolitmes

Ridefinita la disciplina della circolazione veicolare e pedonale al Porto

Adottate soluzioni operative ed organizzative che danno effettiva attuazione alle prescrizioni dell'Ordinanza n. 26/2018 dell'Ufficio Circondariale Marittimo

Implementata la segnaletica sul Molo Regina Margherita

Dopo un'intensa e proficua attività di collaborazione tra la Direzione Marittima della Puglia e Basilicata, rappresentata dal Contrammiraglio (CP) Giuseppe Meli, nella fattispecie rappresentata localmente dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Monopoli, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, presieduta dal Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi e il Comune di Monopoli, è stata completamente ridefinita la disciplina della circolazione veicolare e pedonale nell'intero sito del porto di Monopoli, addivenendo all'adozione di soluzioni operative ed organizzative che, nel dare effettiva attuazione alle prescrizioni dell'[Ordinanza n. 26/2018 dell'Ufficio Circondariale marittimo](#), consentono di superare le criticità, alcune anche rilevanti, che hanno afflitto lo scalo marittimo in argomento. Al riguardo, giova sottolineare come l'azione complessiva, partita circa un anno fa, ha visto confrontarsi, in un clima di costruttiva collaborazione, sia il Comandante del porto di Monopoli, T.V. (CP) Matteo Orsolini, i Direttori del Dipartimento di Esercizio del porto di Brindisi e Monopoli, Dott. Aldo Tanzarella e del Dipartimento Tecnico, Ing. Francesco Di Leverano, dell'AdSP MAM e l'Ufficio Tecnico e Urbanistica del Comune di Monopoli e le relative strutture. La nuova regolamentazione è il prodotto finale di un lavoro di pianificazione delle aree avviato nell'ultimo anno in sinergia tra Guardia Costiera, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Comune di Monopoli. Obiettivo comune è stato quello di individuare nuove norme idonee a massimizzare lo sfruttamento delle aree migliorando la sicurezza delle stesse a beneficio tutti gli operatori che nel porto svolgono la propria attività lavorativa tenendo in debita considerazione la necessità di garantire la fruibilità delle zone portuali a maggior pregio turistico per la città. Numerose sono le novità introdotte, il porto infatti è stato diviso in macro-aree (pedonale, viabilità operativa, viabilità promiscua e di libera circolazione) accorpando tra loro attività omogenee ed individuando una relativa e dedicata regolamentazione. Si segnala inoltre la nuova disciplina dell'intero piazzale della Banchina Solfatara oggetto di significativi mutamenti dalla destinazione funzionale delle aree ai sensi unici di marcia. In esito a tale azione, dopo l'elaborazione del provvedimento di disciplina della circolazione, sono stati elaborati i relativi atti progettuali finalizzati alla realizzazione della nuova segnaletica portuale, sia orizzontale che verticale, oltre che la allocazione di appositi apprestamenti idonei a segnalare il ciglio delle banchine, costituiti sia da new jersey che da cubi in materiale lapideo che saranno collocati nei punti individuati come maggiormente critici per la circolazione, non solo veicolare. Alcuni primi interventi sono già stati completati, nelle prossime settimane la cartellonistica stradale sarà ulteriormente implementata a cura dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nell'ambito del progetto di rifacimento della segnaletica e di miglioramento della sicurezza dell'area di Porto Vecchio per cui è già stata individuata la ditta esecutrice dei lavori, la Co.Pan s.r.l. di Capurso (BA), per un importo complessivo dei lavori e forniture pari ad Euro 30.800,00. Non può al riguardo sottacersi la preziosa collaborazione fornita dalla Soprintendenza per i beni Architettonici, Storici ed Artistici di Bari che, nella persona dell'Arch. Angelamaria Quartulli, non ha mai fatto mancare il proprio supporto e le proprie indicazioni, attesa la particolarità dello scalo marittimo monopolitano, sotto il profilo dei vincoli paesaggistici che lo interessano.

Agostinelli: i solleciti? Sono miei

«Quasi pronta l'indagine sulla produttività di Contship, spero di vedere Toninelli» Il viceministro Rixi: «Stiamo studiando il dossier, ma la priorità adesso è Genova»

Domenico LatinoGIOIA TAURO Su quel ramo del lago di Como dove si è appena conclusa la 4. edizione del forum internazionale di Confrtrasporto-Confcommercio: guest star assoluta il porto di Trieste proiettato sulla "via della seta". Gioia Tauro è sembrata invece molto lontana dalla mente degli autorevolissimi protagonisti dell' importante manifestazione di Cernobbio tranne che per il direttore di Limes, Caracciolo, il quale evidentemente avrà elementi validi per poter dire che lo scalo reggino non appartiene allo Stato ma alla 'ndangheta, mentre nessuno sembra ricordare l' aneddoto - da lui riferito - del falso sindacato che a suo tempo, su preciso mandato, scacciò via i cinesi da Gioia.

Vicenda ampiamente chiarita anni fa dal magistrato Roberto Pennisi.

Degne di maggiore riflessione le dichiarazioni rilasciate alla Gazzetta dal patron di MSC, Aponte (socio al 50% e unico cliente del terminal) sulla crisi dello scalo gioiese: «Abbiamo un socio tedesco che in Italia non vuole investire neanche una lira - ha evidenziato - servono infrastrutture, gru, macchinari ma siamo in una fase di impasse. Abbiamo cercato di sollecitare l' Autorità portuale ma nessuno interviene e perciò siamo in stallo».

Alla frase di Caracciolo e, in particolare, alle affermazioni di Aponte ha voluto replicare il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli.

«Sulla fase di impasse non posso che concordare, d' altra parte lo dice il socio ed è una cosa che abbiamo verificato - ha esordito -. Il problema è che non si parla di Gioia Tauro come si dovrebbe in contesti importanti come quello di Cernobbio. Ho letto dichiarazioni sulle quali si che dovrei replicare: il nostro impegno contro la 'ndrangheta è notorio. Lo scanner finalmente entrerà in funzione grazie al nostro contributo; leggo i giornali e vedo che la cocaina è in arrivo anche in altri porti, però è chiaro che noi facciamo di tutto per il contrasto».

Per quanto riguarda i "solleciti" di Aponte, Agostinelli evidenzia: «Il comandante Aponte deve sapere che l' unico sollecito sulla produttività della Contship l' ha fatto l' Autorità portuale con la famosa lettera del 9 gennaio 2018 che, tra l' altro, era anche a lui inviata. Mi rispose ed io replicai ancora per lettera privata, alla MSC.

- segue

Questa complicatissima indagine sulla produttività della Contship è quasi pronta, manca l'ultimo incontro con l'avvocato distrettuale dello Stato, venerdì alle 10 a Reggio Calabria».

