



Primo Piano:

"...Toninelli difende e rilancia sul registro intenzionale..." (Gazzetta Marittima)

Dai porti:

Venezia:

"...Musolino: serve un progetto di revisione delle reti Ten-T..." (Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, Seareporter)

Genova:

"...Zona logistica, ampliata l'area dei bonus fiscali..." (Il Secolo XIX)

"...Vertice sul lavoro, moli fermi con l'allerta..." (Il Secolo XIX)

"...Dal porto al viadotto crollato: Genova si offre ai cinesi..." (The Medi Telegraph)

Savona:

"...Sopralluogo di Rixi..." (Messaggero Marittimo)

Ravenna:

"...Stabile il traffico delle merci nel terzo trimestre..." (Informare)

Piombino:

"...Avanti col progetto per la nuova acciaieria..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...Chiamata stagionale garantita ai precari..." (Il Tirreno, Il Telegrafo, Messaggero Marittimo)

"...Stanziati i soldi, parte l'iter per la stazione marittima..." (Il Tirreno, Il Telegrafo)

"...Riparazioni navali, il punto a Livorno..." (Gazzetta Marittima)

"...Assegnata la gara per progettare opere foranee di Darsena Europa..." (Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Di Majo snobba la Regione..." (Civonline)

Napoli:

"...Ue: 868 mln per le infrastrutture di Napoli..." (Messaggero Marittimo, Seareporter)

Gioia Tauro:

"...Callipo Group si insedia nel porto di Gioia Tauro..." (Messaggero Marittimo, Ansa, The Medi Telegraph)

INDICE



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data

7 NOVEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare



NELL'ASSEMBLEA PUBBLICA DI CONFITARMA A ROMA

Toninelli difende e rilancia sul registro intenzionale

Il presidente Mattioli pone le tre principali istanze del cluster: oltre al registro, meno burocrazia e creare un organismo per il mondo marittimo e portuale

ROMA - Si è parlato molto, in questi giorni, dell'assemblea pubblica della Confederazione Italiana Armatori, la prima presieduta da Mario Mattioli. Sia perché si è svolta alla presenza dei ministri Toninelli e Salvini, del presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, e di numerose personalità del mondo armatoriale, politico, sindacale e di tutto il cluster marittimo, ma anche e specialmente perché a quanto pare il governo, per bocca di Toninelli, ha dichiarato di voler sostenere in pieno il registro internazionale italiano. Qualcuno ha "tirato" le dichiarazioni del ministro di qua e di là, per cercarvi tra le virgole sostegno a tesi diverse. Ma le dichiarazioni riportate tra virgolette da Confitarma sembrano non lasciare dubbi. "Il registro internazionale ha vent'anni ed è una

(segue a pagina 10)

Toninelli difende

misura ancora giovane - ha detto - che ha rinvigorito la flotta italiana. E insieme alla Tonnage Tax deve continuare a produrre effetti anche per il futuro, consentendo ai nostri armatori di continuare a investire in flotte giovani, tecnologicamente avanzate e pulite".

Da parte sua Mattioli ha ribadito con forza che "l'Italia è un paese che deve tornare a sentirsi un paese marittimo". E rivolgendosi al ministro Toninelli ha chiesto di "ridare al Comparto Marittimo una governance dedicata, per accentuarne il ruolo di volano di sviluppo per il nostro Paese". A tal proposito, sottolinea il presidente Confitarma, "noto con piacere che anche in Parlamento si levano voci in questo senso". "Il cluster marittimo è una risorsa fondamentale per il Paese, che con oltre 33 miliardi di euro di beni e servizi prodotti, rappresenta il 2% del PIL nazionale complessivo. Dando lavoro a quasi 500mila persone". "In vent'anni, la nostra flotta si è rinnovata qualitativamente ed è di fatto raddoppiata - ha detto ancora Mattioli - da circa 8,5 milioni di tonnellate di stazza siamo passati a fine 2017 a 16,3 milioni di tonnellate, nonostante il periodo

difficile vissuto negli ultimi dieci anni". Tutto questo con risvolti positivi sull'occupazione e sulla tutela dell'ambiente. "Grazie al Registro Internazionale, oggi la bandiera italiana si colloca al primo posto nel mondo per numero di marittimi italiani e comunitari occupati, pari nel 2017 a circa 38mila, oltre a 8.500 occupati a terra". Dunque occorre difendere il "Registro" per tutelare i benefici che ha prodotto; e in tal senso non è più possibile rinviare la semplificazione delle norme e della burocrazia, la digitalizzazione del settore e l'ammodernamento di alcune "particolarità italiane" perché incidono sulla competitività della nostra flotta. Per i marittimi, Mattioli ha posto l'accento sulla riforma del collocamento, ribadendo la necessità di istituire l'Anagrafe Nazionale della Gente di Mare, "per avere finalmente un quadro certo del numero e delle qualifiche dei marittimi disoccupati".

Particolare attenzione il presidente di Confitarma ha rivolto al tema della Finanza. "In quest'ottica, è comune interesse di Confitarma e dell'ABI favorire un sempre maggiore sviluppo della relazione tra enti finanziari e imprese armatoriali" - ha dichiarato il presidente Mattioli - "è altresì necessario un dialogo continuo anche con quelle realtà, in grande crescita nel panorama nazionale e internazionale, che rappresentano fonti alternative al finanziamento bancario". Dopo aver ribadito l'esigenza di una condivisione di sistemi fra tutti gli attori pubblici e privati per il salto di qualità della nostra portualità, Mario Mattioli, ha affermato "Vediamo con favore l'istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) in analogia in quanto già avviene in altri Paesi" e, riferendosi alla nuova "Via della seta", ha aggiunto che si tratta di "un'opportunità da cogliere da parte dei nostri porti per non perdere il treno della competizione globale" e che "Tutto dipenderà dalla nostra capacità negoziale e, soprattutto, dal mostrarcene uniti, non solo a livello nazionale ma anche a livello europeo. È forse proprio quest'ultima la sfida più grande che ci attende, anche per colmare

il gap logistico, quantificato in 40 miliardi di Euro all'anno".

Infine il presidente di Confitarma ha auspicato che "nella politica portuale la voce dell'armamento nazionale torni ad avere la giusta attenzione, considerato il contributo che possiamo offrire insieme a tutti gli attori della blue economy".

Prima di concludere, il presidente Mattioli ha annunciato l'avvio del progetto con il quale si intende dare una voce unitaria alle componenti industriali del mare. "Confitarma con Assiterminal, Assologistica, Assonave, Federpesca e Ucina è pronta a costituire il primo nucleo industriale della "blue economy" di Confindustria, che si candida fin d'ora ad essere il punto di riferimento per la futura strategia marittima e logistica al servizio del Paese.

In sintesi le istanze dell'armamento sono: il Registro Internazionale deve rimanere immutato, per continuare a essere lo strumento che ha dato indubbi importanti risultati in questi primi vent'anni di straordinaria attualità; la semplificazione delle norme e delle procedure burocratiche che incidono sulla nostra competitività è ormai indifferibile; creare un organismo dedicato alle peculiari esigenze del mondo marittimo-portuale è assolutamente necessario.

Musolino: “Serve un progetto di revisione delle reti Ten-t”

Il presidente interviene in rappresentanza dell'Italia al China international import expo 2018

SHANGHAI – “La strategia della “Nuova Via della seta” rappresenta per i porti italiani un’opportunità storica che potrà essere colta solo se l’Italia e l’Europa sapranno rispondere con programmi infrastrutturali e operativi ambiziosi e globali”. Queste le parole del presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale Pino Musolino, intervenendo a Shanghai al [China international import expo 2018](#) (Ciie) in rappresentanza del sistema portuale italiano nel contesto di una tavola rotonda dedicata alla Via della seta mediterranea e organizzata da Ice e ministero dello Sviluppo Economico.

A completamento del piano globale della Belt and road initiative, [la Cina sta investendo ingenti risorse](#) finanziarie nel continente africano, con particolare attenzione ai Paesi dell’Africa sub-sahariana. Gli investimenti in atto e la conseguente infrastrutturazione del continente potrebbe comportare, nell’arco di una decade, una sensibile crescita economica di tali Paesi e la creazione di mercati di consumo. Ciò si potrebbe tradurre in un aumento sensibile della richiesta di beni ad alto valore aggiunto, tipicamente di produzione europea, e pertanto un aumento di traffici intra-mediterranei.

“Il sistema portuale italiano non può e non vuole sottrarsi a dinamiche che potrebbero rimettere il Mediterraneo al centro delle catene logistiche di collegamento con il commercio mondiale” ha aggiunto Musolino, spiegando che “per rispondere alla sfida occorre partire dalle analisi dei dati, individuando e realizzando quelle infrastrutture, portuali e non, in grado di collegare efficientemente il tessuto produttivo con il mondo e sostenere l’export”.

“Per prima cosa, però -ha sottolineato proseguendo il suo intervento- è necessario affrontare e vincere due partite connesse alla politica europea di trasporto. La prima riguarda la revisione dell’architettura delle reti Trans europee di trasporto Ten-t: entro il 2023 l’Italia dovrà essere in grado di redigere un’agenda credibile degli investimenti infrastrutturali che intende operare facendo emergere il valore della portualità italiana per gli interessi europei.

