



INDICE



Primo piano:

"...Porti del Mezzogiorno, problemi e prospettive..." (Informazioni Marittime, Informare, The Medi Telegraph, Seareporter)

Dai porti:

Genova:

"...Gli autotrasportatori proclamano lo stato di agitazione..." (Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, Repubblica)

"...La Cina cerca spazi nel Mediterraneo..." (Il Secolo XIX)The Medi Telegraph)

"...La Via della Seta? Farci conoscere è il primo passo..." (The Medi Telegraph)

"...Fiere ed eventi internazionali per rilanciare il brand Liguria..." (Il Secolo XIX)

"...Spinelli investe ancora..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Darsena Europa sotto tiro per la nuova giunta leghista di Pisa..." (Il Tirreno)

"...Troppi ritardi al micro tunnel..." (Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...Vertenza container: anche Rtc ricorre al Tar..." (Civonline)

Trapani:

"...Sviluppo strategico dell'area portuale di Trapani..." (Messaggero Marittimo, Informare)

Informazioni Marittime

Porti del Mezzogiorno, problemi e prospettive. Il convegno Assoporti

Il 3 dicembre a Bari ci saranno quasi tutti i presidenti delle AdSP

Si terrà al Terminal Crociere di Bari lunedì 3 dicembre, a partire dalle 9,30, il convegno sui **porti del Mezzogiorno** organizzato da Assoporti. Un programma ricco di interventi che vede la quasi totalità dei presidenti delle AdSP impegnati nel dibattito che toccherà i temi più rilevanti che riguardano la portualità del Sud Italia.

Il programma del convegno

Oltre ai presidenti, interverranno il sottosegretario Edoardo Rixi (infrastrutture e trasporti) e Andrea Cioffi (sviluppo economico). I saluti istituzionali sono affidati al presidente della Regione Puglia, al Sindaco del Comune di Bari e al Comandante del Porto. "Come Assoporti, stiamo lavorando su tutti i fronti - ha commentato il presidente Zeno D'Agostino - e la portualità del mezzogiorno va valorizzata. Il nostro convegno ha l'obiettivo di avviare un dibattito importante che proseguirà su tutti i tavoli istituzionali e nelle sedi opportune".

Informare

Il 3 dicembre a Bari si terrà un convegno sui porti del Mezzogiorno

È organizzato da Assoporti

Il prossimo 3 dicembre al Terminal Crociere di Bari si terrà il convegno su “I Porti del Mezzogiorno” organizzato dall'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), incontro che vedrà la quasi totalità dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale impegnati in un dibattito che toccherà i temi più rilevanti che riguardano la portualità del Sud Italia.

«Come Assoporti - ha spiegato il presidente dell'associazione portuale, Zeno D'Agostino, in vista del prossimo evento - stiamo lavorando su tutti i fronti e la portualità del Mezzogiorno va valorizzata. Il nostro convegno ha l'obiettivo di avviare un dibattito importante che proseguirà su tutti i tavoli istituzionali e nelle sedi opportune».

Programma

	ore 9.00
Registrazione partecipanti	
	9.30
Saluti istituzionali Michele Emiliano Presidente Regione Puglia Antonio Decaro Sindaco Bari Giuseppe Meli Contrammiraglio Comandante Porto di Bari	
	10.00
Pietro Spirito Presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale “Lo scenario strategico dei porti meridionali tra Mediterraneo e Via della Seta”	
	10.20
Ugo Patroni Griffi Presidente AdSP del Mare Adriatico Meridionale “Il ruolo delle Zone Economiche Speciali per lo sviluppo dei porti meridionali”	
	10.40
Massimo Deiana Presidente AdSP del Mare di Sardegna “La crisi del transhipment nei porti del mezzogiorno”	
	11.00
Adriano Giannola Presidente SVIMEZ “Evoluzione demografica e sviluppo dei porti meridionali”	
	11.20
Sergio Prete Presidente AdSP del Mar Ionio “I porti meridionali fattore decisivo di sviluppo e di insediamento industriale”	
	11.40
Andrea Cioffi Sottosegretario MISE “La politica industriale nel Mezzogiorno”	
	12.00
Zeno D'Agostino Presidente Assoporti “Il ruolo di Assoporti per la valorizzazione e crescita dei porti meridionali”	
	12.30
Edoardo Rixi Vice Ministro MIT “La politica nazionale per i porti meridionali” Modera l'evento la giornalista Francesca Cuomo Segue Light Lunch	

Assoportri, a Bari il convegno sugli scali del Sud

Genova - D'Agostino: «La portualità del Mezzogiorno va valorizzata». Scarica il programma.

Genova - Si terrà al Terminal Crociere di Bari il prossimo 3 dicembre a partire il convegno sui "Porti del Mezzogiorno" organizzato da Assoportri.

«Un programma ricco di interventi che vede la quasi totalità dei Presidenti delle AdSP impegnati nel dibattito che toccherà i temi più rilevanti che riguardano la portualità del Sud Italia» spiega l'associazione in una nota.

Oltre ai presidenti, interverranno il viceministro **Edoardo Rixi** (infrastrutture e trasporti) e **Andrea Cioffi** (sviluppo economico). «Come Assoportri stiamo lavorando su tutti i fronti» spiega il presidente dell'Associazione Zeno D'Agostino «e la portualità del mezzogiorno va valorizzata. Il nostro convegno ha l'obiettivo di avviare un dibattito importante che proseguirà su tutti i tavoli istituzionali e nelle sedi opportune».

Assoporti: a Bari convegno sui Porti del Mezzogiorno

Assoporti accendi i fari sui principali temi che riguardano i porti del "Sud"

Roma: Si terrà al Terminal Crociere di Bari il prossimo 3 dicembre a partire dalle 9,30 il convegno sui Porti del Mezzogiorno organizzato da Assoporti. Un programma ricco di interventi che vede la quasi totalità dei Presidenti delle AdSP impegnati nel dibattito che toccherà i temi più rilevanti che riguardano la portualità del Sud Italia. Oltre ai Presidenti, interverranno il sottosegretario Edoardo Rixi (infrastrutture e trasporti) e Andrea Cioffi (sviluppo economico). I saluti istituzionali sono affidati al Presidente della Regione Puglia, al Sindaco del Comune di Bari e al Comandante del Porto. "Come Assoporti, stiamo lavorando su tutti i fronti, " ha commentato il Presidente Zeno D'Agostino, " e la portualità del mezzogiorno va valorizzata. Il nostro convegno ha l'obiettivo di avviare un dibattito importante che proseguirà su tutti i tavoli istituzionali e nelle sedi opportune."

Porto di Genova, gli autotrasportatori proclamano lo stato di agitazione

"I tempi di attesa per i camion hanno superato ogni limite di guardia e tolleranza" dichiarano Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Fai Confraspporto, Fiap e Trasportounito

Tempi di attesa per i camion che hanno superato ogni limite di guardia e tolleranza e che si traducono in una perdita secca per le imprese di autotrasporto. Per questo motivo, le associazioni dell'autotrasporto **Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Fai Confraspporto, Fiap e Trasportounito** hanno proclamato lo stato di agitazione nel porto di Genova. Le aziende con mezzi "fermi", spiegano in una nota le associazioni, non producono risultati ma solo costi, e ormai da anni si accollano gli oneri per disservizi generati in particolare dall'incapacità dei terminal container nel servire adeguatamente autotrasporto oltretutto da un'errata organizzazione della viabilità portuale, mancanza di aree di sosta e da criticità irrisolte legate al processo documentale.

