



Primo piano:

- **Assoporti : I porti del Mezzogiorno**
(Il Secolo XIX, Il Nautilus, Messaggero Marittimo, Ansa, Ferpress, Nuovo Quotidiano di Puglia Informare)

Dai Porti:

Genova:

"...fermo dell'autotrasporto del 11 al 15 dicembre..."
(The Medi Telgraph, Messaggero Marittimo, Ansa, Primo Magazine)

"...I nodi del dopo Morandi..." (Il sole 24 Ore)

"...Sei opere per rendere competitiva la Liguria..." (Il Sole 24 ore)

Ravenna:

"...Edison avvia la 1^catena logistica integrata di GNL..."
(L'Informatore Navale, Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...PortiMsc Sinfonia..."
(Messaggero Marittimo, Il Tirreno, Ansa, Seareporte)

"...La strigliata della Cisl: tempi troppo lunghi per le infrastrutture..."
(Il Telegrafo)

Piombino:

"...Accordi Istituzioni-PIM..." (Informare)

Napoli:

"...Porto Verde, protocollo tra enel, AdSP e Caremar..."
(Messaggero Marittimo)

Brindisi:

"...Impianto Edison al porto per il rifornimento di gas..." (Brindisioggi)

"...Concorso d'idee per Via del Mare..." (Newspam)

Bari:

"...Rifiuti, soldi tabacchi nel buco nero del porto..."
(La Gazzetta del Mezzogiorno)

Messina:

"...Tremestieri, arrivata la draga "Rex Primo"..."
(Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

"...Risolti i dubbi sull'Autorità portuale adesso è il turno della questione Zes..."
(Quotidiano di Sicilia, Gazzetta del Mezzogiorno, Nuovo Quotidiano di Puglia)

Palermo:

"...raddoppia lo scalo: 220 milioni di investimenti..." (Il Secolo XIX)

Altre notizie dai porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il secolo XIX

Assoporti in pressing sul governo «Rischiamo un ruolo marginale»

Simone Gallotti /GENOVA Qualcosa si è incrinato. Perché, spiegano i presidenti dei porti del Sud Italia che si sono radunati ieri a Bari all' evento di Assoporti, gli scali italiani rischiano di essere lasciati soli. «In Cina, a Dubai, a Singapore è il governo a fare la politica dei porti. Da noi invece manca la sensibilità per considerare strategico il nostro settore» dice Zeno D' Agostino, numero uno dell' associazione. E l' associazione ieri ha incassato l' assenza dei rappresentanti dell' esecutivo «facendo però il pieno di persone in sala» rimarca d' Agostino. Assoporti si ricompatta dunque sulle grandi sfide e sulle necessità: «Manca una visione: o la recuperiamo oppure la nostra portualità non ha futuro» attacca Pietro Spirito, presidente dell' Authority di Napoli e Salerno. Ma serve anche l' appoggio del governo: sulle Autostrade del Mare, che l' Europa finanzia totalmente nel Nord Europa, perché coperte da rotte tra Stati membri, mentre «le nostre lo sono solo parzialmente» perché toccano, ad esempio, l' Italia e l' Africa. Per Asso porti il tema diventa ancora più importante se rapportato allo sviluppo dei porti del Sud, in crisi sul fronte dei container. «Stiamo diventando un luogo del tutto marginale, per nostra scelta: non c' è più una visione nazionale».

Anche nel confronto con l' Europa i porti italiani rischiano di rimanere soli: in ballo c' è il tema della fiscalità, con Bruxelles che chiede alle nostre Authority di pagare le tasse. «Ormai questo tema lo seguiamo solo noi, non il governo. Non si può solo dire che l' Europa non va bene: noi stiamo combattendo, ma abbiamo instaurato un dialogo». E l' esito del tavolo di confronto con l' Europa è determinante: sul piatto ci sono centinaia di milioni di investimenti nei porti che potrebbero essere considerati aiuti di Stato.

«La crisi del transhipment nel mezzogiorno è colpa, tra l' altro, della concentrazione del settore - spiega Massimo Deiana, presidenti dei porti della Sardegna -Da 20 player siamo passati al confronto consolo tre grandi alleanze».

Ecco perché le Zes potrebbero ridare vita alle banchine del Mezzogiorno.

-

I porti nel Mezzogiorno, navigazione in calma piatta

Ha avuto svolgimento nel salone della stazione marittima di Bari un importante e qualificato convegno il cui titolo "I porti del mezzogiorno" molto induceva a pensare, anche per i profani, di acquisire in termini prospettici, programmatici, di sviluppo, nozioni riguardanti una spinta verso migliori lidi, sia in termini di infrastrutture che di traffici, siano essi merci o passeggeri.

Premesso che gli interventi, ad iniziare dal padrone di casa della AdSP MAM il prof. Avv. Ugo Patroni Griffi, unitamente ai colleghi del Mare Tirreno Centrale, del Mare di Sardegna, del vicino mar Ionio, e ai saluti istituzionali e dei massimi rappresentanti di Assoporti, hanno reso quantomai frizzante, fluida, discorsiva e attrattiva una esposizione che forse è risultata avara di confronto proprio con chi deve dare le macro direttive di sviluppo di un sistema portuale, di recente riorganizzato ma forse oggi un Po... in mare calmo! Mi riferisco alla Regione ma in particolare al Governo nazionale.

I vari presidenti delle adsp, al netto delle loro peculiarità commerciali ed infrastrutturali ed al netto delle azioni di sviluppo in progresso, ognuno con lo stile proprio e con la più peculiare forma, per alcuni molto diretta e simpaticamente piccante, hanno evidenziato come al momento necessiti con urgenza un raccordo strategico nazionale non solo se rapportato ai cospicui investimenti economici ma in particolare per far riaffiorare la voglia di commercio via mare nel bacino sud del mar Mediterraneo in parte compreso tra i noti porti del nord Europa e quello scippato all'Europa del Pireo, che più che un porto pare, dati alla mano, un aereo decollato e già al sicuro in alta quota.