Per poi spiegare: «Io faccio il commissario straordinario di un Governo che nel frattempo che è cambiato, ho avuto l'occasione di parlare a Reggio Calabria, quattro minuti, con il ministro Toninelli il quale mi ha promesso una sua visita a Gioia Tauro: sto preparando le carte per i suoi assistenti perché voglio che lui venga con il dossier completo preparato di mio pugno. Questa procedura che ho accennato al capo di gabinetto e al ministro è complicatissima e lunghissima, anche perché se ho bisogno di expertise esterne, per un'analisi produttiva, finanziaria, commerciale, di bilancio della produttività delle gru, devo affidare tutto con una procedura pubblicistica - e ne ho fatte due».

Il piazzale, un tempo pieno di container, adesso è occupato per un quinto delle banchine da auto, sotto le gru in disuso da anni. «Quante gru, quanti straddle carrier non sono operativi: tutto è stato messo a sistema, si ha a che fare con la più grande concessione italiana, così importante che ancora impiega 900 famiglie. Forse al comandante Aponte dovrei replicare che io non ho nessuna manifestazione d'interesse sulla mia scrivania. Se lui non distra i suoi problemi sulla produttività con il suo socio, sulla sostituzione delle gru, sugli investimenti, io ne prendo atto».

I 16 milioni messi sul tavolo per la pavimentazione? «È manutenzione prevista dalla concessione, per carità, siamo contentissimi che vengano rifatti i piazzali perché è una questione di sicurezza sul lavoro: ci sono avvallamenti, buche, circolano mezzi pesanti con operatori a bordo, è tutto nelle regole della concessione. Son soldi che devono essere spesi».

Infine, sul gateway: «Siamo al 95% di ultimazione dell'opera, i soldi sono stati spesi bene e tutti, 15 milioni di euro, nonostante le difficoltà di appaltare o subappaltare lavori così importanti nel porto di Gioia Tauro.

Conto di inaugurarla entro la fine dell'anno, se sarò ancora commissario straordinario. Poi la gestione del terminal è a carico di "Sogemar"».

Intervistato al suo ingresso a Villa D'Este, il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi (Lega) sulla questione Gioia Tauro ha detto: «Stiamo studiando il dossier, aspettiamo ma la convocazione la faremo. Il punto è che, però, come sapete, in questo momento a Genova c'è un'emergenza e siamo alla fase di conversione andando ad analizzare tutti i danni che ci sono stati, quindi quello di Gioia Tauro sta andando in parallelo ma è un tema che affronteremo: abbiam detto entro la metà di questo mese, credo che entro la fine del mese partirà la convocazione».

Mentre sulla nomina del presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, ente commissariato da tempo, Rixi ha glissato: «Non l'ho messo io il commissario, chiedete a chi l'ha messo».

Porti: Rixi, tavolo Gioia Tauro convocato in settimana

Questione procede parallela ad emergenza Genova

(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 09 OTT - La convocazione per il tavolo sul porto di Gioia Tauro (Reggio Calabria) "partirà già in questa settimana". Lo afferma il viceministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi rispondendo a una domanda a margine del Forum Confrasperto di Cernobbio "Aspettiamo e facciamo la convocazione del tavolo tecnico - dice - ma il punto è che a Genova in questo momento c'è una emergenza e siamo in una fase di conversione andando ad analizzare tutti i danni che ci sono stati". Il nodo del porto di Gioia Tauro "sta andando in parallelo, ma è un tema che affronteremo tra la metà e la fine di questo mese e la convocazione partirà già da questa settimana".

La Nuova Sardegna

Onorato: sì alla continuità gestita dalla Regione

Il patron di Moby-Tirrenia: «Aperto a qualsiasi soluzione stabilirà il governo» E replica agli attacchi di Grimaldi: «E' falso dire che non ci sia stata una gara» la guerra dei mari

SASSARI Nella guerra dei mari non si vede alcuna pace all'orizzonte. Anzi. Tra Grimaldi e Onorato lo scontro è ormai sempre più acceso. Col mar Tirreno, in particolare nel tratto tra la Sardegna e la penisola, a fare da teatro di guerra. Da Atene l'ad Emanuele Grimaldi aveva attaccato il patron di Tirrenia e Moby su tutti i fronti, in particolare sulla convenzione per la continuità in Sardegna da 70 milioni di euro all'anno. «Uno scandalo gravissimo», aveva tuonato l'armatore napoletano, rilanciando l'idea del figlio Guido di fare viaggiare gratis i sardi con la metà della stessa cifra. «Sono solo parole», liquida la proposta Vincenzo Onorato, che apre alla possibilità di una continuità marittima gestita direttamente dalla Regione, sulla falsariga di quella aerea. E nel frattempo si dice pronto ad accettare quelle che saranno le decisioni del governo sulla convenzione per la Sardegna in scadenza nel 2020.

Onorato, perché secondo lei c'è tanta tensione sui trasporti marittimi in Sardegna?

«In realtà la tensione non è solo sulla Sardegna, dove non esiste monopolio, perché operano oltre a noi, Gnv, Sardinia ferries, Grimaldi e Tarros, ma sul Mediterraneo intero».

Crede che si possano applicare tariffe più vantaggiose per chi viaggia in traghetto?

«Per la Tirrenia le tariffe sono stabilite dalla Convenzione con lo Stato, le altre sono di mercato, ma nessuno parla delle tariffe Moby, quindi completamente al di fuori dalla Convenzione, sulla Livorno-Olbia e sulla Piombino-Olbia a 5 euro al passeggero più le tasse, perché non fa notizia».

Quali sono le strategie pensate dal gruppo Onorato per l'isola?

«Le stesse che ci legano alla Sardegna da oltre 100 anni di storia di collegamenti con l'Isola e, senza polemica, nessuno parla dei circa 500 sardi che lavorano con noi da generazioni. Serviamo la Sardegna in silenzio con umiltà e impegno».

Lei è favorevole a una rivoluzione nella continuità territoriale marittima? Per esempio che come quella aerea venga gestita in modo diretto dalla Regione?

-segue

«Assolutamente sì».

La convenzione tra lo Stato e Tirrenia continua a essere terreno di scontro con il Gruppo Grimaldi. L' ad Emanuele Grimaldi ha lanciato il modello spagnolo: lo Stato dia i soldi ai cittadini e non agli armatori. In tal modo, secondo la sua visione, ogni cittadino sarà libero di scegliere con quale compagnia viaggiare. Che ne pensa?

«Sono aperto a qualsiasi soluzione stabilirà il nuovo governo».

Grimaldi contesta la convenzione tra Tirrenia e lo Stato sotto tutti i punti di vista: troppi i 70 milioni di euro all' anno e affidamento fatto senza gara. Quei soldi, dice Grimaldi, potrebbero essere destinati a welfare e sicurezza.