Le associazioni stimano che, a causa dei gravi blocchi operativi, le imprese di autotrasporto hanno "bruciato" nel 2018 circa 25 milioni di euro. Un anno di trattative al Tavolo dell'Autorità di Sistema non ha prodotto risultati. I tempi di attesa nei bacini portuali e nei terminal assumono le caratteristiche di un vero e proprio "colpo di grazia" per un autotrasporto contenitori già in una situazione drammatica, anche per via dell'aumento dei costi del gasolio e della incapacità di ottenere da spedizionieri e compagnie marittime tariffe di servizio adeguate per garantire altresì la sicurezza sulle strade per l'intera collettività.

E per l'autotrasporto esiste solo una risposta accettabile, dicono le associazioni: l'Autorità di Sistema Portuale deve intervenire velocemente e risolvere le attese. In parallelo gli altri operatori devono iniziare a pagare adeguatamente i servizi di autotrasporto, smettendola di fare dumping tariffario. Nel frattempo, prosegue la nota, l'Autorità Portuale deve completare immediatamente il sistema di tracciamento e certificazione delle attese in porto e impegnarsi, superata una soglia minima di fermo macchina, a indennizzare le Imprese di autotrasporto. Il 29 novembre il tavolo convocato dal presidente signorini dovrà produrre risposte e impegni precisi nella forma di un accordo scritto tra le parti. In caso contrario le associazioni dell'autotrasporto unitariamente dichiareranno il fermo dei servizi di categoria.

Messaggero Marittimo

Stato di agitazione al porto di Genova

Gli autotrasportatori contestano i tempi di attesa troppo lunghi

GENOVA – Proclamazione dello stato di agitazione nel porto di Genova indetto dalle Associazioni dell'autotrasporto Cna Fita, Confartigianato trasporti, Fai Contrasporto, Fiap, Trasportounito.

Il motivo: tempi di attesa per i camion che hanno superato ogni limite di guardia e tolleranza e che si traducono in una perdita secca per le imprese di autotrasporto, che con mezzi "fermi" non producono risultati ma solo costi, e che ormai da anni si accollano gli oneri per disservizi generati in particolare dall'incapacità dei terminal container nel servire adeguatamente l'autotrasporto oltreché da un'errata organizzazione della viabilità portuale, mancanza di aree di sosta e da criticità irrisolte legate al processo documentale.

Le Associazioni stimano che, a causa dei gravi blocchi operativi, le imprese di autotrasporto hanno "bruciato" nel 2018 circa 25 milioni di euro.

"Un anno di trattative al tavolo dell'Autorità di Sistema -dicono- non ha prodotto risultati.

I tempi di attesa nei bacini portuali e nei terminal assumono le caratteristiche di un vero e proprio "colpo di grazia" per un autotrasporto contenitori già in una situazione drammatica, anche per via dell'aumento dei costi del gasolio e della incapacità di ottenere da spedizionieri e compagnie marittime tariffe di servizio adeguate per garantire altresì la sicurezza sulle strade per l'intera collettività.

E per l'autotrasporto esiste solo una risposta accettabile: l'Autorità di Sistema portuale deve intervenire velocemente e risolvere le attese. In parallelo, dicono le Associazioni, gli altri operatori devono iniziare a pagare adeguatamente i servizi di autotrasporto, smettendola di fare dumping tariffario.

L'Autorità portuale deve completare immediatamente il sistema di tracciamento e certificazione delle attese in porto e impegnarsi, superata una soglia minima di fermo macchina, a indennizzare le imprese di autotrasporto.

Il 29 Novembre il tavolo convocato dal presidente Signorini dovrà produrre risposte e impegni precisi nella forma di un accordo scritto tra le parti.

In caso contrario le Associazioni dell'autotrasporto unitariamente dichiareranno il fermo dei servizi di categoria".

Spediporto, A26-Genova stop al transito di trasporti eccezionali, il porto perde una fetta di traffici

Sospese le autorizzazioni da e per il Porto di Genova per i trasporti eccezionali sopra le 75 tonn. di carico - La A26 di fatto la sola autostrada utilizzata dai carichi eccezionali da e per il Porto di Genova-

GENOVA - Spediporto, associazione degli spedizionieri genovesi, interviene per segnalare l'ultima, in ordine di tempo, conseguenza disastrosa per le attività del porto di Genova del crollo del ponte Morandi. Ad essere a rischio sono i traffici di **"l'impiantistica ed i trasporti eccezionali da e per il Porto di Genova"** - ha spiegato l'associazione - *"Una nuova doccia fredda per gli operatori rappresentati da Spediporto: è di qualche giorno fa l'amara scoperta che sono state sospese le autorizzazioni da e per il Porto di Genova per i trasporti eccezionali sopra le 75 tonnellate di carico. Una conseguenza, la sospensione delle autorizzazione, dovuta all'avvio necessario di controlli sui numerosi viadotti presenti lungo la A26, di fatto la sola autostrada utilizzata dai carichi eccezionali da e per il Porto di Genova."*

"Quello che ci preoccupa di più - ha detto Giampaolo Botta, direttore generale dell'associazione, - è il fatto che la sospensione è avvenuta senza preavviso: molti operatori avevano già in mano le autorizzazioni al trasporto, ma i loro carichi sono stati bloccati, e ad oggi non si ha idea dei tempi con cui verranno riattivate le autorizzazioni. Fino a quel momento non sarà possibile garantire a molti importanti clienti questo servizio molto apprezzato e di alta qualità offerto dal porto di Genova. Altra questione - ha aggiunto Botta - riguarda il reale stato di conservazione dei nostri viadotti e di controllo".

Alessandro Pitto presidente di Spediporto, ha sottolineato che la sospensione mette a rischio quella parte del trasporto marittimo che costituita dal *traffico tramp* (navi noleggiate interamente per imbarcare un impianto intero); il traffico di linea merce varia - linee che scalano regolarmente Genova che chiudono contratti a lungo termine per imbarcare un impianto in più spedizioni; traffico di linea cntr - *"anche se non sono moltofavorevole, - ha spiegato il presidente di Spediporto- è un trend ormai consolidato quello di imbarcare parti di impiantistica fuori sagoma su navi porta contenitori posizionando la merce su 1 o piu contenitori fuori sagoma. Senza tenere conto del fatto che la regola vuole che insieme al trasporto eccezionale vi siano poi numerosi contenitori che accompagnano ogni impianto o spedizione eccezionale, il rischio è di perdere tutto, sia gli uni che gli altri."*