Alcuni di loro, poi, con l'apprezzatissimo garbo professionale, hanno evidenziato come l'attuale modello di sviluppo inteso come zone economiche speciali ZES, di cui l'Italia si va a fornire, viaggia in alto mare anche per le difficoltà di concertazione politica e territoriale ovvero dell'oggetto commerciale a cui destinare le ZES, che non debbono essere dipinte come volano di sviluppo e di coesione, allorquando poi mostrano limiti operativi anche di reale partenza incentivante.

Brevi cenni sulla politica industriale con passaggi sullo sviluppo dei porti integrati con la città ospitante e quindi con la retroportualità, oggi essenza di vita e di sviluppo del porto aperto e senza barriere incluso della cives, hanno ricondotto gli ospiti a sollecitazioni forti sui possibili scenari, a dire il vero non rosei nel breve e nel medio periodo, ovviamente non facendo riferimento solo alla Puglia. Certo forse il troppo studio non basta o inquina le veloci scelte strategiche che il traffico, e quindi il sottostante investimento, impone oggi più di ieri, anche alla luce delle "crepe" che si appalesano sul sistema comunità Europea a volte sorda e distratta rispetto alla giusta considerazione dei gioielli di casa sua...

I player mondiali che si vuole sollecitare ad investire nel sud Italia ragionano con schemi semplici: tempi amministrativi e burocratici fulminei, disponibilità di infrastrutture efficienti ed efficaci con un occhio all'ambiente ed all'impatto su di esso.

In sintesi il nemico vero è il tempo. Sì, proprio il trascorrere del tempo, che per altri imprenditori di altri continenti è la guida e la rotta da seguire, da noi invece costituisce proprio il nemico da esorcizzare.

Meglio forse farselo amico e pensare che parlare, nel confronto se pur lodevole esercizio nobile e democratico, può per l'ardito obiettivo di sviluppo dei porti del mezzogiorno, che tarda ad aversi e forse a concepirsi altresì, servirà nella misura in cui si seguono i tempi dell'interesse allo sviluppo di imprenditori di altri continenti pronti ad investire in uno dei Paesi del mondo di riconosciuta bellezza e fascino che, ahimè, spesso sottende limiti, limitazioni, vincoli e condizioni che mal si conciliano con la spinta di investimento che tutti attendono oggi dai porti del mezzogiorno.

Ci si augura quindi una maggiore azione di alta amministrazione, evidentemente al passo coi tempi di sfide internazionali, non solo di sviluppo ma anche di metodo.

Teodoro Nigro

Convegno “I porti del mezzogiorno” a Bari

D’Agostino chiede una rinnovata politica dei porti per il Paese

BARI – Si è svolto nel terminal crociere il convegno “I porti del mezzogiorno”, organizzato da Assoport, con la collaborazione dell’AdSp del mare Adriatico meridionale.

Accolti da una platea numerosissima, i relatori hanno affrontato i principali temi dei porti del mezzogiorno con la moderazione della giornalista Maddalena Tulanti.

Dopo i saluti introduttivi del sindaco di Bari e del rappresentante della Regione Puglia, che hanno sottolineato l’importanza del settore portuale per l’economia e per lo sviluppo, sono iniziati gli interventi dei presidenti delle Authorities di Sistema del mezzogiorno.

Il presidente dell’AdSp del mar Tirreno centrale Pietro Spirito si è soffermato sulla necessità di riavere una visione realistica e complessiva del Paese e di collocare i porti e, in particolare i porti del mezzogiorno, in questa visione. Per il presidente dell’AdSp del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, le Zone economiche speciali (Zes) possono essere uno strumento importante per il Sud e, in questo senso, i porti possono essere il traino degli sviluppi connessi.

È toccato poi a Massimo Deiana, presidente dell’AdSp del mare di Sardegna affrontare il tema del transhipment che da alcuni anni è in forte crisi e, proprio per questo, deve essere integrata con altre attività e traffici. Il presidente dell’AdSp del Mar Ionio, Sergio Prete, ha chiuso gli interventi sugli scali del mezzogiorno con una relazione sul Sud quale fattore di sviluppo per il Paese, illustrando dati e potenziali di notevole interesse.

I lavori si sono conclusi con l’intervento del presidente di Assoport, Zeno D’Agostino, il quale ha chiesto al Governo una politica portuale decisa e chiara. Inoltre, ha illustrato le numerose iniziative e attività dell’Associazione che stanno andando avanti in sede nazionale e dell’Unione.

Ha poi concluso dichiarando: “Ci mettiamo a disposizione in maniera seria e concreta con il nostro lavoro per sostenere ed affiancare il Governo nell’affrontare le tematiche del nostro settore in modo costruttivo, grazie anche al ruolo di vice presidente recentemente acquisito in Espo (European sea ports organization) a Bruxelles”.

Porti: Decaro, riqualificare la costa e potenziare infrastrutture

Sindaco di Bari al convegno 'I porti del Mezzogiorno'

(ANSA) - BARI, 3 DIC - "Guardiamo al mare con grande attenzione, non a caso stiamo attuando un piano di riqualificazione dei 42 km di costa e puntiamo sul potenziamento delle infrastrutture con la realizzazione della 'camionabile' che collegherà il porto di Bari con la statale 16, creando in un'area specifica la cosiddetta ZES - Zona economica speciale - che permetterà agli operatori economici di usufruire di sgravi fiscali che ci faranno guardare con più fiducia allo sviluppo del settore portuale". Lo ha detto il sindaco di Bari, Antonio Decaro, intervenendo nel terminal crociere al convegno 'I Porti del Mezzogiorno' organizzato da Assoporti.

"Vogliamo rendere il porto - ha proseguito Decaro - un'area attrattiva per l'intera cittadinanza, non a caso recentemente, grazie alla collaborazione con l'Autorità portuale e l'Accademia di Belle arti, abbiamo realizzato una installazione luminosa sui silos del grano che dalle 21 a mezzanotte restano illuminati creando nuovi interessi artistici nel profilo della città".

"Puntiamo ad una sana competitività tra porti - ha aggiunto il comandante del Porto di Bari, contrammiraglio Giuseppe Meli - offrendo uno snellimento nelle procedure di attracco con una riduzione delle attese delle navi in rada, garantendo sempre la sicurezza e migliorando l'offerta complessiva".