La seconda partita si gioca sulla revisione del Programma Connecting Europe facility che assegnerà, al 2020, fondi per 31,2 miliardi di euro alle infrastrutture ricomprese nelle reti Ten-t. Il cluster marittimo portuale nazionale ha dimostrato fino ad oggi una scarsa capacità di incidere a Bruxelles, è arrivato il momento per invertire tale tendenza, puntando sulla piena intermodalità, sullo sviluppo delle Autostrade del mare (da riconoscere anche per i collegamenti con i Paesi extra-Ue), sullo sviluppo portuale dell’Europa meridionale, sulla definizione di cluster portuali operativi in grado di competere a livello globale sfuggendo ai campanilismi”.

Musolino: Via della seta mediterranea, opportunità solo con revisione reti TEN-T e fondi UE

Il presidente dell'Authority di Venezia, Pino Musolino interviene a Shanghai al China International Import Expo in e ribadisce l'importanza di un progetto nazionale organico di revisione delle reti TEN-T e di un ribilanciamento dei fondi europei a favore dei porti mediterranei.

SHANGHAI, *“La strategia della Nuova Via della Seta rappresenta per i porti italiani un'opportunità storica che potrà essere colta solo se l'Italia e l'Europa sapranno rispondere con programmi infrastrutturali e operativi ambiziosi e globali”* ha dichiarato oggi il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino, intervenendo a Shanghai al CIIE 2018 – China International Import Expo – in rappresentanza del sistema portuale italiano nel contesto di una tavola rotonda dedicata alla Via della Seta mediterranea e organizzata da ICE e Ministero dello Sviluppo Economico.

A completamento del piano globale della Belt and Road Initiative, la Cina sta investendo ingenti risorse finanziarie nel continente africano, con particolare attenzione ai Paesi dell'Africa subsahariana. Gli investimenti in atto e la conseguente infrastrutturazione del continente potrebbe comportare, nell'arco di una decade, una sensibile crescita economica di tali Paesi e la creazione di mercati di consumo. Ciò si potrebbe tradurre in un aumento sensibile della richiesta di beni ad alto valore aggiunto – tipicamente di produzione europea – e, pertanto un aumento di traffici intra-mediterranei.

“Il sistema portuale italiano non può e non vuole sottrarsi a dinamiche che potrebbero rimettere il Mediterraneo al centro delle catene logistiche di collegamento con il commercio mondiale” ha aggiunto il presidente Musolino, spiegando che: *“Per rispondere alla sfida occorre partire dalle analisi dei dati, individuando e realizzando quelle infrastrutture, portuali e non, in grado di collegare efficientemente il tessuto produttivo con il mondo e sostenere l'export”*.

“Per prima cosa, però – ha sottolineato Musolino – è necessario affrontare e vincere due partite connesse alla politica europea di trasporto. La prima riguarda la revisione dell'architettura delle Reti Trans Europee di Trasporto TEN-T: entro il 2023 l'Italia dovrà essere in grado di redigere un'agenda credibile degli investimenti infrastrutturali che intende operare facendo emergere il valore della portualità italiana per gli interessi europei. La seconda partita si gioca sulla revisione del Programma Connecting Europe Facility che assegnerà, al 2020, fondi per 31,2 miliardi di euro alle infrastrutture ricomprese nelle reti TEN-T. Il cluster marittimo portuale nazionale ha dimostrato fino ad oggi una scarsa capacità di incidere a Bruxelles, è arrivato il momento per invertire tale tendenza, puntando sulla piena intermodalità, sullo sviluppo delle Autostrade del Mare (da riconoscere anche per i collegamenti con i Paesi extra-UE), sullo sviluppo portuale dell'Europa meridionale, sulla definizione di cluster portuali operativi in grado di competere a livello globale sfuggendo ai campanilismi”.

Shanghai, Pino Musolino: per il futuro “Serve una visione globale, europea e italiana”

Il pres. Musolino interviene a Shanghai al CIIE 2018 in rappresentanza del sistema portuale italiano ribadendo l'importanza di un progetto nazionale organico di revisione delle reti TEN-T e di un ribilanciamento dei fondi europei a favore dei porti mediterranei.

Shanghai, 6 novembre 2018 – “La strategia della Nuova Via della Seta rappresenta per i porti italiani un’opportunità storica che potrà essere colta solo se l’Italia e l’Europa sapranno rispondere con programmi infrastrutturali e operativi ambiziosi e globali” ha dichiarato oggi il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino, intervenendo a Shanghai al CIIE 2018 – China International Import Expo – in rappresentanza del sistema portuale italiano nel contesto di una tavola rotonda dedicata alla Via della Seta mediterranea e organizzata da ICE e Ministero dello Sviluppo Economico. A completamento del piano globale della Belt and Road Initiative, la Cina sta investendo ingenti risorse finanziarie nel continente africano, con particolare attenzione ai Paesi dell’Africa sub-sahariana. Gli investimenti in atto e la conseguente infrastrutturazione del continente potrebbe comportare, nell’arco di una decade, una sensibile crescita economica di tali Paesi e la creazione di mercati di consumo. Ciò si potrebbe tradurre in un aumento sensibile della richiesta di beni ad alto valore aggiunto – tipicamente di produzione europea – e, pertanto un aumento di traffici intra-mediterranei. “Il sistema portuale italiano non può e non vuole sottrarsi a dinamiche che potrebbero rimettere il Mediterraneo al centro delle catene logistiche di collegamento con il commercio mondiale” ha aggiunto il presidente Musolino, spiegando che: “Per rispondere alla sfida occorre partire dalle analisi dei dati, individuando e realizzando quelle infrastrutture, portuali e non, in grado di collegare efficientemente il tessuto produttivo con il mondo e sostenere l’export”. “Per prima cosa, però – ha sottolineato il presidente Musolino – è necessario affrontare e vincere due partite connesse alla politica europea di trasporto. La prima riguarda la revisione dell’architettura delle Reti Trans Europee di Trasporto TEN-T: entro il 2023 l’Italia dovrà essere in grado di redigere un’agenda credibile degli investimenti infrastrutturali che intende operare facendo emergere il valore della portualità italiana per gli interessi europei. La seconda partita si gioca sulla revisione del Programma Connecting Europe Facility che assegnerà, al 2020, fondi per 31,2 miliardi di euro alle infrastrutture ricomprese nelle reti TEN-T. Il cluster marittimo portuale nazionale ha dimostrato fino ad oggi una scarsa capacità di incidere a Bruxelles, è arrivato il momento per invertire tale tendenza, puntando sulla piena intermodalità, sullo sviluppo delle Autostrade del Mare (da riconoscere anche per i collegamenti con i Paesi extra-UE), sullo sviluppo portuale dell’Europa meridionale, sulla definizione di cluster portuali operativi in grado di competere a livello globale sfuggendo ai campanilismi”.

NEL "DECRETO GENOVA"

Zona logistica, ampliata l'area dei bonus fiscali

Alessandria, Novi Ligure, Arquata, Rivalta e Belforte diventano "zona a logistica semplificata".

Il provvedimento è contenuto in un emendamento, proposto dal capogruppo della Lega alla camera dei Deputati, Riccardo Molinari, al "decreto Genova", in fase di approvazione definitiva in Parlamento. Da sempre si parla dell'alessandrino come retroporto naturale di Genova e, secondo Molinari, l'emendamento lo sancisce, così come, di fatto, rappresenta «la certificazione della chiara volontà del Governo di andare avanti sulla realizzazione del Terzo Valico e sul potenziamento del Porto di Genova». Il maxi tunnel sotto l'appennino che dovrebbe

collegare il capoluogo ligure con Milano, secondo il deputato leghista è comunque «propedeutico» allo sviluppo dei retroporti alessandrini.

Le aree logistiche, le cosiddette banchine secche, possono però decollare a prescindere. L'iscrizione del Basso Piemonte nelle zone a logistica semplificata consente infatti agli operatori di usufruire di incentivi, sgravi fiscali, agevolazioni doganali. Una possibilità che potrebbe attrarre nell'alessandrino molte aziende. Mentre le aree logistiche di Rivalta ed Arquata sono già operative, quelle di Novi ed Alessandria necessitano però di interventi di adeguamento. —

© 2018, tutti i diritti riservati. 180317711

Il Secolo XIX

RICHIESTA DEI SINDACATI

Porto, vertice sul lavoro «Moli fermi con l'allerta»

Matteo Dell'Antico

L'appuntamento è per venerdì, poco dopo le nove. Nella sede dell'Autorità di sistema portuale i sindacati incontreranno i vertici dell'Authority, mentre all'esterno di Palazzo San Giorgio i portuali fuori dal servizio effettueranno un presidio di protesta. «Chiediamo che qualcuno intervenga di fronte ad una situazione diventata ormai insostenibile», tuona Davide Traverso, responsabile ligure porti della Fit-Cisl. «Non è accettabile - spiega - che ci siano terminal operativi in caso di allerta rossa e condizioni di maltempo come si sono verificate nei giorni scorsi. La sicurezza dei lavoratori deve essere messa davanti a tutto: Autorità di sistema portuale e Capitaneria devono intervenire per fermare il lavoro in banchina, non è più accettabile che la decisione venga assunta con tempi e modi differenti da ogni singolo terminal». All'incontro in programma venerdì parteciperanno Cgil, Cisl e Uil, il presidente del porto Paolo Emilio Signorini e gli operatori della scalo. «Chiederemo - sottolinea Roberto Gulli, segretario generale Ultrasporti Liguria - la creazione di una sala di controllo in caso di maltempo con il compito di bloccare tutte le operazioni in banchina non appena vengano a mancare le condizioni di sicurezza per chi opera nei terminal». Già ieri, davanti Palazzo San Giorgio, alcuni portuali del Calp (Collettivo autonomo lavoratori portuali) hanno effettuato un presidio di protesta per denunciare il mancato fermo del porto in occasione dell'ultima allerta rossa che ha riguardato il capoluogo ligure. —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