Per Botta questo è *"un ulteriore importante segnale della necessità che l'Italia intervenga con urgenza ad aggiornare le proprie infrastrutture così come avviene con ferrea puntualità ed programmazione in tutto il mondo. In questi giorni come Spediporto, insieme ai Presidenti di tutte le Autorità di Sistema, siamo in visita a Singapore qui le infrastrutture e vengono aggiornate continuamente, a breve lo stesso porto di Singapore, uno tra i più moderni al mondo, verrà ulteriormente aggiornato al fine di sostenere il prossimo piano di sviluppo al 2040 con obiettivo oltre 50 milioni di contenitori."*

-segue

Dobbiamo guardare all'oriente per capire dove il mondo sta andando e non possiamo farci trovare con infrastrutture inadeguate. Genova deve essere una delle la protagonista dello sviluppo logistico del nostro Paese e non può rinunciare ad una sua dimensione di capitale dello shipping ma dobbiamo dotarla di tutte le necessarie infrastrutture: nuovo ponte, gronda, terzo valico ed un adeguato sistema ferroviario". È un ulteriore importante segnale della necessità che l'Italia intervenga con urgenza ad aggiornare le proprie infrastrutture così come avviene con la ferrovia ad alta velocità in tutto il mondo. In questi giorni come Spediporto - ha rilevato il direttore generale dell'associazione - insieme ai presidenti di tutte le Autorità di Sistema, siamo in visita a Singapore qui le infrastrutture vengono aggiornate continuamente, a breve lo stesso porto di Singapore, uno dei più moderni al mondo, verrà ulteriormente aggiornato al fine di sostenere il prossimo piano di sviluppo al 2040 con l'obiettivo di oltre 50 milioni di contenitori. Dobbiamo guardare all'oriente per capire dove il mondo sta andando e non possiamo farci trovare con infrastrutture inadeguate».

"Genova - sostengono i rappresentanti di Spediporto - deve essere una delle la protagonista dello sviluppo logistico del nostro Paese e non può rinunciare ad una sua dimensione di capitale dello shipping, ma dobbiamo dotarla di tutte le necessarie infrastrutture: nuovo ponte, gronda, terzo valico ed un adeguato sistema ferroviario"

Trasporti eccezionali Il grido di dolore del porto

MASSIMO MINELLA

È di nuovo allarme sul fronte del porto, con gli spedizionieri che denunciano il blocco dei carichi pesanti sulla A26, autostrada-chiave per questa tipologia di traffico diretta e proveniente dal porto di Genova, e Autostrade per l'Italia che replica, contestando le tesi "fuorvianti e improprie" della categoria. In gioco c'è una partita pesante. Pesante, appunto, come i grandi carichi a cui, per gli spedizionieri, viene interdetto l'utilizzo della A26. Un danno che rafforzerebbe quello che già Genova sta subendo per la difficoltà di collegare gli scali di Sampierdarena e Pra'-Voltri (distanti 6 chilometri ma che costringono i tir a un percorso autostradale di 138). Toni preoccupati, quelli della categoria che rappresenta la merce in porto, gli spedizionieri, termometro immediato di una situazione che rischia di farsi sempre più complicata.

La flessione del traffico, vicina al 10 per cento lo scorso ottobre, rischierebbe a questo punto di accentuarsi nei prossimi mesi, facendo flettere significativamente il dato complessivo del 2018. E questo, proprio quando sarebbe più necessario imprimere una vera svolta sul fronte della crescita, con infrastrutture adeguate, andando a intercettare i traffici in arrivo dall'Asia.

«Questa è una nuova doccia fredda per gli operatori rappresentati da Sperdiporto – spiega l'associazione genovese – è di qualche giorno fa, infatti, l'amara scoperta che sono state sospese le autorizzazioni da e per il Porto di Genova per i trasporti eccezionali sopra le

75 tonnellate di carico. Una conseguenza, la sospensione delle autorizzazione, dovuta all'avvio necessario di controlli sui numerosi viadotti presenti lungo la A26, di fatto la sola autostrada utilizzata dai carichi eccezionali da e per il Porto di Genova».

Ma in serata arriva la nota di Autostrade a contestare questa ricostruzione. «La direzione di Tronco di Genova ha comunicato agli autotrasportatori che sono in corso la-

vori di manutenzione sul viadotto Pecetti in sola direzione Nord, la cui conclusione è prevista entro il prossimo dicembre. Come da prassi in tali casi, il 30 ottobre è stata pertanto emessa una prescrizione di carattere generale che prevede che il rilascio di autorizzazioni ai trasporti eccezionali con massa superiore a 75 tonnellate per la tratta in questione avvenga dopo una specifica verifica da parte delle strutture tecniche preposte».

L'elenco delle categorie del trasporto marittimo che sarebbero colpite dal provvedimento, secondo gli spedizionieri, è lungo e riguarderebbe sia i traffici tramp che quelli di linea. «Il rischio è grave – insiste il presidente di Sperdiporto Alessandro Pitto – Insieme al trasporto eccezionale ci sono numerosi contenitori che accompagnano ogni impianto o spedizione eccezionale».

Autostrade, intanto, comunica che «la prescrizione già emessa è stata integrata con una ulteriore indicazione che permette in via generale con autorizzazione il transito sul viadotto Pecetti ai trasporti eccezionali con massa fino a 108 tonnellate. Sostenere su queste basi che siano stati sospesi i trasporti eccezionali sulla A26, anche in rela-

zione al reale stato di conservazione dei viadotti, è del tutto improprio e fuorviante».

Al di là del caso specifico, spiega Botta, «è necessario che l'Italia intervenga con urgenza ad aggiornare le proprie infrastrutture». La riflessione arriva proprio mentre il mondo portuale è in missione a Singapore. Un viaggio che unisce agli operatori delle categorie economiche anche i presidenti di tutte le Autorità di Sistema. «Qui le infrastrutture e vengono aggiornate continuamente, a breve lo stesso porto di Singapore verrà ulteriormente aggiornato al fine di sostenere il prossimo piano di sviluppo al 2040 con l'obiettivo di oltre 50 milioni di contenitori – chiude Botta – Dobbiamo guardare all'Oriente per capire dove il mondo sta andando e non possiamo farci trovare con infrastrutture inadeguate».

«La Cina cerca spazi nel Mediterraneo Genova e Savona tra i porti più appetiti»

di **Ignorini** **di** **Genova** «Già adesso il 35% delle merci in uscita dall'Italia passa dalle nostre banchine. Da parte di Pechino c'è disponibilità a investire»

GENOVA

Secondo Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, la Via della Seta è «un'opportunità unica» per il porto di Genova e più in generale per l'intero sistema portuale ligure. «Il governo di Pechino - aggiunge - ha indicato gli scali di Genova e Trieste come i due porti italiani di riferimento per il nuovo collegamento».

Su quali aspetti deve puntare il porto di Genova per attirare nuovi traffici in arrivo dalla Cina e altri diretti in Oriente?

«Già ora il 35% delle merci in uscita dall'Italia passa dalle nostre banchine. Con la Via della Seta, Genova ha la possibilità di diventare uno dei principali porti di riferimento di Pechino in Europa. Il nostro sistema portuale ha il vantaggio di poter contare su aziende presenti sul territorio che già hanno grandi interessi in Cina. Mi riferisco, giusto per fare qualche esempio, a l'incantieri, Leonardo ed Ericsson».