"La realizzazione delle Zes - ha concluso il presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi - servirà a mettere il Mezzogiorno al centro dell'agenda economica del Paese e consentirà di colmare un gap secolare con i porti del Nord, favorendo innovazione e stabile occupazione attraverso una defiscalizzazione e una semplificazione delle procedure burocratiche".

I porti del mezzogiorno a Bari. D'Agostino chiede una rinnovata politica dei porti per il Paese

(FERPRESS) – Bari, 4 DIC – Si è svolto nel terminal crociere di Bari il convegno “I porti del mezzogiorno”, organizzato da Assoporti, con la collaborazione dell’AdSP del Mare Adriatico Meridionale. Accolti da una platea numerosissima, i relatori hanno affrontato i principali temi dei porti del mezzogiorno con la moderazione della giornalista Maddalena Tulanti.

Dopo i saluti introduttivi del Sindaco di Bari e del rappresentante della Regione Puglia, i quali hanno sottolineato l’importanza dei porti per l’economia e per lo sviluppo, è stato dato il via agli interventi dei Presidenti delle AdSP del Mezzogiorno.

Il Presidente dell’AdSP del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito si è soffermato sulla necessità di riavere una visione realistica e complessiva del Paese e di collocare i porti e, in particolare i porti del mezzogiorno, in questa visione. Per il Presidente dell’AdSP del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi, le Zone Economiche Speciali possono essere uno strumento importante per il Sud e, in questo senso, i porti possono essere il traino degli sviluppi connessi. E’ toccato poi a Massimo Deiana, Presidente dell’AdSP del Mare di Sardegna affrontare il tema del transshipment che da alcuni anni è in forte crisi e, proprio per questo, deve essere integrata con altre attività e traffici. Il Presidente dell’AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete, ha chiuso gli interventi sui porti del Mezzogiorno con una relazione sul Sud quale fattore di sviluppo per il Paese, illustrando dati e potenziale di notevole interesse.

La mattinata è stata chiusa dal Presidente di Assoporti, Zeno D’Agostino, il quale ha chiesto al Governo una politica dei porti decisa e chiara. Inoltre, ha illustrato le numerose iniziative e attività dell’Associazione che stanno andando avanti in sede Nazionale e dell’Unione.

Ha poi concluso dichiarando, “Ci mettiamo a disposizione in maniera seria e concreta con il nostro lavoro per sostenere ed affiancare il Governo nell’affrontare le tematiche del nostro settore in modo costruttivo, grazie anche al ruolo di Vice Presidente recentemente acquisito in ESPO (European Sea Ports Organization) a Bruxelles.”

Il ruolo strategico dei porti per lo sviluppo del Sud

Confronto a Bari tra i presidenti delle Authority

● Organizzato da Assoporti, si svolge oggi presso il terminal crociera del porto di Bari il convegno sul tema "I porti del Mezzogiorno" con la partecipazione dei presidenti delle Authority portuali del Sud e con rappresentanti istituzionali e di governo per parlare di Zone economiche speciali e di Via della Seta. L'incontro sarà moderato da Maddalena Tulanti. Alle 9.30 porteranno i saluti istituzionali ai convegnisti il presidente della Regione Michele Emiliano, il sindaco di Bari Antonio Decaro e il comandante della Capitaneria di porto Giuseppe Meli.

A seguire: Pietro Spino, presidente dell'Authority portuale del Tirreno Centrale, parlerà dello "Scenario strategico dei porti meridionali tra Mediterraneo e Via della Seta"; Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Authority di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, illustrerà "Il ruolo delle Zes per lo sviluppo dei porti meridionali"; Massimo Deiana, presidente dell'Authority portuale di sistema della Sardegna, affronterà il tema della "crisi del transshipment nei porti del Mezzogiorno"; Sergio Prete, presidente dell'Authority di sistema portuale dello Ionio, parlerà dei "Porti meridionali come fattore decisivo di sviluppo e di insediamento industriale. Ad Adriano Giannola, presidente della Svimetz



Il tema

Zone economiche speciali e nuova Via della Seta al centro del seminario

toccherà il compito di relazionare su "Evoluzione demografica e sviluppo dei porti meridionali". Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti, spiegherà il ruolo dell'associazione nella valorizzazione e crescita dei porti meridionali.

A seguire sono previsti gli interventi di due esponenti del governo: il sottosegretario allo Sviluppo economico Andrea Cioffi, parlerà della "Politica industriale nel Mezzogiorno"; Edoardo Rixi, vice ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, illustrerà "La politica nazionale per i porti meridionali".

Ugo Patroni Griffi ha ricordato nei giorni scorsi in un altro convegno che le Zes possono essere il laboratorio di politiche anticicliche, generatrici di valore sia in termini economici che di capitale umano. «La scelta italiana di mettere al centro delle Zes la portualità e la logistica è assolutamente da plaudire. Si tratta del settore con uno dei moltiplicatori più alti: 2,5, che quindi può fare da volano al recupero di competitività del nostro paese. Tuttavia il risultato non è scontato. Servono le promesse semplificazioni. Serve un patto tra porti ed enti nel segno dello sviluppo», ha evidenziato Patroni Griffi. Il quale ha aggiunto che «nessun comune è obbligato ad aderire alle Zes. Anzi sono legittime scelte anti-sviluppiste. Ma se decide di aderire la politica dell'ente è condizionata a favorire lo sviluppo delle Zes, prevedendo un adeguato kit localizzativo (in termini di imposte locali e semplificazioni di competenza) e obbligandosi a non ostacolare lo sviluppo della portualità. Non potrebbe certo fare parte delle Zes il comune che si opponesse alla realizzazione delle infrastrutture necessarie a sostenere lo sviluppo dell'economia retroportuale, o all'insediamento dei servizi essenziali quali il SG o il bunkeraggio ed i nuovi carburanti come il gnl».

O.Mar.