Il governo bocchia il ponte cinese «Priorità alle imprese italiane»

Matteo Dell'Antico
Simone Gallotti / GENOVA

Prima gli italiani, anche sulle grandi opere. «Perché non voglio mica fare la fine della Grecia» che ha svenuto il proprio porto a Pechino. Edoardo Rixi, il vice ministro ligure della Lega, è preoccupato dai cinesi, tanto più se in campo c'è l'ipotesi di ricostruzione di Ponte Morandi. «Se non siamo in grado di dare ad un'azienda italiana la ricostruzione del viadotto, rischiamo un enorme danno di immagine. Sarebbe clamoroso a livello internazionale». La missione a Shanghai del sindaco-commissario Marco Bucci e di Paolo Signorini, numero uno dei porti di Genova e Savona che punta a coinvolgere Pechino nella grandi opere del capoluogo, non provoca però solo problemi estetici: «Non sono contrario a cercare investimenti all'estero, ma serve reciprocità. Non credo però che ai cinesi interessino le concessioni autostradali e comunque sarei contrario». Il ponte è un simbolo e va costruito dagli italiani: «Ma è naturale che preferisca le nostre aziende...Vorrei rifarlo presto e bene, ma non capisco perché non si voglia

sfruttare l'eccellenza italiana che è riconosciuta a livello internazionale. Francamente mi interessano poco le ipotesi fantascientifiche». Chiusa la porta all'ipotesi cinese sulla ricostruzione del Morandi, Rixi bocchia anche la gronda *made in China*: «Non sono contrario a cercare investimenti all'estero, anche in Asia. Ma non possiamo cedere asset strategici per il Paese». Danilo Toninelli è tranchant: «L'ipotesi cinese non è sul nostro tavolo», dicono gli uffici del Ministero. Ma a Shanghai la coppia genovese Bucci-Signorini ancora ieri nell'ultima giornata di lavori ha incontrato altri fondi per proporre nuovi investimenti, mentre per la certificazione del nuovo ponte prende campo il coinvolgimento di Bureau Veritas. «Siamo stati contattati dal governo», dice il presidente del colosso francese in Italia, Ettore Pollicardo.

IL NODO GRONDA

A Genova sono preoccupati che lo scontro tra Autostrade e il governo produca lo stop alla Gronda. «E la Cina sarebbe un'alternativa? Intanto a bocce ferme tocca ad Autostrade, c'è già un progetto. Poi vedremo...Se ci sarà la revoca della concessione, arriverà un nuovo concessionario che erediterà anche la realizzazione

dell'opera». Che rimane per Rixi «fondamentale per la città». Ma la battaglia legale non è l'unico elemento da schivare: c'è anche l'analisi costi-benefici («ma tanto è subordinata alle decisioni politiche: è utile, ma la responsabilità è nostra» ribadisce il viceministro). «Il vero rallentamento sulla gronda - continua Rixi - è il combinato disposto dell'inchiesta della magistratura sugli uffici del ministero e su Autostrade per accertare le responsabilità del crollo del Morandi. I dirigenti oggi sotto indagine, sono gli stessi coinvolti nel progetto della Gronda...»

«IL GRAVE ERRORE» DI BONO

Il tema è quello generale della cessione di asset strategici. Se fanno una strada, i ci-

nesi vogliono poi gestirla. Se fanno la diga, chiedono un terminal: «Per questo sono contrario anche ad uno scambio simile», spiega Rixi. «Prima le compagnie, poi le banchine e alla fine tutto il sistema logistico: così ti colonizzano». E lo stesso vale per le crociere: «Fincantieri secondo me ha commesso un grave errore, così l'industria navalmeccanica rischia di finire come il tessile, svenduta ai cinesi. Va bene il dialogo ma deve essere alla pari, così rischiamo che tornino i fantasmi del passato. Condivido l'allarme che aveva lanciato Aponte». Il numero uno di Msc è sempre stato contrario all'apertura ai cinesi. Ma Bono rischia? «Ma no...E poi ha sette vite come i gatti».

Paolo Signorini: "L'Italia primo Paese del G7 a dire sì alla Via della Seta"

MASSIMO MINELLA

Dai container alle crociere, passando per le grandi opere. Difficile lasciar perdere qualcosa, se sei in Cina e hai la possibilità di trovare sempre un interlocutore con cui confrontarti. Così, al termine della missione del governo italiano, il sindaco Marco Bucci e il presidente dell'autorità portuale Paolo Signorini rientrano a Genova con la disponibilità dei grandi gruppi asiatici a investire sul territorio. Il che non vuol certo dire che tutto si tradurrà in realtà, ma dalla ricostruzione del Ponte Morandi ai traffici portuali fino alla realizzazione della Gronda (analisi costi-benefici permettendo) la Cina manifesta il proprio interesse. Un segnale importante che si aggiunge agli ordini acquisiti dalle aziende italiane, molte delle quali gravitano proprio su Genova, da Ansaldo Energia a Fincantieri, passando per Costa Crociere e Leonardo.

Soddisfatto dell'esito di questa missione, presidente Signorini?

«Sì perché abbiamo visto coincidere tante cose insieme. Eravamo io e il sindaco Bucci, le due anime della città, se mi passa il termine. E abbiamo avuto incontri a tutto campo».

Su che temi?

«Dalla città al turismo, passando per il recupero urbano e ovviamente la portualità e le infrastrutture, abbiamo avuto tantissime occasioni di confronto».

Risultati concreti?

«Più di uno. Intanto il vicepremier Di Maio ha

annunciato che l'Italia firmerà il memorandum di adesione alla Belt and Road, la nuova Via della Seta. E sarà il primo Paese del G7 a farlo. E poi vorrei ricordare tutti i contratti che sono stati annunciati, Fincantieri, Ansaldo Energia, Costa, aziende fortemente radicate a Genova. Mi creda, c'è più di un motivo per essere soddisfatti».

Il sì alla Belt and Road rappresenta una vera

opportunità per Genova?

«Le rispondo con un dato. L'arco tirrenico e quello adriatico valgono l'ottanta per cento di tutto il traffico container italiano. Genova è quindi centrale in questo progetto, anche perché alla Cina interessa ovviamente salire dal Mediterraneo per raggiungere i mercati del Nord Europa».

E sulle infrastrutture? Si è parlato di un forte interesse a

partecipare alla ricostruzione del ponte Morandi ma anche alla realizzazione della Gronda...

«L'interesse è stato manifestato, certo, ma non possiamo parlare già di contratti chiusi. La Gronda, ad esempio, ha un concessionario che è Autostrade per l'Italia. Sul ponte abbiamo registrato grandissima attenzione, ma tutto va valutato nei modi e nelle forme corrette».

In che senso?

«La Cina può entrare in campo per i finanziamenti e anche per la gestione, ma non si può pensare a manodopera cinese per la costruzione delle infrastrutture. Di certo l'interesse manifestato per avere l'Italia al proprio fianco nel progetto della Via della Seta è molto concreto. Bisogna poi muoversi con i veicoli giuridici corretti».

Secondo lei allora come si potrebbe strutturare la collaborazione?

«La formula corretta potrebbe essere quella di alleanze paritetiche. Penso a joint venture (società partecipate in forma paritetica, cioè al 50% del capitale per ognuno dei due partner n.d.r.) fra realtà cinesi e aziende italiane o comunque europee».

E che cosa potrebbe garantire allora la parte cinese dell'alleanza?

«Sicuramente due cose: soldi e traffico. Noi dobbiamo essere in grado di restituire una remunerazione al loro investimento. Ma non è nemmeno da escludere un loro ruolo gestionale. Insomma, il rapporto è da costruire, ma i passi compiuti in questa missione del governo sono stati molto importanti, a cominciare appunto dall'annuncio della firma del memorandum fra i due Paesi. Una volta che la politica avrà fatto i suoi passi, toccherà a noi fare il resto».

Esul fronte dell'autorità portuale lei come intende muoversi in futuro?

«Intanto le dico che la prossima settimana pubblicheremo il bando per la progettazione della nuova diga foranea. Poi non mancano i progetti che coinvolgono anche altri attori, dal Ponte alla Gronda. C'è parecchio da fare».