Quali sono i principali aspetti che sono emersi in occasione dell'ultima missione governativa in Cina al-

la quale ha partecipato anche l'Authority del Mar Ligure Occidentale?

«Tra i punti di forza del nostro territorio che - assieme al sindaco di Genova Marco Bucci e alcuni manager di grandi gruppi industriali - abbiamo presentato al governo cinese e possibili nuovi investitori asiatici, ci sono assi di sviluppo che spaziano dal porto alla logistica, dal turismo all'hi-tech. Pechino ha molti interessi nel finanziare grandi progetti che dovranno iniziare nei prossimi mesi sul nostro territorio e poi ha come obiettivo quello di gestire asset strategici, a partire da infrastrutture portuali. Non ha, invece, l'intenzione di costruire direttamente nuove opere».

Potrebbero arrivare investimenti cinesi per la realizzazione della nuova diga del porto di Genova? C'è una trattativa in corso tra Palazzo San Giorgio e il colosso China Communications Construction Company?

«In questo momento non si è ancora entrati nel dettaglio delle cifre, e questo perché, pure essendo molto interessato, prima il gruppo asiatico chiede definire con esattezza un chiaro percorso tecnico-amministrativo. L'interesse di Cccc, non è limitato alle sole banchine portuali ma a tutto

quello che è il sistema Genova-Savona, fatto anche di ferrovie, retroporti e vie di comunicazione».

Quanto dovremo attendere prima di vedere nuovi investimenti fatti da Pechino sul nostro territorio?

«I tempi non sono brevissimi, anche se da parte di Pechino ci sono ottime intenzioni e soprattutto la volontà di investire nel sistema Italia. Ne è la prova che molti grandi gruppi industriali, ad esempio Ansaldo Energia, hanno recentemente firmato nuovi ordini proprio in Cina a testimonianza di un legame sempre più forte tra il Paese asiatico e quello che è il sistema industriale italiano».

La Cina ha messo in campo un piano di investimenti plurimiliardario per la Via della Seta. Quale sarà il ruolo di Genova/Savona all'interno di questo progetto?

«Il porto dovrà diventare il punto di riferimento per le merci in arrivo dal Far East e per tutti i prodotti made in Italy diretti sui mercati asiatici. Il nostro scalo deve essere in grado di operare su porta-container di ultima generazione da oltre 20 mila teu e il sistema ferroviario deve poter far viaggiare treni lunghi 750 metri». —

© BY NC ND 4.0 LA ESPRESSO 19/11/2018

NON SOLO TERZO VALICO

In Liguria due corridoi Ue: agganciato il "Mediterraneo"

Simone Gallotti / GENOVA

Un po' più a Sud, quel tanto che basta per agganciare i tre porti liguri: Savona, Genova e La Spezia. È la nuova rotta del corridoio ferroviario Mediterraneo, quella che ieri il Parlamento Europeo ha contribuito a tracciare.

I binari attraversano mezza Europa e partono da Algeciras in Spagna, attraversano la Francia e da Marsiglia puntano su Lione per arrivare in Italia a Torino attraverso la Tav. Poi tutta la pianura Padana con destinazione Budapest. Così sino ieri, ma qualcosa sta cambiando: perché le certezze sulla Torino-Lione sono venute meno con l'arrivo del governo giallo-verde e così anche la messa in discussione della realizzazio-



Massimiliano Salini

ne dell'opera. Ora è caduto un altro tassello: il Parlamento europeo ha approvato l'emendamento dell'eurodeputato di Forza Italia Massimiliano Salini che inserisce in quel corridoio anche la tratta Genova-La Spezia. «Abbiamo vinto la battaglia» ha esultato l'onorevole, ma la portata dell'impresa è su-

periore: a Bruxelles è stato messo nero su bianco che il corridoio Mediterraneo è pronto al raddoppio. E forse si sta già preparando anche l'alternativa alla Tav in caso Roma decidesse di non costruire la Torino-Lione, con un passaggio più a Sud che attraversa la Liguria.

L'ingresso nella serie A delle opere europee del collegamento ferroviario tra il capoluogo e il levante ligure, è una sorpresa, ma potrebbe rappresentare una rivoluzione. Il governo sta spingendo perché anche l'altro pezzo di ferrovia della Liguria, quella tra Genova e Ventimiglia, venga inserita nelle reti Ten-T. Lo ha ribadito il viceministro Edoardo Rixi e la stessa commissaria europea Violeta Bulc aveva sposato l'idea. Per agganciare il resto

del Corridoio europeo mancherebbe la tratta francese, quella verso Nizza e poi Marsiglia. Nel documento approvato ieri dal Parlamento c'è già anche questa tratta. Non è un caso che i deputati francesi (popolari, socialisti, conservatori e liberali) abbiano sostenuto l'emendamento del collega italiano Salini. Come se Parigi stesse preparando il bypass alla Torino-Lione. I porti liguri sono pronti ad approfittarne: la tratta da Genova alla Spezia sarà potenziata, esistono già diversi progetti di Rfi (gruppo Ferrovie) e ora i bandi europei potranno finanziarli: dal 2021 saranno disponibili 43 miliardi complessivamente e qualcosa dovrebbe piovere anche in Liguria. «È il giusto riconoscimento e ora finalmente la regione viene collocata tra i territori che potranno ricevere i finanziamenti destinati alle infrastrutture strategiche d'Europa» spiega Salini. La partita sembra però solo all'inizio e la Liguria, dopo il Terzo valico, raddoppia i corridoi europei. —

«La Via della Seta? Farci conoscere è il primo passo» / INTERVISTA

«Oltre all'aumento dell'interscambio commerciale - dice Alberto Banchemo, presidente di Assagenti -, l'opportunità deriva anche dal rafforzamento del flusso degli investimenti cinesi».

Lo sviluppo della Via della Seta rappresenta un'opportunità per il porto di Genova. Per quale motivo? «Oltre all'aumento dell'interscambio commerciale - dice Alberto Banchemo, presidente di Assagenti -, l'opportunità deriva anche dal rafforzamento del flusso degli investimenti cinesi. Ne abbiamo già avuto un assaggio con la compagnia di stato cinese, Cosco Shipping Lines, che è diventata insieme all'azienda danese, Apm Terminals, azionista della piattaforma di Vado Ligure. L'Italia con le sue eccellenze ha la possibilità di contribuire non poco allo sviluppo della Repubblica Popolare, allo stesso tempo mettendo conto che possa essere esposta ai rischi di un'eccessiva penetrazione cinese nel suo sistema economico. Come ogni cosa va gestita con le giuste misure».

Quali sono, nel porto di Genova, i traffici che più di altri possono registrare considerevoli aumenti?