D'Agostino (Assoporti) ha chiesto al governo una politica dei porti decisa e chiara

Convegno ieri a Bari sui porti del Mezzogiorno

Il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Zeno D'Agostino, ha chiesto al governo una politica dei porti decisa e chiara. In occasione del convegno "I porti del Mezzogiorno" tenutosi ieri presso il terminal crociere di Bari, che è stato organizzato da Assoporti con la collaborazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, D'Agostino ha specificato che l'associazione si mette a disposizione in maniera seria e concreta «per sostenere ed affiancare il governo nell'affrontare le tematiche del nostro settore in modo costruttivo, grazie anche al ruolo di vice presidente recentemente acquisito in ESPO (European Sea Ports Organization) a Bruxelles». D'Agostino, infatti, nei giorni scorsi è stato nominato vice presidente dell'associazione dei porti europei (ⁱⁿMARE del 7 novembre 2018).

Nel suo intervento all'incontro di ieri il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, si è soffermato sulla necessità di riavere una visione realistica e complessiva del Paese e di collocare i porti e, in particolare, i porti del Mezzogiorno in questa visione. Per il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, le Zone Economiche Speciali possono essere uno strumento importante per il Sud e, in questo senso, i porti possono essere il traino degli sviluppi connessi.

Il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha affrontato il tema del transhipment che da alcuni anni è in forte crisi e, proprio per questo, deve essere integrato con altre attività e traffici. Il presidente dell'AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete, ha chiuso gli interventi sui porti del Mezzogiorno con una relazione sul Sud quale fattore di sviluppo per il Paese, illustrando dati e potenziale di notevole interesse.

Porto di Genova, fermo dell'autotrasporto dall'11 al 15 dicembre Genova - Dopo cinque ore di confronto a Palazzo San Giorgio non è stato firmato alcun accordo. MATTEO DELL'ANTICO -

Genova - Dopo cinque ore di trattativa, l'intesa non è stata raggiunta. Le associazioni dell'autotrasporto, al termine del vertice che si è tenuto questo pomeriggio a Palazzo San Giorgio, hanno deciso di non firmare l'accordo proposto da Authority e terminalisti ed hanno proclamato un fermo nel porto di Genova dall'11 al 15 dicembre. La protesta, se non sarà revocata, è destinata a paralizzare completamente non solo lo scalo ma l'intera città. I camionisti hanno chiesto all'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona di risolvere il problema delle infinite attese dei Tir nei terminal e hanno chiesto indennizzi per le imprese del settore da parte dei terminalisti dopo la prima ora di attesa dei camion in banchina.

Al tavolo hanno partecipato le sigle dell'autotrasporto Fita-Cna, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fiap e Trasportounito, i terminalisti, gli spedizionieri genovesi ed i vertici di Palazzo San Giorgio. Giovedì è previsto un altro incontro tra tutte le parti coinvolte: l'obiettivo dell'Authority è quello di convincere l'autotrasporto a revocare il fermo che avrebbe, a pochi giorni da Natale e dopo il crollo di Ponte Morandi, pesanti ripercussioni sia sulla città che sull'intero tessuto produttivo regionale e del Nord Italia.

Genova: appello alla calma di Confetra

Preoccupata per protesta dell'autotrasporto

Massimo Belli Pubblicato 23 ore fa il giorno 3 dicembre 2018 Da Massimo Belli

Genova

ROMA – “Non vi è dubbio che i problemi denunciati dall'autotrasporto siano risalenti nel tempo e che gli stessi si siano amplificati a seguito del crollo del Ponte Morandi, ma proprio quest'ultimo evento ha minato e reso più fragile la possibilità del porto di Genova di subire azioni di rivendicazione sindacale di questa portata”.

L'appello alla calma e alla ragionevolezza arriva da Confetra, Confederazione nazionale del trasporto e della logistica. Il presidente Nereo Marcucci evidenzia: “i nostri operatori locali (spedizionieri, agenti,

terminalisti) sono fortemente preoccupati per gli esiti che potrebbero scaturire dal tavolo aperto giovedì scorso nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale e che vedrà oggi una ulteriore delicata puntata. L'autotrasporto aspetta da AdSp e operatori la sottoscrizione di impegni che oggi vanno oltre le capacità organizzative di uno scalo messo a durissima prova dal post Morandi. I temi posti dall'autotrasporto sono seri, ma non riguardano solo Genova e il tavolo dovrebbe essere esteso anche ad altri porti”

“Siamo convinti – sottolinea Marcucci – che si debba ripartire dal protocollo di intesa sottoscritto nell'Aprile scorso da Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale e operatori. Dobbiamo arrivare a dare risposte e soluzioni, ma il tema delle regole, della tracciabilità e dei modelli organizzativi deve coinvolgere tutti, anche l'autotrasporto”.

Porti: Genova, fermo tir 11-15 dicembre

Autorità riconvoca parti il 6/12

(ANSA) - GENOVA, 4 DIC - Dall'11 al 15 dicembre i tir non faranno servizio da e per il porto di Genova. Non c'è accordo e dopo una lunga discussione le associazioni che rappresentano le aziende dell'autotrasporto hanno proclamato il fermo. "Pur apprezzando il lavoro svolto per la definizione dell'accordo di programma che deve regolare le attese dell'autotrasporto ai terminal e i conseguenti indennizzi, non essendosi verificate le condizioni per la firma le associazioni hanno deciso di dichiarare il fermo dei servizi", annunciano Cna, Confartigianato, Fai, Fiap e Trasportounito chiedendo intanto anche l'intervento del ministero dei Trasporti. Gli autotrasportatori sono in agitazione dal 22 novembre per protestare contro i tempi di attesa sempre più lunghi per le operazioni di carico e scarico in porto, che solo nel 2018 sono costati 25 milioni. Per scongiurare il blocco, particolarmente pesante dopo il crollo di ponte Morandi e in vista del Natale, il presidente del porto Signorini ha convocato un altro incontro per il 6.

Genova non può diventare il fronte della protesta dell'autotrasporto

4 dicembre 2018 - Non vi è dubbio che i problemi denunciati dall'autotrasporto siano risalenti nel tempo e che gli stessi si siano amplificati a seguito del crollo del Ponte Morandi, ma proprio quest'ultimo evento ha minato e reso più fragile la possibilità del Porto di Genova di subire azioni di rivendicazione sindacale di questa portata.