Dal porto al viadotto crollato: Genova si offre ai cinesi / IL RETROSCENA

Genova - È la Via della Seta la strada che potrebbe portare Genova a superare le emergenze

Genova - È la Via della Seta la strada che potrebbe portare Genova a superare le emergenze. Compresa quella del crollo del Morandi. La strategia adottata dal sindaco del capoluogo **Marco Bucci** e dal **presidente dei porti di Genova e Savona, Paolo Signorini**, è semplice: mettere sul piatto le infrastrutture di cui il capoluogo ha urgente bisogno e attirare i cinesi in un accordo commerciale. Stando però attenti a non finire dritti dentro al cappio che Pechino sta stringendo attorno al collo di altri Paesi con la trappola del debito. Sono i rischi della nuova Via della Seta, ma Genova prova a prendere soprattutto i vantaggi.

La lista delle offerte

Signorini e Bucci sono arrivati a Shanghai domenica in una missione "parallela" a quella del governo, guidata dal vicepremier Luigi Di Maio. Nei tre giorni di permanenza hanno proposto agli investitori le grandi infrastrutture che sosterranno lo sviluppo del primo porto d'Italia. Costruzione e gestione delle opere, in cambio di traffico e soldi. «Qui in Cina i nostri scali interessano agli investitori - spiega Paolo Signorini - e quelle opere potranno aumentare la capacità di merce che potremo accogliere. Ci offrono traffico e in cambio vogliono un ritorno dell'investimento». Pechino cerca un'altra porta per entrare in Europa dopo le banchine del Pireo in Grecia. E l'Italia è pronta a firmare, prima tra i paesi del Vecchio continente, un accordo sulla Via della Seta.

Il nuovo ponte

Il viadotto che sostituirà il Morandi è al centro delle attenzioni dei cinesi. Il sindaco, che è anche commissario, ha incontrato il colosso statale delle costruzioni, la China Communication Construction Company. La suggestione piace agli investitori orientali perché è poco onerosa in termini economici (meno di 200 milioni), ma offre un grande ritorno di immagine. In Cina meno di un mese fa, hanno inaugurato un ponte di 55 chilometri per unire Hong Kong a Macao. Il viadotto di Genova sarebbe meno impegnativo, ma assicurerebbe un altro successo di prestigio per il settore delle costruzioni made in China.

La gronda

In cima alla lista dei danni collaterali della guerra tra Autostrade e governo, c'è la Gronda. La realizzazione dell'opera era inserita nell'accordo per l'allungamento della concessione, ma se ci sarà scontro tanto vale cercare un'alternativa. Ecco perché anche l'opera è entrata di prepotenza sul tavolo degli incontri in Cina. Il rapporto tra Pechino e Autostrade per l'Italia è poi già solido: il Silk Road Fund è presente con il 5% del capitale di Aspi. È il fondo sovrano cinese dedicato agli investimenti in infrastrutture e potrebbe essere il grimaldello per realizzare la gronda, bypassando la guerra tra il governo e l'azienda della famiglia Benetton. In cambio della realizzazione, Pechino potrebbe chiedere la gestione dell'opera: in fin dei conti è già presente nel capitale del principale concessionario autostradale italiano.

La diga da un miliardo

Il bando per la progettazione dovrebbe partire la prossima settimana, ma la diga potrebbe diventare la chiave per far entrare i cinesi nel porto di Genova. C'è interesse anche su quest'opera - confida una fonte - ma in cambio Pechino chiede uno spazio in porto. Un terminal da gestire totalmente in proprio, oppure una quota di maggioranza con un socio locale. Meno di un anno fa il vice premier cinese Ma Kai aveva visitato, tra l'altro, il Vte, il principale terminal di Genova.

Il Terzo valico

Pechino vorrebbe anche i binari («Siamo la porta dell'Europa Occidentale» ha spiegato Signorini agli investitori) e sarebbe disponibile a entrare tra le aziende costruttrici e a realizzare le opere connesse al binario che collegherà il porto ai mercati del Nord Europa.

Savona-Vado: sopralluogo di Rixi

Il viceministro ha visitato le aree portuali danneggiate nei giorni scorsi

SAVONA-VADO – Dopo gli eventi dei giorni scorsi, che hanno visto i bacini portuali di Savona e Vado Ligure colpiti da due [incendi](#) e una violenta mareggiata, il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi ha effettuato un sopralluogo, accompagnato dai presidenti delle associazioni che raggruppano terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi e utenti del porto, dall'ammiraglio Nicola Carlone, dal comandante della Capitaneria di porto Massimo Gasparini, dal direttore di scalo Paolo Canavese, dal direttore dell'Unione industriali Alessandro Berta.

Rixi ha visitato le aree colpite, a partire dai piazzali dove si è sviluppato l'incendio che, una settimana fa, ha distrutto circa 2000 autovetture nel bacino di Savona.

Il viceministro ha poi raggiunto il terminal traghetti di Forship, nel bacino di Vado Ligure per constatare i danneggiamenti provocati sulle banchine e alla diga foranea.

“Siamo di fronte a cambiamenti climatici epocali che richiedono cambiamenti anche nella progettazione delle opere di difesa dei porti e della costa” ha detto, aggiungendo: “È necessario fare delle deroghe anche a livello normativo per consentire di affidare direttamente alcuni lavori, per ridare operatività agli scali ma anche per ripristinare quanto è stato spazzato via dalle onde. Sappiamo che negli ultimi anni le condizioni meteo sono cambiate e molte opere fatte in passato non sono più adeguate. Serve un progetto ambizioso per mettere in sicurezza i nostri porti e le nostre coste”.

Informare

Stabile il traffico delle merci nel porto di Ravenna nel terzo trimestre

Nei primi nove mesi di quest'anno sono state movimentate 19,7 milioni di tonnellate di merci (+0,6%)

Nel terzo trimestre di quest'anno il porto di Ravenna ha movimentato 6,6 milioni di tonnellate di merci, con un lieve incremento del +0,3% sullo stesso periodo del 2017. Il totale delle rinfuse solide è risultato stabile essendo stato pari a 2,8 milioni di tonnellate, di cui 1,3 milioni di tonnellate di minerali e materiali da costruzione (-8,3%), 566mila tonnellate di cereali (+48,0%), 543mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e semi oleosi (-21,0%), 19mila tonnellate di carboni (-57,1%) e 339mila tonnellate di altre rinfuse solide (+26,2%).

Le rinfuse liquide sono aumentate del +3,1% attestandosi a quasi 1,2 milioni di tonnellate, di cui 557mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+21,8%), 201mila tonnellate di prodotti chimici (-5,9%), 59mila tonnellate di petrolio greggio (+13,9%), 109mila tonnellate di prodotti gassosi (-27,1%) e 270mila tonnellate di altri carichi liquidi (-6,3%).

Nel settore delle merci varie sono state movimentate complessivamente 2,6 milioni di tonnellate (-0,5%), con un traffico containerizzato che è stato pari a 538mila tonnellate (-5,0%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 52mila teu (-0,7%), con un traffico di rotabili che ha totalizzato 432mila tonnellate (-4,1%) e un volume globale delle altre merci varie che è risultato pari a 1,7 milioni di tonnellate (+2,0%).

Nel terzo trimestre del 2018 il traffico dei crocieristi è stato di meno di tremila passeggeri (-89,6%).

Nei primi nove mesi di quest'anno lo scalo portuale ravennate ha movimentato complessivamente 19,7 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +0,6% rispetto al corrispondente periodo del 2017, di cui 16,9 milioni di tonnellate allo sbarco (+1,5%) e 2,8 milioni di tonnellate all'imbarco (-4,1%).

Nel segmento delle merci varie il totale è stato di 8,0 milioni di tonnellate (-0,2%), di cui 1,8 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-5,3%, percentuale che tiene conto di una rettifica del peso del traffico movimentato nei primi nove mesi del 2017 che è risultato superiore di 264mila tonnellate rispetto ai precedenti conteggi). La movimentazione dei contenitori in termini di box da 20' è stata pari a 162.351 teu (-3,3%). I rotabili hanno totalizzato 1,2 milioni di tonnellate (-7,7%) e le altre merci varie 5,0 milioni di tonnellate (+3,8%).

Nel comparto delle rinfuse solide il traffico è stato di 8,2 milioni di tonnellate (+0,3%), di cui 3,8 milioni di tonnellate di minerali e materiali da costruzione (-6,9%), 1,5 milioni di tonnellate di cereali (+43,9%), 1,5 milioni di tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (-11,9%), 173mila tonnellate di carboni (-7,1%), 66mila tonnellate di prodotti metallurgici (+18,0%), 10mila tonnellate di prodotti chimici e 1,1 milioni di tonnellate di altre rinfuse secche (+3,8%).

Le rinfuse liquide sono ammontate a 3,5 milioni di tonnellate (+3,5%), di cui 1,4 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+16,5%), 648mila tonnellate di prodotti chimici (-1,1%), 438mila tonnellate di prodotti gassosi (-1,4%), 136mila tonnellate di petrolio grezzo (-14,4%) e 890mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+8,6%).

Nei primi nove mesi del 2018 i crocieristi sono stati 16mila (-61,4%).