«È falso che non ci sia stata una gara come è emblematico che Grimaldi "dimentichi" i 200 milioni di euro che la Sicilia prende per i collegamenti minori dove operano i suoi ex soci e amici. La Delcomar, per la stessa tipologia di collegamenti in Sardegna, ne prende solo una quindicina, come noi del resto con Toremar per assicurare i collegamenti con tutto l' arcipelago toscano. È tutta una grande ipocrisia».

Come giudica l' annuncio di Grimaldi di volere fare viaggiare gratis i sardi con la metà di quanto riceve Tirrenia con la convenzione?

«Fatti, please e non parole e intanto sulla Civitavecchia-Porto Torres non imbarchi extracomunitari o se non vuole sbarcarli li paghi come gli italiani».

Al di là dello scontro con Grimaldi, il caro traghetti continua a essere al centro del dibattito. Cosa pensa delle firme raccolte dagli ex governatori Pili e Cappellacci?

«Demagogia allo stato puro, ma siamo favorevoli al fatto che il nuovo Governo pensi a una nuova convenzione».

Tutte le forze politiche chiedono modifiche o la cancellazione della convenzione con lo Stato: cosa succederà nel 2020?

«Siamo sempre stati e siamo rispettosi della legge e rispetteremo ovviamente anche ciò che deciderà il nuovo Governo».

Con il nuovo governo è ritornata in auge la parola nazionalizzazione. Ritieni possibile un ritorno al passato dopo la stagione delle privatizzazioni?

«Tutto è possibile purché si salvino l' occupazione e collegamenti. Ricordo che il gruppo **Onorato** impiega tutti marittimi del nostro Paese».

Cosa rappresenta la Sardegna per il gruppo **Onorato? Quali sono i punti di forza e le criticità della nostra Isola?**

«La Famiglia **Onorato** collega la Sardegna al Continente da oltre 100 anni e lavorano per noi 500 sardi sul territorio. Loro rappresentano la nostra famiglia».

Spesso i suoi concorrenti tirano in ballo legami con partiti politici e fondazioni: si è mai pentito per la partecipazione alla Leopolda di Renzi?

«Sto conducendo una battaglia per l' occupazione dei marittimi italiani sulle nostre navi. Molti armatori, e Grimaldi in primis, impiegano extracomunitari a salari diversi. Qualsiasi forza politica sposi questa causa - nel nostro Paese ci sono 50mila marittimi disoccupati - è benvenuta. Per questa causa, sono di destra, di centro e di sinistra, purché si salvi questa gente dalla miseria.

Alla Leopolda ho parlato dei marittimi disoccupati e della scuola di vela che ho fondato a Napoli, Mascalzone Latino, per i bambini dei quartieri disagiati, non ho certo parlato dei miei interessi».

Variante al Piano regolatore generale: percorso a ostacoli

Milazzo «Quando avremo i bilanci approvati valuteremo anche la possibilità di affidare all'esterno la redazione della variante al Prg. Così finirà questa telenovela che spesso diventa oggetto di polemiche e strumentalizzazioni». Il sindaco Giovanni Formica, a distanza di qualche settimana dalle clamorose dichiarazioni dell'assessore all'Urbanistica, Pippo Crisafulli, che sostanzialmente ha motivato i ritardi con la carenza di personale tecnico in grado di poter lavorare sullo strumento urbanistico, ha evidenziato che è intendimento dell'Amministrazione tentare di portare prima della fine del mandato a compimento questo punto e, constatato che al Comune praticamente il numero dei tecnici si è assottigliato quasi al punto di azzerarsi, ha comunicato che questa ipotesi potrebbe finalmente dare quelle risposte che da tempo si attendono».

Il sindaco, richiamando poi il recente Piano delle aree demaniali, ha comunque tenuto a sottolineare che quello strumento rappresenta comunque un atto di pianificazione visto che va a individuare nel territorio gli interventi possibili da parte dei privati, ribadendo che l'inserimento dell'ecoporto è comunque un chiaro segnale di ciò che cosa vuole fare l'Amministrazione di Milazzo.

Un percorso che guardi al turismo, alla portualità, alla grande risorsa del mare. Il Pudm dovrà comunque andare al consiglio comunale e qualche consigliere ritiene, proprio a proposito dell'ecoporto che, contrariamente a quanto si afferma, occorre che lo stesso venga disciplinato dalla variante al Prg. Una diversità di veduta che va chiarita subito onde evitare i consueti rallentamenti che da sempre hanno condizionato qualsiasi intervento riguardasse la città di Milazzo.

Tornando alla variante, ad oggi risultano acquisiti dal geologo e dall'agronomo gli studi geologici e lo studio agricolo-forestale e il Rir. Ora - secondo quanto riferito dagli stessi tecnici di Palazzo dell'Aquila - occorre arrivare alla stesura del progetto definitivo, corredarlo del nullaosta del Genio civile. A quel punto la proposta di deliberazione andrà al vaglio del consiglio comunale o qualora vi fossero incompatibilità tra i consiglieri chiamati ad esaminarla, ad un commissario straordinario. Seguiranno la fase della pubblicazione, delle osservazioni e opposizioni dei cittadini, le controdeduzioni del gruppo di progettazione, una nuova pronuncia del Consiglio e, da ultimo, il provvedimento definitivo da parte dell'assessorato. Tempi che vanno oltre un mandato elettorale. Ma se non si inizia saremo sempre qui a raccontare che l'ultimo Prg di Milazzo risale al 1989!

Diversità di vedute sull'ecoporto: bastia il Pudm o serve altro?