«La Cina è il più grande mercato al mondo e dovrebbe rappresentare una meta privilegiata per il made in Italy. Per raggiungere questo obiettivo - sottolinea il numero uno degli agenti marittimi genovesi - le imprese italiane devono però approfondire la conoscenza del mercato, dell'evoluzione dei consumi cinesi e delle differenze che intercorrono tra le diverse regioni della Repubblica Popolare. In particolare quelle costiere, nucleo geopolitico dell'Impero, e quelle interne. Le ultime oggi sono caratterizzate ancora da ampie sacche di povertà, ma hanno grandi potenzialità future. Da operatori del primo scalo italiano abbiamo una approfondita conoscenza dei mercati e delle catene logistiche, che possiamo mettere a disposizione delle imprese italiane per l'internazionalizzazione. Per quello che riguarda quello che già facciamo e che potrebbe essere potenziato, gli ambiti di interscambio sino-italiano sono molteplici: tecnologie verdi e sviluppo sostenibile, agricoltura, urbanizzazione sostenibile, sanità, aviazione e aerospazio».

-segue

La carenza di infrastrutture e il crollo di ponte Morandi, possono limitare le nuove opportunità derivanti dallo sviluppo della via della Seta?

«Il potenziamento delle infrastrutture dovrebbe incentivare gli scambi e quindi rendere più attrattivo il nostro sistema portuale. Per poter svolgere un ruolo di rilievo lungo le nuove vie della seta, infatti, è necessario dotarsi di infrastrutture materiali adeguate ad accogliere grandi flussi di merce. In questo senso, diversi scali italiani si stanno attrezzando per poter competere con grandi porti europei come il Pireo e Rotterdam, la partita si gioca prevalentemente su questo campo. Al momento l'Italia non rappresenta ancora un punto di riferimento per la realizzazione della Bri, la mappa divulgata dall'agenzia di stampa cinese disegna un percorso che scivola nel Mediterraneo verso lo stretto di Gibilterra, suggerendo infinite possibilità di collegamento per il nostro Paese, sta a noi coglierle».

Come si stanno muovendo gli agenti marittimi genovesi per cogliere i nuovi business derivanti dalla Via della Seta?

«Il marketing territoriale è una componente fondamentale delle attività legate allo sviluppo delle nuove vie della seta. Puntiamo molto sulle infrastrutture stradali e ferroviarie per ridurre la congestione dello scalo e ampliare il bacino di utenza, ma dobbiamo anche iniziare a promuoverci come bacino. Gli agenti marittimi hanno per cultura professione una visione molto ampia sul mondo e sanno benissimo che non siamo al centro del cosmo: quando viaggiamo all'estero è difficile che qualcuno sappia indicare dove sono Genova e Savona sulla cartina geografica, così come per un genovese è difficile dire dove si trova precisamente una città cinese. Dobbiamo promuoverci, quindi, non solo come Genova-Savona, ma come Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna, Svizzera e Sud Germania: come bacino di utenza, insomma».

L'Europa adesso punta sul corridoio ferroviario mediterraneo / IL CASO

Genova - Il Parlamento europeo ha approvato l'emendamento dell'eurodeputato di Forza Italia Massimiliano Salini che inserisce in quel corridoio anche la tratta Genova-La Spezia.

Genova - Un po' più a Sud, quel tanto che basta per agganciare i tre porti liguri: Savona, Genova e La Spezia. È la nuova rotta del corridoio ferroviario Mediterraneo, quella che ieri il Parlamento Europeo ha contribuito a tracciare.

I binari attraversano mezza Europa e partono da Algeciras in Spagna, **attraversano la Francia e da Marsiglia puntano su Lione per arrivare in Italia a Torino attraverso la Tav**. Poi tutta la pianura Padana con destinazione Budapest. Così sino ieri, ma qualcosa sta cambiando: perché le certezze sulla Torino-Lione sono venute meno con l'arrivo del governo gialloverde e così anche la messa in discussione della realizzazione dell'opera. Ora è caduto un altro tassello: il Parlamento europeo ha approvato l'emendamento dell'eurodeputato di Forza Italia Massimiliano Salini che inserisce in quel corridoio anche la tratta Genova-La Spezia. «Abbiamo vinto la battaglia» ha esultato l'onorevole, ma la portata dell'impresa è superiore: a Bruxelles è stato messo nero su bianco che il corridoio Mediterraneo è pronto al raddoppio. E forse si sta già preparando anche l'alternativa alla Tav in caso Roma decidesse di non costruire la Torino-Lione, con un passaggio più a Sud che attraversa la Liguria.

-segue

L'ingresso nella serie A delle opere europee del collegamento ferroviario tra il capoluogo e il levante ligure è una sorpresa, ma potrebbe rappresentare una rivoluzione. Il governo sta spingendo perché anche l'altro pezzo di ferrovia della Liguria, quella tra Genova e Ventimiglia, venga inserita nelle reti Ten-T. Lo ha ribadito il viceministro Edoardo Rixi e la stessa commissaria europea Violeta Bulc aveva sposato l'idea. Per agganciare il resto del Corridoio europeo mancherebbe la tratta francese, quella verso Nizza e poi Marsiglia. Nel documento approvato ieri dal Parlamento c'è già anche questa tratta. Non è un caso che i deputati francesi (popolari, socialisti, conservatori e liberali) abbiano sostenuto l'emendamento del collega italiano Salini. **Come se Parigi stesse preparando il bypass alla Torino-Lione. I porti liguri sono pronti ad approfittarne:** la tratta da Genova alla Spezia sarà potenziata, esistono già diversi progetti di Rfi (gruppo Ferrovie) e ora i bandi europei potranno finanziarli: dal 2021 saranno disponibili 43 miliardi complessivamente e qualcosa dovrebbe piovere anche in Liguria. «È il giusto riconoscimento e ora finalmente la regione viene collocata tra i territori che potranno ricevere i finanziamenti destinati alle infrastrutture strategiche d'Europa» spiega Salini. La partita sembra però solo all'inizio e la Liguria, dopo il Terzo valico, raddoppia i corridoi europei.

Marketing, fiere ed eventi internazionali per rilanciare il brand Liguria nel mondo

GENOVA

L'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale (Genova, Pra'-Voltri, Savona e Vado) ha costituito un tavolo di lavoro con gli operatori della comunità delle banchine, a cominciare dalle associazioni di agenti marittimi, spedizionieri e terminalisti, per aumentare l'efficacia dell'azione di promozione a sostegno dello sviluppo del cluster logistico-portuale. Con la nascita dell'Authority congiunta e del brand Ports of Genoa, si è avviata una riflessione sull'impostazione della nuova realtà amministrativa e operativa, estesa anche alle modalità di promozione internazionale. «Convinzione comune - spiegano a Palazzo San Giorgio - è che, in analogia a quanto già accade a Rotterdam, Amburgo o Barcellona, sia necessario muovere verso un modello di marketing "business oriented" a supporto dell'intera comunità portuale di Genova e Savona».

La collaborazione fra Port Authority e operatori per vendere il "prodotto porto" come un unicum, dal distretto dei bacini di riparazione a Vado Ligure, aggiunge valore e forza alle proposte commerciali dei singoli, tanto più in un momento delicato come quello che i bacini stanno attraversando dopo la catastrofe di ponte Morandi. Il primo passo è stato la condivisione del calendario di attività promozionali per l'anno 2019, per organizzare partecipazioni congiunte e presentarsi con un messaggio unitario. Ports of Genoa ha confermato la partecipazione attiva ad alcuni Geie

(Gruppi europei di interesse economico) che sono la Escola europea di trasporto intermodale, Intermed gateways con i porti di Marsiglia e Barcellona e il Cisco, che si prevede possa essere rinforzato e rilanciato in funzione di centro studi sui containers di livello internazionale, in accordo con la Camera di Commercio di Genova e i soci privati.