Azzi: «Avanti col progetto per la nuova acciaieria»

L'amministratore delegato conferma i piani
«E per noi la discarica Rimateria è essenziale»

Da pochi mesi alle acciaierie Aferpi è iniziata l'era di Sajjan Jindal, industriale indiano a capo del gruppo Jsw. Sono circa 500 i lavoratori in fabbrica, solo la realizzazione della nuova acciaieria elettrica potrà assorbire gran parte dei 1400 dipendenti a casa da anni. Serve tempo per dar corpo al progetto, ma l'amministratore delegato, Fausto Azzi, in un'intervista al *Tirreno*, mostra serenità e assicura che la barra è dritta. «Jindal è a Piombino per fare acciaio - spiega Azzi - Non ci sono dubbi al riguardo, sempre che il Paese non metta in discussione alcune condizioni necessarie alla nostra competitività in un mercato globale. Tutto procede da programma: ci sono già stati e sono in corso incontri con i fornitori, e il dialogo con i manager Jsw». **LOZITO** / INCRONACA



Fausto Azzi, ad di Aferpi

«Chiamata stagionale garantita ai precari»

Provinciali assicura: «I rapporti di lavoro non saranno alterati la nuova società è talmente solida che ci saranno opportunità»

Flavio Lombardi / L'ESPRESSO

Sulla stabilizzazione dei circa 70 stagionali di Porto 2000 e sul rinnovo del contratto integrativo per gli assunti a tempo indeterminato della società che gestisce il traffico passeggeri, il presidente **Stefano Corsini** - oggi maggior azionista di Porto 2000 - non si sbilancia: «Tutto dipende da come si svilupperà la nuova società, da come la nuova *governance* intenderà in seguito affrontare una serie di questioni organizzative».

Corsini parla in Comune durante la commissione lavoro, spiegando che ciò che è disciplinato dalla legge Madia per aziende a controllo pubblico non ha permesso di trasformare i contratti a tempo deter-

minato in rapporti a tempo indeterminato e che in questi casi, la cautela è la parola d'ordine.

Qualche speranza in più, ai lavoratori, la dà il segretario generale **Massimo Provinciali**: «Per i lavoratori - dice -, la certezza dell'inserimento arriva da una clausola di salvaguardia del personale nell'offerta tecnica, nella quale non si parla di mantenimento dei livelli occupazionali, ma invece di mantenimento dei dipendenti. Praticamente, un elenco con nomi e cognomi dei lavoratori della Porto 2000, elenco nel quale i precari, hanno garanzia di essere chiamati ad ogni stagione. Nessuna alterazione di rapporto, rispetto a quella attuale, insomma - garantisce Provinciali -. Come ha voluto

ribadire Corsini, i cambiamenti richiedono tempo ed adattamenti, senza terremoti. Ma posso dire che proprio perché abbiamo agito fino ad ora nell'interesse dei lavoratori e abbiamo preteso garanzie in loro favore ai limiti dell'accettabilità, continueremo a fare la nostra parte. Come soci di minoranza, assieme alla Camera di Commercio, e come organismo concedente. Il gruppo, poi, è talmente solido che le novità potranno solo riguardare sviluppo e opportunità».

La commissione si era aperta con l'introduzione del sindaco che aveva espresso preoccupazione per i posti di lavoro e i timori legati al percorso di privatizzazione, «con aspetti dal punto di vista formale che ancora non sono co-

nosciuti», ha detto.

L'assessore **Francesca Martini** ha auspicato «un monitoraggio sulla realizzazione di tutto quanto è stato promesso nell'offerta tecnica, per un controllo diffuso e democratico riguardante un'opera pubblica».

«Un osservatorio è utilissimo - aveva dichiarato Corsini - per verificare l'andamento dei piani di investimento, della realizzazione delle opere, come collante per le valutazioni di tipo ambientale, per informare la popolazione. È uno strumento di trasparenza nella realizzazione di una iniziativa e migliora il risultato che si vuole ottenere».

Sul compimento del passaggio delle quote di **Auterive** Camera di Commercio al gruppo capitanato da Onorato che si è aggiudicato la maggioranza della società, si aspetta ancora la firma del contratto: «Abbiamo chiesto i documenti, siamo ai passaggi finali, mi auguro che per l'inizio del nuovo anno, sia tutto a posto», dice Corsini.

Provinciali, ha spiegato poi l'iter sino ad ora percorso: «Dopo l'aggiudicazione della gara, a luglio sono stati richiesti aggiornamenti di certificazioni necessarie secondo il codice appalti. Siamo in dirittura d'arrivo». —

BY NEDALOU/GETTY IMAGES

Porto 2000, ritardi clamorosi La gestione è difficile in attesa della privatizzazione

Ieri il confronto in commissione con il presidente dell'Authority



ASCOLTO
Il presidente
dell'Authority
portuale
di sistema
Stefano
Corsini
ieri in terza
commissione
per il futuro
della
Porto 2000

IL PASSAGGIO ai privati della gestione della Porto 2000, stabilito dalla gara dell'Authority di sistema portuale che non ha trovato opposizioni e quindi è definitiva, va avanti - come quasi sempre accade sulle cose dello scalo - a passo di tartaruga. E ieri per quanto di competenza del Comune, ma più che altro come informativa, se n'è parlato in commissione consiliare, referente l'AdSP stessa. Una seconda udienza della stessa commissione ci sarà probabilmente la prossima settimana con la presidenza della Por-

to 2000. Che peraltro oggi è impossibilitata ad andare oltre l'ordinaria amministrazione, essendo appunto in attesa del passaggio ai privati (i guppi Msc ed Onorato) che comporterà anche un allargamento del consiglio direttivo. Sono stati questi i temi ribaditi in commissione, anche in relazione ai solleciti arrivati dalla commissione sindacale interna per la regolarizzazione della decina di addetti con contratti non definitivi.

L'ADSP del resto è anch'essa in attesa del passaggio delle quo-

te azionarie - è stato riferito - ed ha chiesto all'Ati vincitrice di stringere i tempi. Ma gli aspetti giuridico-burocratici sono molteplici e secondo lo stesso presidente Corsini sarà difficile arrivare al passaggio chiavi in mano prima della fine dell'anno. Collegate al passaggio ci sono anche altre decisioni: come il trasferimento del Tco in Darsena Toscana, sul quale il TAR ha affrontato venerdì scorso in dibattimento il ricorso presentato dall'abbinate Palumbo/Barbera e sul quale si attende adesso la sentenza.
A.F.

Il futuro dei lavoratori Porto 2000

Anche il presidente Corsini in audizione alla terza commissione consiliare

Si è riunita ieri al comune di Livorno, la terza commissione consiliare alla quale ha partecipato una delegazione dei lavoratori della Porto 2000, il presidente dell'AdSp mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini e il segretario Massimo Provinciali. Al centro il futuro dei lavoratori stessi in previsione dell'acquisizione del nuovo socio. Nell'intervista, l'intervento del sindaco di Livorno Filippo Nogarini e del presidente Corsini.

PORTOFERRAIO

Stanziate i soldi per la stazione marittima alla Cromofilm

Si torna a parlare della realizzazione di una stazione marittima alla Cromofilm, col bando entro la fine di quest'anno. CIGNONI | INCRINACA



Il rendering della stazione marittima e il punto sul porto dove sarà realizzata

PORTOFERRAIO

Stanziate i soldi, parte l'iter per la stazione marittima

La struttura sarà realizzata alla Cromofilm, il bando per i lavori entro il 2019
Una spesa complessiva di tre milioni di euro, poco più della metà nella prima fase

PORTOFERRAIO

Si torna a parlare della realizzazione di una stazione marittima alla Cromofilm. Ed entro la fine del prossimo anno si conta addirittura di far partire il bando per l'assegnazione dei lavori. Lo annuncia l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale di Livorno che l'ha inserito nel bilancio di previsione 2019, recentemente approvato nei giorni scorsi dal Comitato di gestione. Siamo davvero alla vigilia della concretizzazione di un progetto che ha avuto una gestazione pluriennale, senza riuscire a trovare la strada giusta per la sua messa in opera. Al punto in cui ci si trova ora siamo vicinissimi a dotare il capoluogo elbano di una stazione marittima al passo con i tempi e che risponda alle esigenze non solo della comunità elbana, degli ospiti nazionali e stranieri ma anche degli enti

che attualmente sono alloggiati presso la Cromofilm. «Alcune settimane orsono - ha detto Angelo Del Mastro, assessore comunale al Demanio - abbiamo avuto un incontro con il presidente dell'Autorità portuale di Livorno, Stefano Corsini, nel corso del quale si è discusso della realizzazione della stazione marittima. Il progetto preliminare alla nostra amministrazione può anche andare nell'aspetto per così dire della struttura esterna. Ma sulla disposizione e la destinazione dei locali al suo interno abbiamo presentato alcune osservazioni che sono state recepite e accolte. Pensiamo innanzitutto alla collocazione degli ormeggiatori che devono disporre di ambienti con vista mare, considerata la loro professione, gli operatori portuali e poi ci sono i vari uffici militari come la Guar-

Oltre alle biglietterie

di Finanza la Dogana e così via».