Milazzo, emozione per la consegna della bandiera di combattimento alla Rizzo

Emozionante, surreale a tratti. Comunque un successo la manifestazione della consegna della bandiera di combattimento alla fregata Luigi Rizzo. L'evento, promosso dalla Marina Militare, è stato trasmesso in diretta sulla pagina Facebook della Marina - decisamente il corpo militare più social del momento - che ha curato tutto nei minimi dettagli. E' abbastanza raro battezzare una nave militare, soprattutto in tempi così lontani dalle guerre europee, eppure la fregata Luigi Rizzo, vero gioiello di modernità e tecnologia tutta italiana, ha trovato nel porto di Milazzo il suo varo a due anni dalla sua costruzione. Secondo una antica tradizione marinaresca la nave senza bandiera non può procedere al combattimento quindi durante la cerimonia il giuramento sulla bandiera e la consegna del cofano, sono i momenti con cui si sancisce che la nave è pronta alla guerra. La bandiera viene poi issata a bordo e conservata in un secondo momento nel cofano apposito, custodito nella stanza del comandante. Un momento quindi emozionante dinanzi a un parterre di ospiti d'eccezione, come il Capo di Stato Maggiore della Marina e dell'Esercito, il sottosegretario alla difesa e i vari deputati del comprensorio, compresi i 5 Stelle. La nave Luigi Rizzo non partirà esattamente alla guerra, nonostante sia fornita di ogni tipo di armamento moderno, ma si occuperà per lo più di missioni di sicurezza internazionale. Durante la cerimonia molto toccante il discorso della contessina, figlia di Luigi Rizzo. Lo sparo dei cannoni a salve e l'esibizione degli incursori in paracadute hanno dato alla manifestazione un tono trionfale. La fregata porta il nome dell'eroe milazzese Luigi Rizzo, distintosi durante la prima guerra mondiale nella Beffa di Buccari insieme a Gabriele D'Annunzio e nell'impresa di Premuda dove affondò una nave austriaca. Era il 10 giugno del 1918 quando il piccolo Mas capitanato da Rizzo affondò con un siluro la Santo Stefano nel canale d'Otranto. L'affondamento della nave austriaca, considerata inaffondabile, mutò l'umore del conflitto in favore dell'Italia. Ancora oggi Luigi Rizzo resta il militare più premiato nella storia della Marina Militare. Alcuni momenti della cerimonia sono visibili sulla pagina Facebook di Tempostretto Tirreno.

Tremestieri, Falce, Fiera e Zes. Le strategie dell'Autorità Portuale

Quel lungomare che manca alla città, oggi suddiviso in piccoli pezzi, alcuni dei quali abbandonati. Dal porto storico all' Annunziata, in futuro, almeno nei piani, finalmente Messina avrà un vero affaccio sullo Stretto in centro città. Un Comune con 55 chilometri di costa, un patrimonio troppo spesso a vantaggio di pochi, senza una fruizione pubblica che possa generare anche economia e turismo. Nel piano regolatore portuale è disegnata una nuova Messina. Tutto parte, anzitutto, dal grande porto di Tremestieri perché, una volta realizzato, non ci sarà più traffico navale alla rada San Francesco, che sarà restituita alla città. Se n' è parlato ieri al Comune, nel corso di un incontro al quale hanno preso parte il sindaco Cateno De Luca, il suo vice Salvatore Mondello, l' assessore alle politiche del mare, Dafne Musolino, il commissario dell' Autorità Portuale, Nino De Simone, ed il segretario generale dell' Autorità Portuale, Ettore Gentile.

PORTO DI TREMESTIERI "Ci hanno assicurato che la Regione ha firmato l' autorizzazione al dragaggio per il porto di Tremestieri - racconta Gentile -. A breve si potrà fare la consegna definitiva all' impresa che, nel frattempo, ha concluso la bonifica bellica". Da quel momento, forse già la prossima settimana, scatteranno gli 840 giorni, poco meno di due anni e quattro mesi, previsti da contratto, compresi collaudi, prove di navigazione e messa in esercizio. In pratica, il nuovo porto potrebbe essere pronto nei primi mesi del 2021. RADA SAN FRANCESCO e LUNGOMARE Quella potrebbe essere la data di svolta per Messina. Anzitutto perché non ci dovrà essere più neppure l' ombra di un tir in centro, poi perché si potrà ridisegnare la zona centro-nord della città. "La rada San Francesco verrà liberata e non sarà più come oggi - conferma Gentile -. Il Comitato portuale ha espresso questa volontà, che poi è quanto prevede il Piano regolatore portuale. In quell' area immaginiamo la fruizione pubblica con attività ricreative, investimenti in porticcioli turistici e recupero del waterfront".

PIANO REGOLATORE PORTUALE Ma che fine ha fatto il piano regolatore portuale, da anni tra le maglie della burocrazia regionale? "La Marina Militare aveva presentato alcune riserve, poi superate da una visitazione delle tavole - spiega ancora il segretario dell' Authority -. Siamo certi che entro un mese la commissione ambientale regionale darà il via libera, poi mancherà solo la firma del presidente della Regione. Contiamo di avere l' approvazione definitiva entro fine anno".

ZONA FALCATA - PATTO PER LA FALCE Al piano regolatore portuale è legata un' altra area di fondamentale importanza

- segue

per la città: la zona falcata. Il "Patto per la falce" risale a gennaio 2016, quasi tre anni fa. I tempi sono stati del tutto disattesi ma l'iter è comunque proseguito, pur se molto a rilento. "Stiamo facendo un piano di caratterizzazione delle aree - prosegue Gentile -. L'approvazione del piano regolatore portuale ci consentirà di fare l'investimento più importante, una consistente bonifica delle parti inquinate. Poi si potrà operare per il futuro della zona falcata, senza dimenticare che nel piano sono previste cubature ridotte rispetto alla versione iniziale". QUARTIERE FIERISTICO Messina è piena di "tesori" non sfruttati a dovere. Come il quartiere fieristico, dove sono in corso lavori di ristrutturazione ma bisogna dare uno sguardo anche al futuro. L'idea dell'Autorità Portuale è sempre la stessa: un bando internazionale pluriennale per la gestione. Il primo è andato deserto a giugno del 2016, "ma riteniamo che ora possa essere diverso - è fiducioso il numero due dell'Authority - anzitutto perché proponiamo una gestione fino a cinquant'anni, con contenuti di tipo ampio. E' necessario un tempo così lungo per consentire il rientro da un investimento importante. Chi ha interesse presenterà un proprio progetto di sviluppo che verrà valutato da una commissione". Ma non è un rischio dare l'area per così tanto tempo? "No - risponde Gentile -, perché c'è sempre la mano pubblica, noi restiamo i titolari. Se non si rispettano le condizioni, la concessione decade. Il rischio, invece, è quello di avere paura e lasciare l'area senza niente. Il bando sarà pubblicato entro fine novembre o, al massimo, entro fine anno". LA NUOVA AUTORITA' PORTUALE E LE ZES Da tutto questo si capisce l'importanza di aver ottenuto un'Autorità di sistema portuale autonoma. A dire il vero ancora è solo un annuncio, "ma nel frattempo possiamo operare lo stesso, l'unico contraccolpo riguarda le Zes, le Zone economiche speciali, che producono nuova occupazione - conclude il segretario -. Siamo inseriti in quella della Sicilia orientale solo per volontà del presidente Musumeci ma occorrono interventi sulle leggi. Quella sui porti, anzitutto, che è facilmente superabile, anche dopo l'annuncio del ministro, perché Messina ha la specificità dello Stretto, così come per Civitavecchia è stata valutata la specificità della capitale. Ma, sulle Zes, il porto romano ha ottenuto un privilegio paritario per i finanziamenti rispetto ai porti core, noi ancora no. Bisognerebbe studiare un'eccezione per la Sicilia, in quanto regione a statuto speciale". (Marco Ipsale)

Arrivate anche le ultime due firme A Tremestieri si può dare il via ai lavori

Il cantiere del nuovo porto va completato in due anni e quattro mesi

Domenico Bertè Sono arrivate le due ultime firme ed ora si può fare sul serio. Per il porto di Tremestieri si sono aspettati sette anni prima di arrivare dalla prima aggiudicazione alla stipula del contratto ed ora quasi un anno e mezzo per ottenere il nulla osta ai fini del dragaggio.