Il programma di marketing del nuovo tavolo Authority-operatori per il 2019 si concluderà a Shenzhen, in Cina, il prossimo autunno, con la quattordicesima edizione della Fiera della logistica e trasporti (Cilf). Essendo uno dei principali eventi di settore nel paese che è il motore mondiale dell'economia e del commercio, si tratta della principale occasione dell'anno per evidenziare la presenza dei "porti di Genova" sulla mappa del commercio internazionale.

A Shenzhen saranno presenti oltre 1.800 espositori da più di 50 nazioni e 130.000 visitatori da oltre 80 nazioni. Ma il carnet di appuntamenti stilato dagli uffici marketing e comunicazione di Palazzo San Giorgio è fitto per tutto il 2019. Si comincia dal 6 all'8 febbraio con Fruit logistica a Berlino, dedicata al trasporto dei prodotti refrigerati, con 3.300 espositori da tutto il mondo e 80.000 visitatori ogni anno. Dal 19 al 21 marzo trasferimento oltreoceano con Intermodal South America a San Paolo del Brasile, che rappresenta un ritorno dopo alcuni anni di assenza in un mercato che non ha ancora sviluppato tutte le proprie potenzialità. La fiera ha circa 400 espositori provenienti da 22 nazioni e oltre 30.000

visitatori ogni anno. Ancora oltre Atlantico, l'appuntamento con il principale mercato mondiale delle crociere è al Seatrade di Miami, dall'8 all'11 aprile, con più di 700 espositori, fra cui tutte le maggiori compagnie di navigazione e aziende legate al mondo crocieristico e del turismo (fra cui ad esempio servizi di safety and security, cantieristica, porti e destinazioni, servizi alle navi).

L'Authority sarà presente nello spazio di Mederuisse assieme ad Assoporti. Salto di continente e di tipologia merceologica con Breakbulk, fiera del ro-ro e dell'heavy lift che si terrà a Brema da 21 al 23 maggio, con 500 espositori e oltre 10.000 visitatori, poi con Transport Logistics Monaco dal 4 al 7 giugno. Circa 2.200 espositori provenienti da più di 60 nazioni a copertura di ogni aspetto del settore logistico.

Oltre 60.000 visitatori provenienti da 120 paesi. L'Italia è il terzo paese come numero di espositori presente a questo evento. Sempre a giugno Genova e Savona saranno al Sil di Barcellona, assieme a 600 aziende del settore portuale, dell'equipment e dei trasporti, e a Casablanca, dal 25 al 27, per il Med Ports, evento soprattutto convegnistico con un ristretto numero di espositori dell'area mediterranea. Dall'11 al 13 settembre Genova e Savona, che insieme sono uno dei maggiori poli crocieristici europei con circa 2 milioni di turisti all'anno, si presenteranno al Seatrade Europe di Amburgo, a cui partecipano oltre 260 espositori da 40 nazioni con più di 5.000 visitatori da ottanta nazioni. —

© IL SECOLO XIX E I PORTI INTERNAZIONALI

Spinelli investe ancora: ordinata una nuova maxi gru

Genova - Il gruppo genovese ha investito altri 4 milioni di euro per l'equipment. Cresce anche il numero dei dipendenti.

Genova - Una nuova gru per il gruppo Spinelli. Il terminalista genovese con un investimento di 4 milioni di euro, ha siglato il contratto per l'acquisto di una nuova Terex Gottwald G HMK 8610.

La maxi gru di ultima generazione ha una capacità di sollevamento di 150 tonnellate, uno sbraccio di 56 m e una velocità di sollevamento massima di 100 m/min. «Da marzo 2019 andrà ad aggiungersi alle 9 già operative - spiega il gruppo in una nota - Questo nuovo acquisto conferma il piano di investimento volto a fornire sempre migliori prestazioni e una maggiore qualità dei propri servizi».

RISCHIO DI SCONTRO

Porto, Darsena Europa sotto tiro per la nuova giunta leghista di Pisa

Il centrodestra ha fatto il pienone di consensi sul litorale
Si teme che l'espansione crei problemi: «Vigileremo»

LIVORNO. «Per garantire un futuro al litorale pisano occorre un rigido controllo sulla Darsena Europa», il progetto di espansione a mare del porto di Livorno. Lo scrive chiaro e tondo il sindaco di Pisa, Michele Conti (Lega), nel suo programma di mandato già presentato ufficialmente e vicino al voto in consiglio comunale per l'approvazione.

Un messaggio diretto ai cugini labronici: nessun asse scontato gialloverde, come da contratto di governo nazionale, con il collega livornese Filippo Nogarin (M5s). Il primo cittadino livornese – che non perde occasione di mostrare distinguo da “sinistra” rispetto all'operato del governo nazionale – è stato a lungo l'emblema nazionale dello stile di governo pentastellato, adesso è il collega leghista pisano a esser diventato il pun-

to di riferimento per il Carroccio.

Pisa punta gli occhi sul rischio che la costruzione della nuova maxi-Darsena accentui l'erosione marina. A maggior ragione questo vale per Conti: è clamorosamente diventato sindaco a Pisa dopo decenni di giunte di centrosinistra anche, se non soprattutto, per l'elevato numero di voti che ha raccolto sul litorale da Marina a Calambrone, passando per Tirrenia. Dunque, l'attenzione al litorale che emerge dal programma è una conseguenza diretta.

«Risulta indispensabile una valutazione seria degli impatti che può avere la costruzione della Darsena Europa, specialmente alla luce delle esperienze storiche che hanno portato a fenomeni di erosione enormi», scrive Conti nel documento guida del suo man-

LA CURIOSITÀ

Ai ferri corti anche su porte vinciane e terminal offshore

Non è la prima volta che Pisa e Livorno vanno ai ferri corti perché le strategie di sviluppo sono in conflitto: basti pensare a quanto hanno pesato le “porte vinciane” che, seppur in territorio livornese, sono state gestite da Pisa in nome delle necessità della propria cantieristica (anche se questo costava l'insabbiamento della Darsena Toscana). Qualcosa del genere è accaduto anche in occasione della realizzazione del rigassificatore: Pisa ha ottenuto come compensazione lavori per milioni di euro (Incile). —

dato. La Darsena Europa, con il nuovo terminal collegato alla rete viaria e ferroviaria, rappresenta il futuro del porto di Livorno: potranno finalmente attraccare le porta-container di grandi dimensioni.

Nel documento firmato da Conti c'è un capitolo specifico dal titolo: “Vigilanza sul progetto della Darsena Europa”. Sottotitolo: «Approfondimento degli studi sui danni che la realizzazione della Darsena Europa nel porto di Livorno può arrecare al litorale da Calambrone a San Rossore e conseguente opposizione all'intervento come fino ad oggi previsto».