L'appello alla calma e alla ragionevolezza arriva da Confetra, Confederazione nazionale del trasporto e della logistica. Il presidente Nereo Marcucci evidenzia: "i nostri operatori locali (Spedizionieri, Agenti, Terminalisti) sono fortemente preoccupati per gli esiti che potrebbero scaturire dal tavolo aperto giovedì scorso in Adsp MLO e che vedrà lunedì 3 una ulteriore delicata puntata. L'autotrasporto aspetta da AdspMLO e operatori la sottoscrizione di impegni che oggi vanno oltre le capacità organizzative di uno scalo messo a durissima prova dal post Morandi.

I temi posti dall'autotrasporto sono seri, ma non riguardano solo Genova e il tavolo dovrebbe essere esteso anche ad altri porti. Siamo convinti che si debba ripartire dal protocollo di intesa sottoscritto nell'aprile scorso da Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità di sistema portuale Mlo e operatori. Dobbiamo arrivare a dare risposte e soluzioni, ma il tema delle regole, della tracciabilità e dei modelli organizzativi deve coinvolgere tutti, anche l'autotrasporto".

Il Secolo XIX

I nodi del dopo -Morandi

il prossimo mese di marzo e, quindi, da aprile ci saranno due rampe, una per senso di marcia, per collegare la strada Guido Rossa con il casello di Genova aeroporto.

Entro l'anno è, invece, previsto un altro traguardo importante per la viabilità della Valpolcevera: la riapertura di via Perlasca che, secondo le dichiarazioni del sindaco Bucci, dovrebbe tornare interamente percorribile prima di Natale. Intanto sul fronte dell'autotrasporto sono in arrivo altri giorni di passione. Dopo cinque ore di trattativa, l'intesa non è stata raggiunta. Le associazioni dell'autotrasporto, al termine del vertice che si è tenuto ieri a Palazzo San Giorgio, hanno deciso di non firmare l'accordo proposto da Authority e terminalisti ed hanno proclamato un fermo nel porto di Genova dall'11 al 15 dicembre. La protesta, se non sarà revocata, è destinata a paralizzare completamente non solo lo scalo ma l'intera città. I camionisti hanno chiesto all'Autorità di sistema portuale di Genova Savona di risolvere il problema delle infinite attese dei Tir nei terminal e hanno chiesto indennizzi per le imprese del settore da parte dei terminalisti dopo la prima ora di attesa dei camion in banchina.

Al tavolo hanno partecipato le sigle dell'autotrasporto Fita-Cna, Confartigianato Trasporti, Fai-Conftrasporto, Fiap e Trasportounito, i terminalisti, gli spedizionieri genovesi ed i vertici di Palazzo San Giorgio. Giovedì è previsto un altro incontro tra tutte le parti coinvolte: l'obiettivo dell'Authority è quello di convincere l'autotrasporto a revocare il fermo che avrebbe, a pochi giorni da Natale e dopo il crollo di Ponte Morandi, pesanti ripercussioni sia sulla città che sull'intero tessuto produttivo regionale e del Nord Italia.

sei opere per rendere competitiva la Liguria

Una descrizione indovinata di Genova è «la bella addormentata che vive isolata in un bel castello».

Sono note a tutti infatti le bellezze di tutto il territorio ligure e di Genova: le spiagge, i palazzi nobiliari del centro città, i piccoli villaggi abbarbicati sulle montagne, le viste mozzafiato di un mare meraviglioso. Un patrimonio però non sfruttato in tutte le sue potenzialità a causa dell'isolamento dal resto del Paese. In un momento in cui il mondo corre, la Regione e la città non hanno ancora un sistema di infrastrutture adeguato ai tempi. Ci vuole più di un'ora oggi per arrivare in treno da Milano, i container faticano a uscire dal porto velocemente perché mancano i doppi binari per collegarsi alla linea ferrata, il traffico est-ovest è troppo lento per mancanza di strade "veloci" come la prevista gronda. Tutto questo si è aggravato ulteriormente con il crollo, sulla medesima direttrice, del ponte Morandi.

Tutto ciò deve cambiare.

Non più tardi di qualche giorno fa, nella riunione annuale di Confindustria, è stato detto che la situazione attuale non è più sostenibile;

le infrastrutture devono essere realizzate velocemente pena la decrescita e la perdita continua di sana occupazione. È inconcepibile e non giustificabile che ci sia ancora da discutere se realizzare le sei opere fondamentali: Il terzo valico ferroviario che permetterebbe di fare viaggiare treni da 750 metri di lunghezza e di togliere dalla strada 500 lir per ogni viaggio (lavori già realizzati per oltre il 40% e opera totalmente finanziata); La gronda autostradale est-ovest: già approvata dalla Commissione europea; La nuova diga foranea: per permettere anche alle nuove navi larghe più di 60 metri, di operare; Il raddoppio della linea ferrovia verso la Francia: parte è ancora a binario unico; Il riassetto delle stazioni ferroviarie della città di Genova La Tav Torino-Lione: parte del corridoio europeo Kiev-Barcellona I tre governatori del triangolo industriale Milano-Torino-Genova lo hanno "gridato": sono circa 14 i miliardi di investimenti necessari per la realizzazione di tali opere da sviluppare velocemente. Sono la base utile per creare occupazione sana e sviluppo dei territori e delle industrie. Già oggi è più conveniente muovere un container a Rotterdam che a Genova; il porto di Singapore, con i lavori di ingrandimento in corso, muoverà il doppio dei container di tutta l'Europa.

Se Genova non si doterà delle adeguate infrastrutture, il gap con i suoi competitor aumenterà: sempre più traffici andranno in nord Europa e il porto di Genova, la prima industria della Regione, si spegnerà poco alla volta.