Una trafila asfissiante e che adesso dovrebbe portare finalmente a mettere in moto le ruspe della impresa aggiudicataria dell' appalto, la "Nuova Coedmar".

L' assessorato regionale al Territorio e Ambiente, ha sbloccato l' autorizzazione al dragaggio della sabbia che si trova nell' area nella quale dovrà sorgere il nuovo porto. La prima istanza per ottenere il nulla osta, il Comune la inviò oltre un anno e mezzo fa, ma purtroppo la caratterizzazione dei sedimenti, nel frattempo, è scaduta e così la scorsa primavera l' azienda veneta ha dovuto rifare i saggi e far riprendere l' iter che è ripartito a giugno scorso. 4 mesi dopo è arrivato il parere positivo.

Contemporaneamente, lo stesso assessorato regionale, (l' Ufficio demanio), ha autorizzato anche il ripascimento degli oltre due chilometri di spiaggia che si trovano a nord del porto e che in questi anni hanno subito le conseguenze della nascita dei primi due approdi e poi dei marosi in termini di profondità di spiaggia e conseguenti allagamenti.

«Siamo in dirittura di partenza - afferma il vicesindaco Salvatore Mondello -, l' iter è stato lungo ma ora siamo pronti per partire. Credo che in pochi giorni potremo effettuare la consegna dei lavori, forse già la prossima settimana».

Da quel giorno scatteranno i due anni e 4 mesi entro cui l' opera dovrà essere terminata e collaudata. «La nuova Coedmar morde il freno per poter iniziare i lavori - conferma Mondello - e siamo certi ci siano tutti i presupposti perché il cronoprogramma possa essere rispettato».

Con il primo dragaggio, quello di circa 150.000 metri cubi a qualche decina di metri dalla costa, sarà possibile eliminare il pericolo che la sabbia, trasferita dallo scirocco, possa nuovamente finire all' interno dell' attuale approdo.

Ma quando inizieranno quei lavori e la grande nave inizierà a spostare verso nord i sedimenti per

- segue

difendere la costa, vorrà dire che tutta la zona entrerà nel vortice del cantiere di un'opera ciclopica. «Ci auguriamo che non ci siano ripercussioni su una viabilità che da quella parte è già abbastanza compressa - aggiunge Mondello -, ci sono delle precauzioni che dovranno essere prese».

Il nuovo porto avrà un esteso molo di sopraflutto di 320 metri lineari, un'area di stoccaggio da 34.000 metri quadri capace di contenere 745 auto, 424 camion e 67 semirimorchi. I fondali, proprio per far attraccare le navi che hanno grandissimi carichi e lunghe percorrenze, arriveranno sino a nove metri ed è previsto un dragaggio di circa 800.000 metri cubi (più o meno la stessa che si è accumulata nei dodici anni trascorsi dal varo dell'attuale porto) di sabbia che sarà trasferita per ripascimento a nord e distribuita lungo tre km di costa. Due grandi trappole per la sabbia, costantemente svuotate, eviteranno gli effetti delle sciroccate che, nell'attuale scalo, hanno provocato diversi lunghi stop da insabbiamento. La prima opera concreta sarà il dragaggio di circa 150.000 metri cubi per evitare che l'attuale porto si blocchi. All'opera lavoreranno una media di 60 persone, con punte di 80, in parte dell'azienda veneta ed in parte maestranze messinesi.

La Sicilia

Panaro: «Per sviluppare i traffici urgono le Zes»

Palermo. «Quello del traffico container non è una vocazione dei porti siciliani. Allora urge attivare le Zes nell' Isola, perchè sono strumenti concepiti per attrarre investimenti manifatturieri dall' estero nelle aree vicino ai porti, che possono rilanciarne le attività e sviluppare i traffici marittimi internazionali». È l' analisi di Alessandro Panaro, responsabile Maritime Economy del centro studi Srm. Che aggiunge: «Bisogna farle partire subito e definire politiche che agevolino gli insediamenti produttivi di aziende grandi e piccole le cui attività tendenzialmente possono generare nuovi traffici portuali internazionali anche con container».

Infatti, secondo un' indagine condotta da Srm, come riferisce Panaro, «nei porti alle cui spalle esistono delle "free zone" produttive negli ultimi sette anni i traffici di merci sono cresciuti al ritmo dell' 8,4% annuo, mentre nei porti italiani la crescita è stata in media di appena l' 1% all' anno».

C' è un altro dato evidenziato dall' economista del centro studi napoletano: «Le Zone economiche speciali consentirebbero di incrementare l' export fino al 40% del totale, e anche in tal senso le Zes contribuiscono a sviluppare i traffici internazionali. Questo ha ancora più peso in Sicilia, dove il 90% delle spedizioni per l' esportazione avviene via mare».

Infine, anche Panaro è convinto che i porti siciliani debbano adeguarsi rapidamente ad ospitare le mega-navi: «Le navi stanno crescendo sempre più per dimensioni, e lo stanno facendo anche le navi del trasporto Ro-Ro, che è invece la vocazione dei porti siciliani. Basti pensare che negli ultimi dieci anni la dimensione delle navi è cresciuta del 20%. Quindi è naturale che i porti siciliani debbano attrezzarsi meglio».

Autorità portuale, intesa al «La Pira»

Sarà firmato nella mattinata di oggi il protocollo d'intenti tra l'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale, la Fondazione «CS Mare» e l'Istituto superiore «Giorgio La Pira» di Pozzallo. Si ufficializza così la collaborazione tra gli enti per la promozione dei profili professionali che escono dai tre indirizzi dell'Istituto.

Prevista la costituzione di un tavolo tecnico permanente per coordinare le iniziative e per trasformare le proposte in azioni e progetti concreti. (*P I D*)

ALI del quadrante della Sicilia orientale

10 ottobre 2018 – Nella foto Andrea Annunziata - Sarà sottoscritto oggi AREA LOGISTICA INTEGRATA DEL QUADRANTE DELLA SICILIA ORIENTALE, Protocollo d'Intenti tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale, la Fondazione CS Mare e l'Istituto Superiore "G. La Pira" di Pozzallo. A firmare il documento, presso l'Aula Magna dell'Istituto di Istruzione Superiore "G. LA PIRA", saranno Andrea Annunziata, Presidente dell'Autorità Portuale del Mar di Sicilia Orientale, Evelin Zubin, Presidente della Fondazione CS Mare, e Mara Aldrighetti, Dirigente Scolastico presso l'Istituto "G. La Pira".