Insomma parliamo di un costo complessivo di tre milioni di euro. E si parte con la prima fase dell'intervento che prevede la spesa di un milione e 830 mila euro. Che serviranno per il recupero e l'adattamento dei due fabbricati. Lo scopo resta quello di «dare uniformità prospettica - si legge nella nota pubblicata sul sito dell'Autorità portuale livornese - a tutto il fronte mare. Verranno creati così locali al piano terra adibiti a stazione marittima e ai piani superiori locali destinati alle forze dell'ordine presenti in porto», sulle quali la giunta Ferrari ha posto alcuni «distintivo». «L'intervento - continua la nota - si propone di

creare uno spazio di integrazione tra città e porto. Infatti ha come obiettivo il miglioramento della fruizione degli spazi portuali da parte degli operatori economici e degli utenti garantendo standard elevati, creando nel contempo uno spazio pubblico più vivibile per i cittadini che risiedono nel comune di Portoferraio». Il 2019 sarà allora l'anno decisivo per la realizzazione della stazione marittima all'Elba. Si dovrà infatti predisporre il progetto definitivo (coerente con le norme tecniche di attuazione del Comune). Dovrà poi essere effettuato il passaggio al Provveditorato tecnico di Roma e quindi avviare il bando di gara per l'affidamento dei lavori. «Grazie all'impegno della nostra amministrazione ha concluso Del Mastro - siamo davvero nelle condizioni di dire che i tempi di realizzazione della struttura si sono assai avvicinati». —

LUIGI CIGNONI

Assegnata la gara per progettare opere foranee di Darsena Europa

La stessa gara ha assegnato la progettazione dei dragaggi e lo studio di impatto ambientale - Una associazione d'impresa che comprende anche una compagnia ingegneristica olandese - I passaggi previsti

LIVORNO - Sì, no, forse, potrebbe anche essere. Intorno alla minacciosa iscrizione della Darsena Europa nell'elenco delle quattordici (?) grandi opere pubbliche a rischio di congelamento, sono arrivate la smentita-cauta ma sempre smentita - del presidente dell'AdSP Stefano Corsini ma anche l'annuncio della assegnazione della gara per "la progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale".

La gara è stata vinta da F&M Ingegneria Spa (mandataria) e Haskoning DHV Nederland BV insieme a HS Marine SRL e G&TSrl, queste ultime tre come mandanti. L'associazione di imprese ha sede a Mirano (Ve). L'aggiudicazione è avvenuta secondo i criteri dell'offerta economicamente

più vantaggiosa tra le 10 partecipanti alla gara. L'importo dell'operazione risulta essere di 1 milione e 647 mila euro incluse spese, oneri accessori e di sicurezza.

Una garanzia, questa della gara, per la quale è certo che la Darsena Europa si farà? Singolare che nella gara si sia parlato non di Darsena ma di Piattaforma, cioè del "proiettone" iniziale di cui la Darsena sarà solo un primo passo. Si va avanti, dunque, nella speranza di poter realizzare in successivi tempi anche tutta la Piat-

taforma? O si tratta di un lapsus frequentissimo, non infrequente nemmeno nei documenti ufficiali? Oggi come oggi, l'impegno sottoscritto di recente dal CIPF riguarda la Darsena, cioè la sola parte della Piattaforma che interessa i contenitori. E sulla quale si dovrà fare la gara di aggiudicazione secondo il criterio del project financing più volte annunciato. Aspettiamo con fede, tenendo anche d'occhio (forse per un eccesso di realismo?) i progressi di Voltri. Vedi in questo stesso giornale.

Riparazioni navali, il punto a Livorno

LIVORNO - Meno quattro, meno tre, meno due: la gara per la gestione dei bacini di carenaggio di Livorno, quello galleggiante rimesso da poco in efficienza e il relitto del "bacinone" in muratura, parte entro i prossimi giorni. Secondo Palazzo Rosciano, al massimo entro lunedì prossimo. E intanto ci si sta dando da fare nel settore delle riparazioni navali per una serie di episodi che si sono verificati o si stanno verificando.

Il primo: dentro il "bacinone" è ormeggiato da qualche giorno il "NOS Taurus", ossia il supply del gruppo Neri che opera per Castalia. Rientrato dagli interventi di bonifica dell'incidente a Capo Corso, "NOS Taurus" ha scaricato sui mezzi della Labromare - anch'essa del gruppo Neri - il fuel (segue in ultima pagina)

Riparazioni navali, il punto

recuperato in alto mare. La bocca del "Bacinone" è stata chiusa con una panna antinquinamento proprio per evitare eventuali perdite. Palazzo Rosciano sta anche studiando interventi relativi alla messa in sicurezza di alcune strutture del suddetto bacino: in particolare la sorte delle gru pericolanti sulla banchina 75 e 76, che di fatto interdicono l'utilizzo in sicurezza delle stesse. Sulla 75 è stato per qualche giorno anche un roto della Grimaldi, ma le due gru di banchina non hanno interferito perché sono verso la radice.

Sulle riparazioni si è aperto anche un contenzioso a Piombino. Il gruppo Jobson di La Spezia - che concorre come noto anche alla gestione dei bacini di Livorno contro il gruppo Benetti alleato con l'ATI dei riparatori labronici della "Gestione bacini" - ha denunciato di aver dovuto dirottare una nave da riparare sul porto di Napoli, perché a Piombino gli hanno vietato la banchina preferendo assegnarla a una nave da crociera. Lavoro di riparazione perduto, sostiene Jobson, e brutto segnale per il porto di Piombino, sul quale da mesi si aspetta che prenda corpo l'operatività di riparazioni, demolizioni e costruzioni dell'ATI costituita dai gruppi Neri e Cantieri San Giorgio del Porto. Palazzo Rosciano sta studiando le cure in

attesa che la Regione Toscana dia le sue autorizzazioni ambientali. C'è stata di recente una conferenza di servizi anche sui passaggi relativi al Comune. Si va avanti, dicono: a passo di lumaca, ma si va avanti.

Intanto c'è la conferma che Jobson riparerà a Livorno il "Pascal Lota", il traghetto più importante della flotta delle navi gialle di Corsica & Sardinia Ferries. Sul tema, il consorzio "Gestione bacini" ha inviato alla stampa la seguente nota.

La Gestione Bacini spa, destinataria dell'appalto della riparazione del bacino stesso e del coordinamento dei lavori di demolizione della nave Urania, legge quindi in chiave positiva tale novità. "In questi giorni abbiamo letto che giungerà a Livorno una nave a banchina per i lavori. Questa è sempre una buona notizia, vista la penuria di banchine per tale scopo" sottolinea la società con quasi dieci anni di intensa attività alle spalle, nata nell'ottobre del 2009 per iniziativa di trentadue aziende livornesi dell'indotto marittimo e dei servizi portuali. L'arrivo della nave annunciata non è però una novità. La Gestione Bacini spa, e di conseguenza la sua controllata Cantiere Salvadori, ha saputo di fatti portare avanti le proprie commesse con la comprovata puntualità. Nel bacino Ercolino si è lavorato senza sosta, facendo così fronte al gravoso handicap portato in parallelo dal lungo periodo d'inattività forzata alla quale il bacino galleggiante è stato sino a oggi sottoposto.

"Limitando l'analisi esclusivamente al 2018 - scrive il consorzio -, nel nostro bacino/cantiere sono entrate ben 14 navi e addirittura due mega yacht. Questi ultimi modelli hanno rappresentato il fiore all'occhiello dell'attività: un paio di commesse di prestigio concretizzatesi grazie alla forte e proficua sinergia instaurata fra Azimut/Lusben Benetti e la stessa Gestione Bacini spa. Tali interventi hanno richiesto un ingente sforzo in termini di professionalità sul campo, impiegando e fornendo lavoro a tanti operai specializzati di quelle aziende che fanno parte della compagine sociale, e non solo di queste. Neri, Gruppo Onorato, Soc. Maregiglio, D'Alesio, i nomi elencati sono solo un elenco parziale delle società che hanno dato fiducia alla Gestione Bacini spa nel corso degli ultimi anni. Oltre alle riparazioni e al refitting, la Gestione Bacini spa si è poi dedicata alla costruzione di parti di nuovi mega yacht, assieme a Benetti, e di sovrastrutture in alluminio, per conto del Cantiere San Lorenzo. La Gestione Bacini si felicita quindi che una nuova nave arrivi a banchina a Livorno poiché purtroppo, in questi anni, la stessa società livornese si è vista costretta a declinare offerte per numerose commesse importanti proprio a causa della mancanza di banchine sulle quali poter operare nel porto di Livorno. Quella 76 risulta interdetta da tempo e, fino a che il bando per la gara pubblica non riprenderà il regolare iter buro-

cratico, tali criticità persisteranno inevitabilmente. L'augurio è quindi quello che, anche alla luce del recente sviluppo sopra menzionato, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale prenda seriamente a cuore questo gravoso e urgente problema. A tal proposito, Gestione Bacini ha stipulato preventivamente con Benetti un accordo per l'appalto del comparto bacini. Una collaborazione sinergica attraverso la quale mega yacht e navi potrebbero godere del massimo dell'assistenza sul relitting e sulle riparazioni navali. Qualora l'esito della gara di affidamento dei bacini ci fosse quindi favorevole, sarebbero disponibili a Livorno ben due bacini (Mediterraneo e Ercolino), oltre alle indispensabili banchine nonché gli spazi a terra per yacht di medie e grandi dimensioni".

Il Telegrafo

PORTOFERRAIO LA SPESA PER LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA AMMONTA A 3 MILIONI DI EURO

Nuova stazione marittima, tra le opere previste dall'Authority

C'È ANCHE la nuova stazione marittima del capoluogo isolano tra le opere infrastrutturali previste nel bilancio di previsione 2019 dell'autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale che ha avuto il via libera dal comitato di gestione.