In questo contesto ci sono anche progetti che cercano di proseguire nel proprio percorso. Fra questi Great campus che, una volta completato, sarà il più grande parco scientifico e tecnologico in Italia. Lo

- segue

sta sviluppando Ght Spa sulla collina degli Erzelli: su 400mila metri quadrati ci sono già 20 aziende (Siemens, Esaote, Ericsson, Liguria Digitale, Talent Garden, oltre al Centre for Human Technologies dell' Istituto Italiano di Tecnologia) e 2mila persone. Entro il 2023 lì si trasferirà l' intera sezione di Ingegneria della Scuola politecnica di Genova, un' unica nuova sede di 60mila metri quadrati che ospiterà 5.500 fra studenti, ricercatori, dottorandi e docenti, con una biblioteca interdipartimentale di 3.200 metri quadrati e un' aula magna di 400 posti. Great campus ospiterà anche il più grande Ospedale del Ponente.

Avrà un parco pubblico di 200mila metri quadri e un sistema di mobilità green molto avanzato. In Great campus sono già stati investiti 250 milioni di euro tutti finanziati da privati e ne sono previsti 800 a completamento (8/10 anni). Un vero motore per il territorio che potrà creare occupazione e che sta attraendo l' interesse di investitori nazionali e internazionali Il mondo corre, dobbiamo uscire dall' isolamento; vivere nel bel castello non è più di moda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Luigi Predeval

RAVENNA: Edison avvia la 1^a catena logistica integrata di GNL che renderà sostenibile il trasporto marittimo

Contemporaneamente, Edison annuncia l'accordo con Knutsen per la costruzione della nave che porterà il GNL ai depositi.

Milano, 30 novembre 2018 – Edison avvia in Italia la prima catena logistica integrata di GNL small scale (impianti di gas naturale liquefatto su piccola scala) con un piano di sviluppo di mobilità sostenibile nel settore del trasporto sia terrestre sia marittimo, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi fissati a livello europeo di riduzione della CO2 e all'abbattimento di altre emissioni e polveri. Edison annuncia la costituzione insieme a PIR (Petroliera Italiana Rumena) di Depositi Italiani GNL, la newco (51% PIR, 49% Edison) che realizzerà il deposito al porto di Ravenna con un investimento di 100 milioni di euro.

Il deposito, che entrerà in esercizio nel 2021, avrà una capacità di stoccaggio di 20.000 metri cubi di GNL e una movimentazione annua di oltre 1 milione di metri cubi di gas liquido, rendendo disponibile in Italia il GNL per l'alimentazione di almeno 12.000 camion e fino a 48 traghetti all'anno.

Edison si occuperà della costruzione del deposito e utilizzerà l'85% della capacità (la rimanente quota del 15% verrà venduta a terzi da Depositi Italiani GNL).

"Siamo orgogliosi di annunciare questi accordi che consolidano il nostro ruolo di primo importatore in Italia di GNL – afferma Marc Benayoun, Amministratore Delegato di Edison. "Non solo garantiamo al Paese una nuova fonte di approvvigionamento di GNL creando una nuova infrastruttura, ma contribuiamo alla costruzione di un futuro di energia sostenibile permettendo il raggiungimento degli obiettivi della COP21, della direttiva europea DAFI e della SEN grazie all'abbattimento delle emissioni prodotte dai trasporti marittimi e terrestri pesanti che tale nuovo combustibile rende possibile."

"PIR è entusiasta delle prospettive di sviluppo del GNL e del progetto di deposito" dichiara Guido Ottolenghi, Amministratore Delegato di PIR. "Si tratta di una grande opportunità per il Paese e per il porto di Ravenna e di una nuova e stimolante frontiera tecnologica e operativa per la logistica dei carburanti. Siamo fiduciosi che l'iniziativa porterà sviluppo al nostro territorio e all'Italia".

PIR, operatore storico di logistica e stoccaggio del Porto di Ravenna, in qualità di proprietario dell'area di Porto Corsini e concessionario della banchina, garantirà il diritto di superficie per l'uso dell'area, e offrirà i servizi legati all'utilizzo della banchina e al ricevimento delle autobotti.

Contemporaneamente, Edison ha sottoscritto un charter party agreement con l'armatore norvegese Knutsen OAS Shipping per la realizzazione e l'uso di una nave che trasporterà il GNL ai depositi costieri. Con 30.000 metri cubi di capacità, questa è una delle poche navi al mondo con tali caratteristiche e potrà caricare il GNL in tutti i terminali europei.

- segue

“Il nostro piano di sviluppo nel GNL small scale – dichiara Pierre Vergerio, Executive Vice President Gas Midstream Energy Management di Edison – prevede la realizzazione di un sistema di depositi costieri, di cui l’impianto di Ravenna è solo il primo. Il nostro obiettivo è raggiungere il 25% del mercato italiano al 2030 quindi Ravenna è solo il primo passo. I vantaggi in termini di emissioni del GNL rispetto ai combustibili fossili tradizionali sia nel trasporto terrestre che nel trasporto marittimo sono evidenti, così come è evidente il vantaggio ambientale per le aree isolate. Stimiamo che il progetto consenta di evitare 6 milioni di tonnellate di CO2 lungo il proprio ciclo di vita.”

Contemporaneamente, Edison ha sottoscritto un charter party agreement con l’armatore norvegese Knutsen OAS Shipping per la realizzazione e l’uso di una nave che trasporterà il GNL ai depositi costieri. Con 30.000 metri cubi di capacità, questa è una delle poche navi al mondo con tali caratteristiche e potrà caricare il GNL in tutti i terminali europei. “Il nostro piano di sviluppo nel GNL small scale – dichiara Pierre Vergerio, Executive Vice President Gas Midstream Energy Management di Edison – prevede la realizzazione di un sistema di depositi costieri, di cui l’impianto di Ravenna è solo il primo. Il nostro obiettivo è raggiungere il 25% del mercato italiano al 2030 quindi Ravenna è solo il primo passo. I vantaggi in termini di emissioni del GNL rispetto ai combustibili fossili tradizionali sia nel trasporto terrestre che nel trasporto marittimo sono evidenti, così come è evidente il vantaggio ambientale per le aree isolate. Stimiamo che il progetto consenta di evitare 6 milioni di tonnellate di CO2 lungo il proprio ciclo di vita.”