La firma del Protocollo ufficializzerà la collaborazione tra le parti per la promozione dei profili professionali uscenti dai tre indirizzi dell'Istituto Superiore, con l'obiettivo di far crescere l'area logistica integrata della Sicilia Orientale fino ai livelli di eccellenza nazionale. Verrà costituito un tavolo tecnico integrato permanente, che avrà la funzione di coordinare le iniziative e di trasformare tutte le proposte in azioni e progetti concreti.

L'Autorità, la Fondazione CS Mare, l'Istituto "G. La Pira" e tutti coloro che saranno invitati a prendere parte al tavolo tecnico supporteranno il sistema formativo, affinché le figure professionali uscenti dal percorso di studio possano essere rispondenti alle esigenze ed alla domanda del mondo produttivo che si evolve parallelamente al progresso tecnologico ed alla sempre maggiore fluidità dei mercati. Verranno create anche borse di studio per favorire gli studenti meritevoli e creati percorsi scolastici idonei a formare figure professionali specializzate nel settore della logistica integrata. Il Protocollo d'Intesa nasce dalla forte affinità da sempre esistente e tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale, la Fondazione CS Mare e l'Istituto "G. La Pira".

L'Autorità di Sistema Portuale ha infatti dimostrato sensibilità per la formazione e l'occupazione giovanile nei propri settori di interesse ed, in particolare, nell'ambito della programmazione Strategica e dello sviluppo dell'Area Logistica Integrata della Sicilia Orientale. La Fondazione CS Mare opera invece per incentivare, promuovere e svolgere un'attività di ricerca e di sviluppo nell'ambito della logistica, del trasporto intermodale, e più in generale della mobilità pubblica e privata sia per il trasporto delle merci che delle persone, con particolare riferimento alla sicurezza del trasporto sia terrestre che marittimo, all'Economia Blu e allo sviluppo di nuove competenze: promuove il miglioramento ed l'efficientamento dei trasporti e sostiene la formazione professionale dei dipendenti e dei dirigenti del settore. L'Istituto "G. La Pira" si confronta quotidianamente con le sfide che i propri alunni dovranno affrontare nel momento in cui approcceranno al mondo del lavoro.

I-Volution, Infrastrutture che innovano. Evento alla Camera dei Deputati

Roma, 9 Ottobre 2018 (MERCURPRESS.IT) - Per individuare nuove soluzioni allo sviluppo delle infrastrutture fisiche e digitali, l'Osservatorio Nazionale sulle Infrastrutture di Confassociazioni e Galgano Value Strategy hanno redatto uno studio sulla evoluzione del sistema infrastrutturale nei prossimi venti anni, dal titolo I-Volution, Infrastrutture che innovano. Dalle piattaforme agli ecosistemi.

Il Paper sarà presentato nel corso di una giornata di Studi che si svolgerà il prossimo 24 ottobre alla Sala del Refettorio di Palazzo San Macuto della Camera dei Deputati, dalle 9.30 alle 13.

Dopo l'introduzione ai lavori a cura del parlamentare Mauro D'Attis e del presidente di Confassociazioni Angelo Deiana, la ricerca sarà presentata dal presidente dell'Osservatorio sulle Infrastrutture Stefano Cianciotta e dall'Ad di Galgano Value Strategy Daniele Roscioli.

I temi della ricerca saranno successivamente approfonditi attraverso due differenti tavole rotonde. Alla prima, dal titolo Riprogettare le infrastrutture: innovazione nei servizi, competitività e connettività, dialogo con i territori, partecipano il presidente dell'Autorità portuale della Puglia, Ugo Patroni Griffi, Alessandro Beulcke, presidente del Nimby Forum, Pietro Maria Putti, presidente e Ad del GME, Luigi Carrarini, responsabile infrastruttura tecnologica di Anas, Fabrizio Ranucci, direttore Area Approvvigionamenti Italferr, e Muzio Papaveri, Ad Conero Bus.

Al secondo panel, dal titolo Nuove competenze per le infrastrutture che innovano, prendono parte Filippo Delle Piane, vicepresidente nazionale Ance, Armando Zambrano, presidente Ordine Ingegneri, Maurizio Savoncelli, presidente Collegio Geometri, Francesco Ventura, consigliere Oice, Raffaele Morese, presidente Nuovi Lavori, Antonio Ortenzi, vicepresidente dell'Osservatorio sulle Infrastrutture di Confassociazioni. Le conclusioni saranno a cura del presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani.

“Mare Sicuro 2018”: il bilancio della Direzione Marittima della Guardia Costiera della Liguria

Genova, 09 ottobre 2018 – Nel mese di settembre si è conclusa l'operazione Mare Sicuro 2018, nel corso della quale le donne e gli uomini della Guardia Costiera della Liguria hanno rafforzato la presenza sul territorio a tutela della sicurezza e della legalità, per garantire una corretta, consapevole e serena fruizione del mare da parte dell'utenza e assicurare in ogni momento un pronto intervento in caso di emergenze in mare e lungo gli oltre 330 chilometri di costa ligure.

Un'operazione, quella di Mare Sicuro 2018, che ha visto, nel corso di tutta l'estate, l'intensificazione dei servizi attivi di vigilanza in mare e controllo sul demanio marittimo, così prevenendo il verificarsi di incidenti e reprimendo le condotte illecite, per garantire maggiori tutele ai bagnanti e ai diportisti. Un'attività di carattere principalmente operativo, svolta attraverso l'impiego dei mezzi aeronavali della Guardia costiera e delle pattuglie presenti nei porti e sul demanio marittimo che vede, proprio durante l'estate, raggiungere il massimo sforzo del costante impegno della Direzione marittima nel prevenire condotte errate e diffondere una maggiore educazione al “rispetto del mare”: attività informative e di sensibilizzazione che la Guardia costiera porta avanti nell'intero arco dell'anno, diffondendo la conoscenza della sicurezza della balneazione, della navigazione e del rispetto dell'ambiente marino.

Quest'anno, inoltre, il periodo di Mare Sicuro è coinciso anche con l'operazione di polizia giudiziaria “Spiagge e acque libere”, fortemente voluta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Senatore Danilo Toninelli, per prevenire e contrastare l'occupazione abusiva di tratti destinati all'uso pubblico da parte di soggetti che, senza averne titolo, ne fanno un uso personale, trasformandole di fatto in spiagge o cale “private”, o per fini di lucro, utilizzandoli come stabilimenti balneari abusivi. Nella sola regione di competenza, i circa 2.000 controlli hanno consentito di restituire alla libera fruizione oltre 1.000 mq di spiagge e specchi acquei, occupate indebitamente con attrezzature sottoposte a sequestro a seguito dell'accertamento delle violazioni.