LA SPESA prevista per la realizzazione dell'opera ammonta a circa 3 milioni di euro. Nella scheda progettuale presente sul sito internet dell'Authority il costo della prima fase di intervento ammonta a 1.830.000 euro. Il progetto prevede la ristrutturazione

dell'edificio ex Cromofilm, utilizzando anche l'adiacente fabbricato 'ex Portuali' per realizzarvi la stazione marittima e altri spazi destinati agli operatori portuali recuperando e adattando i due stabili per dare uniformità prospettica a tutto il fronte mare.

AL PIANO terra verrà realizzata la stazione marittima, ai piani superiori i locali destinati agli operatori portuali ed alle forze dell'ordine presenti in porto. «L'intervento – si legge nella scheda progettuale – ha come

obiettivo il miglioramento della fruizione degli spazi portuali da parte degli operatori economici e degli utenti garantendo standard elevati e creando, nel contempo, uno spazio pubblico più vivibile per i cittadini».

IL PROGETTO risulta coerente con gli strumenti urbanistici del comune. Il tempo stimato per la realizzazione delle opere è di circa un anno dalla consegna dei lavori.

Di Majo snobba la Regione

Il presidente dell'Adsp era atteso questa mattina in commissione trasporti per un'audizione

CIVITAVECCHIA - Rinvia a data da destinarsi, il che potrebbe dire, conoscendo i tempi delle amministrazioni, anche tra molti mesi. Il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo era atteso questa mattina in Commissione Trasporti alla Regione, in audizione per l'apertura di un confronto sullo sviluppo dello scalo, alla luce dell'approvazione, la scorsa settimana, della delibera di giunta per l'istituzione della Zona logistica semplificata. Il presidente avrebbe motivato la sua assenza con un impegno, ma non sarebbe piaciuto a molti consiglieri, soprattutto perché si andava a discutere di una questione importante proprio per il porto ed il suo territorio. Uno scivolone per il numero uno di Molo Vespucci. (SEGUE)

Alle fine il presidente se l'è cavata con un "cartellino giallo". La Regione lo ha infatti riconvocato, insieme all'assessore competente, giovedì pomeriggio alle 15. (AGG. 06/11 ore 15.15)

Ue: 868 mln per le infrastrutture di Napoli

Quasi 111 milioni sono destinati al porto

Nel quadro della politica di coesione, la Commissione europea ha adottato cinque importanti progetti finalizzati al miglioramento dei trasporti e delle infrastrutture idriche e alla conservazione del patrimonio culturale della città di Napoli, per un importo totale di 868 milioni di euro.

Questo pacchetto di investimenti consentirà il completamento tra il 2020 e il 2022 dei lavori avviati nel precedente periodo di bilancio 2007-2013.

Per Corina Crețu, commissaria responsabile per la Politica regionale, "Napoli è un vero gioiello europeo e sono lieta che i fondi dell'Ue possano contribuire a valorizzarne la bellezza, stimolarne l'economia e migliorare la qualità della vita dei suoi abitanti. Questi cinque progetti sono una delle tante dimostrazioni dei buoni rapporti che legano l'Unione europea, l'Italia e il popolo italiano".

Quasi 111 milioni di € investiti nel porto di Napoli

In quanto polo economico fondamentale per la regione Campania e per l'Italia nel suo complesso, il porto di Napoli beneficerà di 111 milioni di euro dei fondi della politica di coesione per l'estensione della rete fognaria, l'ammodernamento degli accessi stradali e ferroviari, la pulizia del fondale marino, l'estensione della diga e l'installazione di pannelli solari.

Migliorando l'accessibilità del porto, i lavori finanziati dall'Ue consentiranno il trasporto via ferrovia di maggiori volumi di merci da e verso le navi, con conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico nella zona, contribuendo così a proteggere l'ambiente in questo importante polo di attività e a migliorare l'efficienza energetica del porto.

Quasi 67 milioni per acquistare nuovo materiale rotabile per la metropolitana

Questo finanziamento consentirà l'acquisto di dieci nuovi veicoli per la linea 1 della metropolitana, per il cui completamento sono già stati investiti 430 milioni dei fondi della politica di coesione nel precedente periodo di bilancio. Una volta terminati i lavori, la linea 1 metterà in collegamento, tramite un percorso ad anello, le zone più strategiche della città, quali piazza del Municipio, la stazione centrale di piazza Garibaldi, fino all'aeroporto di Capodichino.

Quasi 188 milioni per un ambiente più pulito ed una migliore infrastruttura idrica

Oltre 134 milioni di euro di fondi Ue contribuiranno a rinnovare cinque degli impianti di trattamento delle acque reflue già esistenti nell'area metropolitana di Napoli, nei comuni di Acerra, Marcianise, Napoli Nord, Foce Regi Lagni e Cuma. Il progetto migliorerà la qualità del bacino idrico del sistema di canali Regi Lagni, delle acque costiere flegree e delle isole di Procida e Ischia e oltre 2,3 milioni di persone trarranno beneficio da un migliore servizio idrico e da un ambiente più pulito.

Più di 53 milioni saranno successivamente utilizzati per ampliare e ammodernare le reti fognarie e delle acque reflue in sette comuni della provincia di Caserta. La qualità dell'acqua sarà valutata in continuo grazie a un nuovo sistema di monitoraggio. I lavori impediranno gli scarichi di acque reflue in mare sul litorale Domizio, ripristinandone l'antico splendore e il potenziale turistico.

Più di 72 milioni per rinnovare gli spazi del centro storico di Napoli

-segue-

I lavori finanziati dall'Europa contribuiranno alla rinascita culturale e sociale di questo sito patrimonio dell'Unesco, a beneficio delle 85.000 persone che abitano nel centro della città. Nel quadro di un vasto piano di sviluppo urbano, i fondi saranno utilizzati per migliorare gli spazi pubblici, i marciapiedi, le strade e le vie ciclabili e pedonali. Intorno al Duomo sono previste aree coperte da wi-fi, piste ciclabili e moderni sistemi di videosorveglianza.

Il progetto ha inoltre l'obiettivo di tutelare e promuovere le piccole imprese locali specializzate nell'artigianato tradizionale, nella fabbricazione della carta o degli strumenti musicali e di consentire a nuove imprese di stabilirsi nel territorio rispettando gli orientamenti dell'Unesco

UE investe 868 milioni di euro nelle infrastrutture e nel patrimonio culturale di Napoli. “Al porto andranno 111 milioni di €”

Nel quadro della politica di coesione, la Commissione ha adottato cinque importanti progetti finalizzati al miglioramento dei trasporti e delle infrastrutture idriche e alla conservazione del patrimonio culturale della città di Napoli

Bruxelles, 6 novembre 2018 – Questo pacchetto di investimenti consentirà il completamento tra il 2020 e il 2022 dei lavori avviati nel precedente periodo di bilancio 2007-2013, a beneficio degli abitanti di Napoli.

Corina Crețu, Commissaria responsabile per la Politica regionale, ha affermato: “Napoli è un vero gioiello europeo e sono lieta che i fondi dell’UE possano contribuire a valorizzarne la bellezza, stimolarne l’economia e migliorare la qualità della vita dei suoi abitanti. Questi cinque progetti sono una delle tante dimostrazioni dei buoni rapporti che legano l’UE, l’Italia e il popolo italiano.”

Più di 72 milioni di € per rinnovare gli spazi del centro storico di Napoli

I lavori finanziati dall’UE contribuiranno alla rinascita culturale e sociale di questo sito patrimonio dell’UNESCO, a beneficio delle 85 000 persone che abitano nel centro della città.

Nel quadro di un vasto piano di sviluppo urbano, i fondi dell’UE saranno utilizzati per migliorare gli spazi pubblici, i marciapiedi, le strade e le vie ciclabili e pedonali. Intorno al Duomo sono previste aree coperte da wi-fi, piste ciclabili e moderni sistemi di videosorveglianza.

Il progetto ha inoltre l’obiettivo di tutelare e promuovere le piccole imprese locali specializzate nell’artigianato tradizionale, nella fabbricazione della carta o degli strumenti musicali e di consentire a nuove imprese di stabilirsi nel territorio rispettando gli orientamenti dell’UNESCO.

Quasi 111 milioni di € investiti nel porto di Napoli

In quanto polo economico fondamentale per la regione Campania e per l’Italia nel suo complesso, il porto di Napoli beneficerà di 111 milioni di € dei fondi della politica di coesione per l’estensione della rete fognaria, l’ammodernamento degli accessi stradali e ferroviari, la pulizia del fondale marino, l’estensione della diga e l’installazione di pannelli solari.

Migliorando l’accessibilità del porto, i lavori finanziati dall’UE consentiranno il trasporto via ferrovia di volumi maggiori di merci da e verso le navi, con conseguente riduzione dell’inquinamento atmosferico nella zona, contribuendo così a proteggere l’ambiente in questo importante polo di attività e a migliorare l’efficienza energetica del porto.