Un deposito Gnl per il porto di Ravenna

Accordo tra Edison e Pir, sarà in funzione nel 2021

Pubblicato 22 ore fa il giorno 3 dicembre 2018 Da Giulia Sarti

T&C_ approdo ravenna deposito gnl

image_pdfimage_print

MILANO – Partiranno a Gennaio 2019 i lavori per la costruzione del deposito Gnl nel porto di Ravenna. A realizzarlo sarà la newco Depositi italiani Gnl costituita al 51% da Pir e per il 49% da Edison e guidata dall'amministratore delegato Alessandro Gentile, per un costo di circa 100 milioni di euro.

I tempi per l'entrata in funzione del deposito sono fissati al 2021, con una capacità di stoccaggio di 20 mila metri cubi di Gnl, l'85% del quale sarà utilizzato dalla Edison a cui spetterà la costruzione, la parte rimanente sarà invece venduto a terzi dalla nuova compagnia.

Pir, proprietario dell'area di porto Corsini e concessionario della banchina, garantirà il diritto di superficie per l'uso dell'area, e offrirà i servizi legati all'utilizzo della banchina e al ricevimento delle autobotti.

In tale prospettiva Edison ha stipulato un contratto di lungo termine di 12 anni (rinnovabile di altri 8) con l'armatore norvegese Knutsen Oas shipping per il noleggio di una nave Gnl da 30.000 metri cubi. La nave sarà realizzata da Hyundai Heavy Industries nel cantiere navale di Mipo in Corea del Sud e sarà consegnata nella prima metà del 2021.

La costruzione del deposito a Ravenna fa parte del progetto Small scale Lng con cui Edison mira a introdurre nell'Italia continentale il gas naturale liquefatto come combustibile alternativo per la mobilità sostenibile nei trasporti pesanti e marittimi su piccola scala. La nave rifornirà quindi il deposito Small scale Lng e potrà approvvigionarsi grazie all'ampio portafoglio di contratti di Gnl a lungo termine detenuto da Edison.

Sarà equipaggiata con un motore dual fuel ad alta efficienza, alimentato a Gnl e diesel marino, e dotata di un'unità di liquefazione che permette una maggiore flessibilità operativa e sostenibilità ambientale.

Alla firma dell'accordo a Milano erano presenti anche i sottosegretari Siri e Saltamartina che hanno espresso la soddisfazione del Governo per il progetto.

Daniele Rossi, presidente AdSp di Ravenna ha parlato di un "progetto credibile con aziende serie. Il porto di Ravenna diventa punto di riferimento per la promozione del gas come energia sostenibile".

PORTIMsc Sinfonia per la prima volta a Livorno

La nave sbarcherà nello scalo labronico oltre 2mila crocieristi

LIVORNO – Msc Sinfonia, una delle 15 navi della flotta Msc Crociere attualmente in servizio, toccherà per la prima volta il porto di Livorno con oltre 2.000 crocieristi.

La nave potrà quindi aggiungere al suo pacchetto di destinazioni toccate in tutti i mari del mondo anche la città di Livorno, una tra le più importanti mete crocieristiche del Mediterraneo. Inoltre, a testimonianza dell'impegno della compagnia sul porto di Livorno, in estate arriverà anche Msc Fantasia che per tutta la stagione sarà porto di imbarco anche nello scalo labronico che diventerà, quindi, per chi lo desidera uno dei punti di arrivo e partenza dell'itinerario.

“Livorno è una tappa strategica per gli itinerari di Msc Crociere. Nel 2019 le navi della Compagnia arriveranno qui per 32 volte movimentando circa 115.000 passeggeri, il 130% in più rispetto all'anno in corso” ha affermato Leonardo Massa, country manager di Msc Crociere.

“Livorno è una destinazione di assoluto valore turistico. Grazie alla cooperazione e all'appoggio degli enti locali, siamo riusciti a creare una programmazione crocieristica che prevede una nostra importante e crescente presenza nello scalo livornese anche per la stagione 2019. Ciò testimonia l'importanza che questa città riveste per Msc Crociere, una posizione strategica che la rende, non solo destinazione turistica ricca di storia e di cultura, ma anche scalo efficiente tanto da essere scelto dalla nostra Compagnia come uno dei porti di imbarco del 2019”.

Msc Sinfonia tornerà a Livorno per 6 volte tra Dicembre 2018 e Aprile 2019, con un itinerario di 11 giorni e 10 notti che accompagnerà i crocieristi in 9 destinazioni partendo da Genova alla scoperta di Marsiglia, Barcellona, Valencia, Palma di Maiorca, La Valletta, Messina, Civitavecchia e naturalmente Livorno.

Msc Sinfonia è caratterizzata da una particolare eleganza nel design e nell'arredamento: con una stazza di oltre 65mila tonnellate, è dotata di 976 cabine che sono in grado di ospitare fino a 2.579 passeggeri. La nave offre numerosi spazi per l'intrattenimento, il relax, lo sport e il divertimento dedicati agli ospiti di ogni età, compresi i bambini che possono contare su miniclub, un colorato aquapark sul ponte e piscine.

Il Tirreno

Msc, traffico boom nel 2019 Oggi con 2mila turisti debutta la nave Sinfonia

La compagnia annuncia per il prossimo anno 32 tappe con 115mila passeggeri (più 130%). «Per noi Livorno diventa porto di imbarco» La compagnia annuncia per il prossimo anno 32 tappe con 115mila passeggeri (più 130%). «Per noi Livorno diventa porto di imbarco»

LIVORNO. L'assaggio lo avremo stamani: per la prima volta arriva nel porto di Livorno la Msc Sinfonia, una delle 15 navi della flotta della compagnia di love boat, a bordo più di 2mila croceristi.

«Livorno è una tappa strategica per gli itinerari di Msc Crociere», dice Leonardo Massa, country manager della compagnia croceristica, segnalando che «nel 2019 le navi di Msc arriveranno qui per 32 volte movimentando circa 115mila passeggeri, il 130% in più rispetto a quel che sta avvenendo quest'anno».

Dal quartier generale di Msc si sottolinea che «la nave potrà quindi aggiungere al suo pacchetto di destinazioni toccate in tutti i mari del mondo anche Livorno», definita come «una tra le più importanti mete croceristiche del Mediterraneo». E si insiste a ribadire un aspetto da non trascurare: «A testimonianza dell'impegno della compagnia sul porto di Livorno, in estate arriverà anche Msc Fantasia che per tutta la stagione sarà porto di imbarco anche nello scalo labronico che diventerà, quindi, per chi lo desidera uno dei punti di arrivo e di partenza dell'itinerario».