«Si dovrà partecipare con un ruolo attivo e di primo piano alle conferenze dei servizi e alle riunioni inerenti la realizzazione della Darsena Europa», sottolinea Conti. L'intento dell'amministrazione comunale «sarà molto chiaro: salvaguardare al 100% il litorale pisano e le attività che vi insistono da decenni. Saranno messi in campo esperti di parte incaricati dal Comune di Pisa che, sotto l'indirizzo dell'organo politico, facciano scrivere chiaramente sui documenti ufficiali quali dovranno essere eventuali opere atte a prevenire, e non semplicemente mitigare, qualsiasi evento di erosione del nostro litorale». In tali documenti, conclude il sindaco, «dovrà essere quantificato anche il costo di suddette opere idrauliche e chi dovrà accollarselo (certamente non il Comune di Pisa)». —

F.L.

L'ECONOMIA DEL MARE LA COMPAGNIA ISRAELIANA SI SPOSTA A LA SPEZIA

Troppi ritardi al microtunnel Le navi Zim lasciano il porto

FULVI ■ Alle pagine 2 e 3

L'ECONOMIA DEL MARE

MICROTUNNEL, TROPPI RITARDI

A INCIDERE SULLA SCELTA DI LASCIARE LIVORNO
DA PARTE DELLA COMPAGNIA ISRAELIANA 'ZIM'
L'ALLUNGARSI DEI TEMPI PER IL MICROTUNNEL

La 'Zim' lascia Livorno e va a La Spezia

LA COMPAGNIA di navigazione israeliana 'Zim', storico cliente del nostro porto, lascia Livorno dai primi di dicembre per trasferire a La Spezia il suo collegamento con la costa orientale degli Stati Uniti. Il tutto nell'ambito di una razionalizzazione dei servizi che le maggiori compagnie del settore stanno cercando, per ridurre le perdite che l'accentuata concorrenza tra le tre principali 'alleanze' sta generando da mesi.

MA A INCIDERE nella scelta sarebbe anche il ritardo con cui il porto labronico sta completando l'allargamento e l'approfondimento del canale di accesso alla Darsena toscana, quella strettoia davanti alla torre del Marzocco che fino a pochi mesi fa sembrava sull'orlo di essere definitivamente superata grazie al microtunnel per spostare e approfondire i tubi dell'Eni. Invece, il microtunnel ha subito una pesante battuta d'arresto sia perché uno dei due pozzi di entrata (quello sul Magnale) ha avuto problemi di allagamento imprevisti, sia perché l'aggravio dei lavori, e quindi delle spese, hanno portato a un nuovo confronto con i contractor della gara.



PROBLEMA Senza microtunnel le grandi navi non passano

Da rilevare che l'operazione microtunnel è una delle più complesse in ambito portuale mai avviata in Italia e anche se la progettazione e il controllo dei lavori è stato esemplare - da quanto si afferma negli ambienti tecnici - le difficoltà che sono emerse in relazione alla consistenza delle banchine e del fondale hanno generato problemi imprevisti. Tanto che oggi gli osservatori imparziali temono che

occorrano addirittura quasi altri due anni per risolvere definitivamente la strettoia, portare la larghezza del canale ai 120 metri promessi e arrivare a una profondità quasi sulla stessa larghezza agli auspiciati 12,50 metri. Misure che renderebbero i passaggi delle nuove portuocentometri anche da 10/12 mila Tcu senza patemi in tutte le condizioni meteo; e specialmente senza i rischi che piloti e Ca-

pitania, responsabili della sicurezza, si trovano oggi a correre, operando spesso sul filo del rasoio.

TORNANDO alla 'Zim', la compagnia ha quindi deciso di integrare il servizio Al6 con quello denominato 'Amerigo' operato dalla Cosco. Gli armamenti di Hapag-Lloyd, Ocean Network Express e Yang Ming forniranno una nave ciascuna e le restanti faranno parte delle flotte di Cma-Cgm e Oocl. Proprio l'utilizzo di navi di maggiori dimensioni - che secondo l'Alleanza troverebbero problemi a operare senza limitazioni a Livorno - avrebbe determinato la scelta dell'Alleanza di fare scalo a La Spezia invece che a Livorno. Comunque, Hapag-Lloyd, Ocean Network Express e Yang Ming offriranno collegamenti via Livorno grazie al servizio Al7 che la Zim esegue in collaborazione con The Alliance, una delle tre 'grandi'. La probabile perdita di traffici da Livorno sarebbe almeno in parte compensata da 'Zim' al 7 dicembre prossimo con la 'Tarragona'. La nave è lunga 261 metri, larga 32 e pesca al massimo 11,6 metri, compatibile quindi con lo stato attuale della strettoia del Marzocco.

Antonio Fulvi

Vertenza container: anche Rtc ricorre al Tar

CIVITAVECCHIA - C'è preoccupazione nello scalo. È questo il sentore che si respira in banchina, soprattutto alla luce della riunione che si è svolta martedì pomeriggio tra tutte le imprese portuali ex articolo 16 (autorizzate a svolgere le operazioni portuali ndr) che operano in porto, alla presenza anche di Uniport, con il presidente Federico Barbera. Una riunione nata dalla necessità di fare un punto alla luce della vertenza legata allo scarico dei container, esplosa a luglio con l'ordinanza del presidente Di Majo e non ancora risolta del tutto. Le imprese, presenti nella quasi totalità, hanno discusso di quanto sta avvenendo nello scalo, analizzando a 360 gradi la situazione attuale; e lo hanno fatto per diverse ore. Non è escluso che dall'incontro tra tutte le imprese possa scaturire una qualche iniziativa. Anche perché la preoccupazione nasce da quanto messo nero su bianco da Roma Terminal Container che, venerdì scorso, attraverso l'avvocato Giuliano Berruti, ha presentato un ricorso per motivi aggiunti - il primo era stato già presentato ad inizio ottobre e verranno discussi tutti il 5 giugno, insieme a quello presentato da Cfft - contro l'Autorità di Sistema Portuale (alla quale con il ricorso principale ha chiesto circa 3 milioni di risarcimento danni) e nei confronti di Cfft. Nel ricorso vengono giudicate illegittime le ordinanze del presidente Di Majo che hanno consentito a Cfft di continuare a gestire le operazioni di scarico delle navi di frutta destinata al terminal agroalimentare. Perché illegittima, a detta sempre di Rtc, sarebbe l'autorizzazione rilasciata dall'ente a Cfft (valida fino al 31 dicembre 2022) per scaricare in proprio direttamente alla 24, contravvenendo a quanto disposto dal piano regolatore portuale.

Ma soprattutto Rtc, nelle 12 pagine di ricorso depositate la scorsa settimana, l'Autorità di Sistema Portuale, autorizzando la Cfft, ha posto in essere "uno schema atipico e in violazione della normativa di settore, quella rappresentata dagli articoli 16 e 18 della Legge 84/94" che individua le fattispecie di imprese portuali. Ed è questo che ha messo in allarme proprio le imprese ex art. 16 che si sono riunite martedì pomeriggio, che si sono viste mettere in discussione il proprio lavoro. Ecco perché le imprese, tutte, hanno espresso preoccupazione per il futuro, non escludendo la possibilità di una qualche iniziativa da attuare nei prossimi giorni.