Quasi 67 milioni di € per acquistare nuovo materiale rotabile per la linea 1 della metropolitana di Napoli

Questo finanziamento consentirà l’acquisto di 10 nuovi veicoli per la linea 1 della metropolitana, per il cui completamento sono già stati investiti 430 milioni di € dei fondi della politica di coesione nel precedente periodo di bilancio. Una volta terminati i lavori, la linea 1 metterà in collegamento, tramite un percorso ad anello, le zone più strategiche della città, quali piazza del Municipio, la stazione centrale di piazza Garibaldi, fino all’aeroporto di Capodichino.

Quasi 188 milioni di € per un ambiente più pulito e per una migliore infrastruttura idrica nella regione

-segue-

Oltre 134 milioni di € di fondi dell'UE contribuiranno a rinnovare cinque degli impianti di trattamento delle acque reflue già esistenti nell'area metropolitana di Napoli, nei comuni di Acerra, Marcianise, Napoli Nord, Foce Regi Lagni e Cuma. Il progetto migliorerà la qualità del bacino idrico del sistema di canali Regi Lagni, delle acque costiere flegree e delle isole di Procida e Ischia e oltre 2,3 milioni di persone trarranno beneficio da un migliore servizio idrico e da un ambiente più pulito.

Più di 53 milioni di € saranno successivamente utilizzati per ampliare e ammodernare le reti fognarie e delle acque reflue in sette città della provincia di Caserta, 40 km a nord di Napoli. La qualità dell'acqua sarà valutata in continuo grazie a un nuovo sistema di monitoraggio. I lavori finanziati dall'UE impediranno gli scarichi di acque reflue in mare sul litorale Domizio, ripristinandone l'antico splendore e il potenziale turistico.

Contesto

L'Italia è al secondo posto tra i paesi destinatari di fondi strutturali e d'investimento europei, compresi i fondi della politica di coesione, con uno stanziamento di 44,7 miliardi di € per il periodo 2014-2020. Inoltre l'Italia è il secondo paese beneficiario in termini assoluti del piano di investimenti per l'Europa, il piano Juncker, con oltre 50 miliardi di investimenti aggiuntivi già mobilitati e più di 215 000 piccole e medie imprese che hanno potuto trarre vantaggio da un migliore accesso ai finanziamenti.

La Commissione è stata sempre al fianco dell'Italia durante i periodi di difficoltà. Nel 2017 sono stati stanziati per l'Italia 1,6 miliardi di € aggiuntivi di fondi della politica di coesione, al fine di consentirle di affrontare gli effetti persistenti della crisi economica e finanziaria. L'Italia ha inoltre ricevuto un contributo senza precedenti di 1,2 miliardi di € dal Fondo di solidarietà dell'UE, in seguito ai tragici terremoti del 2016 e del 2017.

Tra il 2015 e il 2018 l'Italia è stata il principale beneficiario della flessibilità nell'ambito del patto di stabilità e crescita, per un importo dell'ordine di 30 miliardi di € (pari all'1,8 % del PIL). Tale flessibilità ha sostenuto l'attuazione delle riforme strutturali e gli investimenti, e ha aiutato l'Italia a far fronte a eventi eccezionali, quali le minacce alla sicurezza, la crisi dei rifugiati e i terremoti.

Nel prossimo bilancio a lungo termine dell'UE la Commissione propone di assegnare all'Italia 43,5 miliardi di € di fondi della politica di coesione, una dotazione finanziaria che registra un aumento di 8,5 milioni di € a prezzi correnti, nonostante un contesto di generale riduzione dei fondi destinati alla politica di coesione, al fine di sostenere una ripresa economica duratura nel paese.

Negli ultimi quattro anni, dall'inizio del mandato della Commissione Juncker sono stati creati 12 milioni di posti di lavoro, di cui 1 milione in Italia.

Callipo Group si insedia nel porto di Gioia Tauro

Registrato anche incremento traffici autovetture

Significativo ingresso nel porto di Gioia Tauro della Tonno Callipo Group. L'azienda calabrese leader nella produzione di tonno pinna gialla che, all'interno dell'area interportuale, da oggi gestirà un capannone di oltre 5mila metri quadrati, con annesse aree esterne asservite, dotato di celle frigorifero. Sarà utilizzato per l'immagazzinamento e lo stoccaggio del prodotto prima di essere sdoganato.

Grande soddisfazione è stata espressa dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che ha voluto dare il massimo rilievo ad "un'attività – ha detto – che manifesta un forte segnale di controtendenza, operato da un'azienda manifatturiera calabrese di importanza nazionale, presente nel mercato italiano ed estero. Si tratta di un importante insediamento che, certamente, avrà anche riflessi sull'occupazione".

All'incontro, fissato nella sala congressi dell'Autorità portuale di Gioia Tauro per la firma dell'atto di subingresso, sottoscritto da Pippo Callipo, titolare della Ditta, e dal commissario Agostinelli, hanno altresì partecipato il comandante della Capitaneria di porto di Gioia Tauro, Gianpiero Carbonara, e i rappresentanti dell'Agenzia delle Dogane e del Posto di Ispezione Frontaliero.

Tra i presenti, anche, l'ing. Francesco De Bonis, amministratore delegato della Auto Terminal Gioia Tauro, che ha annunciato la futura organizzazione e sistemazione del Terminal, che negli ultimi 36 mesi ha registrato un vistoso incremento dei traffici di movimentazione delle autovetture.

L'Autorità portuale e la società Auto Terminal hanno pertanto convenuto per un progetto di sviluppo futuro del terminal auto, che si concretizzerà nella disponibilità di nuove aree di stoccaggio, la cui preventiva sistemazione sarà a cura dell'Autorità portuale previo inserimento dei lavori nel prossimo Piano Operativo Triennale. Anche in questo caso, il consolidamento e lo sviluppo delle attività del terminal auto produrranno benefici effetti sull'occupazione; sono infatti in corso i colloqui per le assunzioni a tempo indeterminato di 25 unità lavorative, attinte dal bacino dell'Agenzia nata dall'Accordo di Programma del 2016.

A tale proposito, il commissario Andrea Agostinelli ha comunicato che, su sollecitazione dell'Autorità portuale, la Prefettura di Reggio Calabria ha definitivamente disposto la restituzione di una parte del capannone, finora gestita dalla Protezione Civile, che andrà ad aggiungersi alle altre infrastrutture già in uso al terminalista che gestisce il traffico delle autovetture.

Nel contempo le esigenze della Protezione Civile saranno comunque soddisfatte mediante un altro capannone messo a disposizione dall'Autorità portuale di Gioia Tauro.

Tonno Callipo Group s'insedia nel porto di Gioia Tauro

Azienda gestirà capannone per immagazzinamento e stoccaggio

GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 6 NOV - La Tonno Callipo Group, azienda calabrese leader nella produzione di tonno pinna gialla fa da oggi il suo ingresso nell'area del porto di Gioia Tauro.

All'interno dell'area interportuale, infatti, l'azienda Callipo gestirà un capannone di oltre 5 mila metri quadrati, con annesso aree esterne asservite, dotato di celle frigorifero. La struttura sarà utilizzata per l'immagazzinamento e lo stoccaggio del prodotto prima di essere sdoganato. "Si tratta - ha detto il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli - di un'attività che manifesta un forte segnale di controtendenza, operato da un'azienda manifatturiera calabrese di importanza nazionale, presente nel mercato italiano ed estero. Un importante insediamento che, certamente, avrà anche riflessi sull'occupazione".

L'atto di sub ingresso è stato sottoscritto da Pippo Callipo, titolare dell'azienda, e dal commissario Agostinelli, nella sala congressi dell'Autorità portuale di Gioia Tauro alla presenza del comandante della Capitaneria di porto di Gioia Tauro, Gianpiero Carbonara, e dei rappresentanti dell'Agenzia delle Dogane e del Posto di Ispezione Frontaliero. Tra i presenti, anche, l'ing. Francesco De Bonis, amministratore delegato della Auto Terminal Gioia Tauro, che ha annunciato la futura organizzazione e sistemazione del Terminal, che negli ultimi 36 mesi ha registrato un vistoso incremento dei traffici di movimentazione delle autovetture. (ANSA).

The Medi Telegraph

Gioia Tauro, sbarca Tonno Callipo

Genova - L'azienda gestirà un capannone di oltre 5mila metri quadrati con annesse aree esterne asservite dotato di celle frigorifere.

Genova -Nel porto di Gioia Tauro entra la Tonno Callipo Group. L'azienda calabrese leader nella produzione di tonno pinna gialla, all'interno dell'area interportuale gestirà un capannone di oltre 5mila metri quadrati, con annesse aree esterne asservite, dotato di celle frigorifere.

Sarà utilizzato per l'immagazzinamento e lo stoccaggio del prodotto prima di essere sdoganato. Soddisfazione è stata espressa dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli: «Si tratta di un'attività che manifesta un forte segnale di controtendenza, operato da un'azienda manifatturiera calabrese di importanza nazionale, presente nel mercato italiano ed estero. Si tratta di un importante insediamento che, certamente, avrà anche riflessi sull'occupazione».

L'Autorità portuale e la società Auto Terminal hanno pertanto convenuto per un progetto di sviluppo futuro del terminal auto, che si concretizzerà nella disponibilità di nuove aree di stoccaggio «la cui preventiva sistemazione sarà a cura dell'Autorità portuale previo inserimento dei lavori nel prossimo piano operativo triennale» spiega l'Authority in una nota.