Determinante, comunque, l'impegno della Guardia costiera per la salvaguardia della vita umana in mare. Nel corso dei soli mesi estivi è stato, infatti, prestato soccorso a 282 persone in mare e a 92 unità navali nell'area di competenza (pari a circa 12.842 km²). Ai predetti numeri si aggiunge un'intensa attività di controllo e repressione delle condotte illecite e pericolose: nel periodo sono stati eseguiti circa 4.000 controlli ad unità da diporto e 7.500 a strutture balneari liguri, che hanno portato all'accertamento di 27 notizie di reato e 544 verbali amministrativi per violazioni delle norme sugli usi del mare. Particolare attenzione è stata, inoltre, riservata alla tutela dell'ambientale e delle risorse ittiche con 6.544 controlli eseguiti a mare e a terra dai militari della Guardia costiera nel corso della sola estate 2018. L'attività di preventiva verifica della presenza a bordo delle corrette dotazioni di sicurezza ha consentito il rilascio di 1.343 Bollini blu a unità da diporto.

Ai predetti risultati vanno aggiunti quelli relativi raggiunti, anche lontano dal mare, dal nucleo della Guardia costiera operante sul Lago Maggiore: nei soli mesi di luglio e agosto, sulle acque lacustri sono state assistite 75 persone e assistite 12 unità in difficoltà, mentre gli oltre 190 controlli effettuati hanno portato ad elevare 16 sanzioni per violazioni principalmente legate ad illeciti amministrativi sulle norme del diporto nautico.

Parallelamente alle attività in mare e sul lago, i militari della Guardia Costiera sono stati fortemente impegnati anche nelle attività di controllo dei veicoli e dei passeggeri in transito nei maggiori porti della regione. Questa attività, principalmente tesa a consentire un regolare deflusso dei passeggeri dai traghetti, si è rivelata decisiva a seguito del crollo di ponte Morandi, quando, nei soli 5 giorni seguenti all'evento e concomitanti con il rientro dalle ferie estive, nel porto di Genova si è registrato il transito in porto di ben 33.940 vetture e 95.180 passeggeri.

- segue

I militari hanno svolto quasi 1900 controlli agli autoveicoli mentre oltre 4000 sono stati i controlli ai passeggeri che imbarcavano nello scalo genovese. Per quanto riguarda l'attività di controllo veicolare all'interno dell'area portuale si evidenzia l'elevazione di oltre 471 sanzioni per violazioni del Codice della Strada, la rimozione di 27 veicoli e il controllo di oltre 380 complessi veicolari pesanti (automezzi superiori alle 3.5 tonnellate)

Movimento merci: Italia più lenta nel Mediterraneo

Confrasperto a Cernobbio stila una lista di 12 proposte sulla riforma portuale

CERNOBBIO – Al IV focus internazionale Confrasperto-Confcommercio la mattinata si è aperta con una sessione dedicata ai porti e al movimento merci, con i dati elaborati su fonte Sispi.

Negli ultimi 20 anni le merci movimentate nei container in tutta l'area mediterranea, dove transita un quinto del traffico marittimo mondiale, hanno registrato un incremento del 500%, mentre nei porti italiani l'aumento è stato del 50%.

“Rischiemo -sottolineano da Cernobbio- di rimanere esclusi dai tracciati internazionali perché il sistema dei porti è frammentato, la burocrazia pesante e i piani regolatori (salvo eccezioni) sono fermi a 60 anni fa. Soprattutto manca un coordinamento, una cabina di regia a livello nazionale”.

La distribuzione dei terminal container interessa 13 porti su 57 e l'attuale capacità teorica di movimentazione dei terminal operativi è di 16,7 milioni di teu, ovvero maggiore di circa il 60% della movimentazione effettiva registrata nel 2017, segno che le potenzialità sono decisamente più alte rispetto al risultato reale.

Nel confronto 2005-2017 si è dimezzata la quota di traffico riconducibile ai porti di transhipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, raggiungendo circa un quarto delle movimentazioni totali. Inoltre il traffico di mezzi rotabili ro-ro ha superato i 4 milioni di unità, con una crescita del 255%, che ha portato la merce trasportata con questa modalità sostanzialmente a raggiungere quella che si muove con i container.

Rispetto al 2005, il totale complessivo delle merci movimentate nei porti italiani è cresciuto nel 2017 solo di 2 punti percentuali, attestandosi, superati gli effetti della crisi del 2008, intorno ai 500 milioni di tonnellate. È cresciuto invece in misura più significativa il numero dei passeggeri, che nel 2017 hanno superato quota 52 milioni contro i 45,6 milioni del 2005, con un incremento di circa il 61% solo sul fronte crocieristico, del 5% su corto raggio e del 9% su medio raggio.

Anche i vincoli normativi e le difficoltà operative di alcune Autorità di Sistema tendono a frenare lo sviluppo delle infrastrutture. Guardando all'avanzamento della spesa dei progetti infrastrutturali dei porti, co-finanziati con i fondi europei, si scopre infatti che, a fronte di 60 progetti monitorati su 17 scali (per un costo di 718 milioni di euro), la percentuale effettiva delle risorse finanziarie utilizzate è ferma al 41,76%. Con procedure diverse potrebbero partire investimenti pubblico-privati per 15 miliardi di euro.

Tutto questo mentre il settore marittimo naviga verso dimensioni sempre più grandi. Continua infatti il fenomeno del 'gigantismo navale', con la presenza di oltre 464 unità di classe compresa tra 10 e 20 mila teu, e altre 118 navi portacontainers di grandi dimensioni che entreranno in circuito entro il 2020.

'Giganti' che richiedono fondali più profondi, quindi lavori di escavazione, quindi ulteriori risorse. Dalla ricognizione effettuata, il fabbisogno complessivo di escavo nei porti italiani è stimabile pari a circa 85 milioni di metri cubi di materiali da dragare, di cui circa 30 milioni urgenti.

Con tali presupposti Confrasperto ha stilato una lista di 12 proposte per cercare soluzioni:

1. Va ripensata la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSp, riportandola alla configurazione originaria prevista dalla riforma, ovvero uno strumento concepito per essere la sede preposta a definire la strategia e la programmazione nazionale.
2. Andrebbe rafforzata la Direzione porti del ministero delle Infrastrutture e Trasporti in modo da poter svolgere non solo il già importante ruolo di vigilanza, ma anche la necessaria azione di armonizzazione nazionale delle procedure delle AdSp.
3. Andrebbe strutturata una task force nazionale tra ministero delle Infrastrutture e Trasporti e ministero dell'Ambiente, per fornire supporto alle Autorità di Sistema portuale ai fini di un'omogenea implementazione nel territorio delle semplificazioni procedurali introdotte per la realizzazione degli escavi portuali.