Intanto la vertenza legata allo scarico dei container, in attesa di una soluzione ad ampio respiro da parte di Molo Vespucci auspicata anche dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, continua a tenere banco in porto. Da un lato c'è Rtc che, considerato l'attracco di martedì della Maersk con il suo carico Chiquita alla banchina 25 sud, ha presentato istanza di accesso agli atti in Capitaneria di porto per verificare quanto riportato nel verbale accosti. Mentre nel nuovo, quello redatto ieri mattina e che prevede gli accosti anche della prossima settimana, non sarebbe riportata la banchina di riferimento per la prossima bananiera che dovrebbe arrivare a Civitavecchia martedì prossimo. Questo in attesa di un'indicazione da parte dell'Authority che nel frattempo starebbe al lavoro proprio per trovare una soluzione a medio-lungo termine, anche attraverso una nuova ordinanza o una modifica di quella di luglio, contestata sia da Rtc che da Cfft. Una situazione quindi tutt'altro che risolta e che potrebbe aggravarsi con una presa di posizione delle imprese ex art. 16.

Sviluppo strategico dell'area portuale di Trapani

TRAPANI – Discutere dello sviluppo strategico dell'area portuale: con questo intento il sindaco di Trapani, Giacomo Tranchida e il presidente dell'Autorità portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, hanno incontrato oggi a Trapani, alla presenza dell'assessore regionale alla Attività produttive Mimmo Turano, istituzioni, operatori e concessionari portuali e organizzazioni sindacali.

“Tutte le azioni messe in atto sono mirate allo sviluppo del traffico portuale -ha spiegato Monti- ma per assecondare tale intento è fondamentale il riordino delle varie funzioni portuali evitando ogni forma di interferenza. Ciò significa anche aprire alla città zone del porto precluse, dando visibilità al mare, elemento che connota profondamente Trapani. Il riferimento, in particolare, è alle banchine nord-est del porto, che seguono la banchina ex sommergibili, oggi occupate da alti muri di recinzione e da cantieri. Il mare e il porto devono trovare nuovi sviluppi, suscitare consensi senza essere più nicchia di disordinate economie.

Faremo conoscere potenzialità inesprese di questo territorio, lavorando a un progetto credibile in grado di far arrivare le risorse necessarie. Il porto è un'opportunità allo sviluppo dell'economia cittadina, un naturale accesso a un entroterra ricco di elementi di attrattiva”.

Oltre che al riordino delle funzioni portuali e alla manutenzione (manti stradali delle banchine, recinzione del porto, interventi sull'impianto di illuminazione pubblica, sostituzione parabordi, rifacimento servizi igienici, collocazione segnaletica in area portuale etc.), si lavora alla rettifica della banchina Garibaldi, al dragaggio del canale d'ingresso del porto e del bacino portuale, al restyling dell'esistente stazione marittima sul molo sanità, che ospita la sede dell'Ufficio amministrativo decentrato dell'AdSp del mare di Sicilia occidentale.

Qui gli interventi in corso prevedono una riqualificazione energetica, la sistemazione delle aree esterne, quella a verde della corte interna e i 1350 metri quadri di superficie coperta. Già in atto anche le attività di progettazione per il completamento della banchina sommergibili e per la realizzazione dell'efficientamento energetico dell'impianto di illuminazione portuale. Ma l'impegno principale per una profonda riqualificazione dello scalo, è stato subito quello di migliorare l'accoglienza dei passeggeri in partenza per le isole minori, le Egadi e Pantelleria, al riparo da ogni situazione climatica: sono iniziati, infatti, i lavori del Trapani Fast Ferry terminal sulla banchina dogana, un progetto del valore di 1.200.000,00 di euro.

Il Trapani Fast Ferry terminal avrà una lunghezza lineare di 80 metri, una superficie coperta di 680 metri quadri, aree esterne di 470, sala d'attesa climatizzata, bar, servizi igienici, sedute interne ed esterne, otto postazioni di biglietteria. Un modo per trasformare un pezzo importante di città e rispondere a esigenze a lungo trascurate.

Informare

L'AdSP della Sicilia Occidentale illustra a Trapani i piani di sviluppo del porto della città

Monti: fondamentale il riordino delle varie funzioni portuali, evitando ogni forma di interferenza

Oggi a Trapani si è tenuto un incontro con istituzioni, operatori e concessionari portuali e organizzazioni sindacali per discutere dello sviluppo strategico dell'area portuale della città a cui hanno partecipato il sindaco Giacomo Tranchida, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, e l'assessore regionale alla Attività produttive, Mimmo Turano.

Nel suo intervento il presidente dell'AdSP della Sicilia Occidentale, ente a cui la riforma delle norme in materia portuale del 2006 ha assegnato il compito di amministrare i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, ha spiegato che «tutte le azioni messe in atto sono mirate allo sviluppo del traffico portuale, ma - ha precisato Pasqualino Monti - per assecondare tale intento è fondamentale il riordino delle varie funzioni portuali evitando ogni forma di interferenza. Ciò significa anche aprire alla città zone del porto precluse, dando visibilità al mare, elemento che connota profondamente Trapani. Il riferimento, in particolare - ha precisato - è alle banchine nord-est del porto, che seguono la banchina ex Sommergibili, oggi occupate da alti muri di recinzione e da cantieri. Il mare e il porto devono trovare nuovi sviluppi, suscitare consensi senza essere più nicchia di disordinate economie. Faremo conoscere potenzialità inesprese di questo territorio, lavorando a un progetto credibile in grado di far arrivare le risorse necessarie. Il porto è un'opportunità allo sviluppo dell'economia cittadina, un naturale accesso a un entroterra ricco di elementi di attrattiva».

Monti ha specificato che, oltre che al riordino delle funzioni portuali e alla manutenzione, si lavora alla rettifica della banchina Garibaldi, al dragaggio del canale d'ingresso del porto e del bacino portuale, al restyling dell'esistente stazione marittima sul molo Sanità, che ospita la sede dell'ufficio amministrativo decentrato dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale. Qui - ha chiarito - gli interventi in corso prevedono una riqualificazione energetica, la sistemazione delle aree esterne, quella a verde della corte interna e i 1.350 metri quadri di superficie coperta. Già in atto anche le attività di progettazione per il completamento della banchina Sommergibili e per la realizzazione dell'efficientamento energetico dell'impianto di illuminazione portuale.

Monti ha sottolineato che però l'impegno principale per una profonda riqualificazione dello scalo è stato subito quello di migliorare l'accoglienza dei passeggeri in partenza per le isole minori, le Egadi e Pantelleria, al riparo da ogni situazione climatica: sono iniziati, infatti, i lavori del Trapani Fast Ferry Terminal sulla banchina Dogana, un progetto del valore di 1,2 milioni di euro. Il Trapani Fast Ferry Terminal avrà una lunghezza lineare di 80 metri, una superficie coperta di 680 metri quadri, aree esterne di 470 metri quadri, sala d'attesa climatizzata, bar, servizi igienici, sedute interne ed esterne, otto postazioni di biglietteria.