- segue

4. Sarebbe auspicabile che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il ministero dell'Economia dessero indicazioni e direttive uniformi ai revisori dei conti, ai fini di una loro omogenea attività di vigilanza sull'attività delle AdSp, dedicando anche una precisa formazione per le specificità dei sistemi portuali.

5. Andrebbe creato un cruscotto di monitoraggio degli aspetti previsionali di medio e lungo periodo e dei piani operativi triennali di tutte le Autorità di Sistema portuale.

6. Andrebbe promossa una maggiore omogeneizzazione delle procedure per la security portuale, affrontando anche il tema della cybersecurity.

7. Andrebbe coordinato lo sviluppo dei sistemi Its (Intelligent transport system) evitando il replicarsi della esperienza dei port community system nati a macchia di leopardo con modelli profondamente differenziati da porto a porto.

8. Andrebbe emanato senza indugio, il Regolamento sulle concessioni portuali e, nelle more dell'emanazione, in considerazione del ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art), sarebbe opportuna una collaborazione tra questa e la Direzione porti del Mit per arrivare ad una rapida armonizzazione del sistema: non è tollerabile la differenza tra porto e porto, anche della medesima Autorità di Sistema, in termini di durata delle concessioni, piani di impresa, importi dei canoni di concessione, differenze che alterano la concorrenza e favoriscono vere forme di speculazione. Sarebbe, in particolare, opportuno attribuire all'Art ruolo e competenze specifiche, non solo rispetto alle nuove concessioni portuali da rilasciare, ma anche rispetto a quelle esistenti ai fini del monitoraggio, del coordinamento e del controllo dell'attuazione dei piani d'impresa.

9. È necessario superare l'ambigua natura giuridica delle AdSp, valutando, in primis, la modifica dell'attuale elenco Istat che annovera le Autorità portuali tra le Amministrazioni pubbliche.

10. Andrebbero ulteriormente approfonditi e, nel caso dettagliati, gli ambiti applicativi del decreto legislativo 165/2001 in tema di norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche. Ad esempio, l'applicazione del contratto privatistico dei porti ai dipendenti delle AdSp mal si concilia con i vincoli della pubblica amministrazione. Complessivamente andrebbe fatta una scelta definitiva e radicale in merito al funzionamento delle AdSp ed in questo ambito andrebbe prevista la possibilità per il presidente di delegare ai dirigenti alcune competenze e funzioni.

11. Andrebbe estesa la durata del mandato del presidente che dovrebbe essere portato da 4 a 5 anni, in quanto un anno di differenza può rappresentare molto rispetto agli obiettivi prefissati.

12. Andrebbe rivisita la norma sull'Organismo di partenariato della risorsa mare. L'Organismo dovrebbe essere un luogo vissuto dai presidenti delle AdSp come sede di proposta e di ausilio alla programmazione, valorizzando il ruolo delle categorie economiche. Dovrebbe assorbire le funzioni attribuite alla commissione consultiva.

Propeller Club Salerno: Presentazione del libro “Suez. Il Canale, l’Egitto e l’Italia”

Salerno.9 ottobre 2018 – Nel 2019 il Canale di Suez, porta di collegamento tra Oriente e Occidente, celebrerà i 150 anni dalla sua apertura. Un secolo e mezzo nel cuore delle vicende geopolitiche, al centro di studi, progetti, traffici commerciali ma anche di intrighi, speculazioni, guerre e rivoluzioni. Innumerevoli vicende raccontate nel nuovo saggio del giornalista Marco Valle, “Suez. Il Canale, l’Egitto e l’Italia”. presentato in un triplo appuntamento a Salerno e Napoli.

Si comincia l’11 Ottobre all’Università di Salerno – Facoltà di Scienze della Formazione (ore 10.00) con un incontro organizzato da Propeller Club port of Salerno, Associazione Nazionale del Fante e Centro Interdipartimentale di Ricerca sul Conflitto in Età Contemporanea (CIRCEC). Lo stesso giorno (ore 17.30) il volume sarà presentato in occasione del convegno “Il Mediterraneo allargato e le sfide geopolitiche del XXI secolo” organizzato da Popolo & Identità e Associazione Nazionale Del Fante. Si replica a Napoli il 12 ottobre (ore 17:00) presso la Lega Navale con i saluti istituzionali di Marina Militare e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

Marsiglia, chiesta una multa di 100.000 euro per il

caso P&O Azura

Marsiglia - Il procuratore di Marsiglia Franck Lagier ha chiesto la condanna a un'ammenda di 100.000 euro, di cui 80.000 a carico dell'armatore Carnival Corporation.

Marsiglia - Il procuratore di Marsiglia Franck Lagier ha chiesto la condanna a un'ammenda di 100.000 euro, di cui 80.000 a carico dell'armatore Carnival Corporation e 20.000 del **capitano Evans Hoyt**, per [i fatti della nave P&O Azura](#).

Secondo l'accusa, facendo rifornimento a Barcellona di un carburante ad alto contenuto di zolfo, la compagnia avrebbe risparmiato circa 21.000 euro. E il comandante Hoyft, 58 anni, era "perfettamente a conoscenza dell'illegalità del comportamento". La sentenza sarà pronunciata il 26 novembre prossimo.

Informazioni Marittime

Cyber attack ai porti di Barcellona e San Diego

Nel caso dello scalo americano, si è trattato di un attacco ransomware, cioè con richiesta di riscatto

Il mese scorso, uno scalo europeo e uno americano sono finiti nel mirino degli hacker. Il 25 settembre, riferisce l'*Agenda Confitarma*, un attacco informatico al porto californiano di San Diego ha interrotto i sistemi IT e ha provocato rallentamenti in alcuni servizi. Il giorno dopo, l'ad Randa Coniglio ha dichiarato che potrebbero esserci "impatti temporanei sul servizio al pubblico", in particolare "nelle aree dei permessi per il parcheggio, richieste di registri pubblici e servizi commerciali", ma non ha fornito dettagli di alcun impatto sulla programmazione e sul carico. Nei giorni successivi, funzionari del porto hanno reso noto che si è trattato di un attacco ransomware (cioè con richiesta di riscatto per poter ri-accedere al dispositivo infettato) con richiesta di Bitcoin. Continuano le indagini.

Meno di una settimana prima, il 20 settembre, anche il porto di Barcellona ha subito un cyber attack e su Twitter l'Autorità aveva avvertito che la consegna e la ricezione delle merci potevano essere ritardate, ma successivamente ha dichiarato che le operazioni portuali non avevano subito particolari ritardi, che il Dipartimento Sistemi Informativi aveva riscontrato problemi solo con funzionalità interne e che comunque l'utenza non ha subito danni.