Insomma, se Livorno è a giudizio di Msc «una destinazione di assoluto valore turistico» e se «grazie alla cooperazione e all'appoggio degli enti locali», ecco che si spiega l'«importante e crescente presenza» di un colosso delle love boat che afferma di vedere nello scalo livornese «una posizione strategica che la rende, non solo destinazione turistica ricca di storia e di cultura, ma anche scalo efficiente tanto da essere scelto dalla nostra Compagnia come uno dei porti di imbarco del 2019».

L'annuncio dello stato maggiore della società di navigazione ribadisce che Msc Sinfonia tornerà a Livorno «per ben 6 volte» da ora a aprile con «un itinerario di undici giorni e dieci notti che accompagnerà i croceristi in 9 destinazioni partendo da Genova alla scoperta di Marsiglia, Barcellona, Valencia, Palma di Maiorca, La Valletta, Messina, Civitavecchia e naturalmente Livorno». La nave ha 976 cabine ed è in grado di ospitare fino a 2.579 passeggeri.

Crociere: Livorno, domani primo attracco 'Msc Sinfonia'

Entro aprile 2019 altre 6 volte in porto toscano

(ANSA) - LIVORNO, 3 DIC - Domani la 'Msc Sinfonia', una delle 15 navi della flotta Msc Crociere attualmente in servizio, toccherà per la prima volta il porto di Livorno con oltre duemila croceristi. La nave, caratterizzata da una particolare eleganza nel design e nell'arredamento (con una stazza di oltre 65.000 tonnellate è dotata di 976 cabine che sono in grado di ospitare fino a 2.579 passeggeri) tornerà nel principale porto toscano altre 6 volte tra dicembre 2018 e aprile 2019, con un itinerario di 11 giorni e 10 notti che accompagnerà i passeggeri verso 9 destinazioni, partendo da Genova alla scoperta di Marsiglia, Barcellona, Valencia, Palma di Maiorca, La Valletta, Messina, Civitavecchia e naturalmente Livorno.

"Livorno - ha affermato Leonardo Massa, Country Manager di MSC Crociere - è una tappa strategica per gli itinerari di MSC Crociere. Nel 2019 le navi della Compagnia arriveranno qui per 32 volte movimentando circa 115.000 passeggeri, il 130% in più rispetto all'anno in corso". Oltre a 'Msc Sinfonia', a testimonianza dell'impegno della compagnia sul porto di Livorno, in estate arriverà anche 'Msc Fantasia' che per tutta la stagione sarà porto di imbarco anche nello scalo livornese, diventando, quindi, per chi lo desidera uno dei punti di arrivo e partenza dell'itinerario. "Livorno - ha aggiunto Massa - è una destinazione di assoluto valore turistico. Grazie alla cooperazione e all'appoggio degli enti locali, siamo riusciti a creare una programmazione crocieristica che prevede una nostra importante e crescente presenza nello scalo livornese anche per la stagione 2019. Ciò testimonia l'importanza che questa città riveste per Msc Crociere, una posizione strategica che la rende, non solo destinazione turistica ricca di storia e di cultura, ma anche scalo efficiente tanto da essere scelto dalla nostra Compagnia come uno dei porti di imbarco del 2019".

Msc Sinfonia toccherà il porto di Livorno per la prima volta. Leonardo Massa: è una tappa strategica per gli itinerari di MSC Crociere

Msc Sinfonia, una delle 15 navi della flotta Msc Crociere attualmente in servizio, toccherà per la prima volta il porto di Livorno con oltre duemila croceristi. La nave, caratterizzata da una particolare eleganza nel design e nell'arredamento (con una stazza di oltre 65.000 tonnellate è dotata di 976 cabine che sono in grado di ospitare fino a 2.579 passeggeri) tornerà nel principale porto toscano altre 6 volte tra dicembre 2018 e aprile 2019, con un itinerario di 11 giorni e 10 notti che accompagnerà i passeggeri verso 9 destinazioni, partendo da Genova alla scoperta di Marsiglia, Barcellona, Valencia, Palma di Maiorca, La Valletta, Messina, Civitavecchia e naturalmente Livorno.

“Livorno – ha affermato Leonardo Massa, Country Manager di MSC Crociere – è una tappa strategica per gli itinerari di MSC Crociere. Nel 2019 le navi della Compagnia arriveranno qui per 32 volte movimentando circa 115.000 passeggeri, il 130% in più rispetto all'anno in corso”. Oltre a ‘Msc Sinfonia’, a testimonianza dell'impegno della compagnia sul porto di Livorno, in estate arriverà anche ‘Msc Fantasia’ che per tutta la stagione sarà porto di imbarco anche nello scalo livornese, diventando, quindi, per chi lo desidera uno dei punti di arrivo e partenza dell'itinerario. “Livorno – ha aggiunto Massa – è una destinazione di assoluto valore turistico. Grazie alla cooperazione e all'appoggio degli enti locali, siamo riusciti a creare una programmazione crocieristica che prevede una nostra importante e crescente presenza nello scalo livornese anche per la stagione 2019. Ciò testimonia l'importanza che questa città riveste per Msc Crociere, una posizione strategica che la rende, non solo destinazione turistica ricca di storia e di cultura, ma anche scalo efficiente tanto da essere scelto dalla nostra Compagnia come uno dei porti di imbarco del 2019”

IL FRONTE DEL PORTO LA FIT CHIEDE DI PORTARE A TERMINE I PROGETTI AVVIATI PER COGLIERE GLI EFFETTI POSITIVI DELLA RIPRESA

La strigliata della Cisl: «Tempi troppo lunghi per le infrastrutture»

TEMPI troppo lunghi per le infrastrutture a servizio del sistema logistico livornese: e troppi ritardi anche per avviare opere già finanziate. «Lo sviluppo e la crescita passano dalla realizzazione delle infrastrutture e nel territorio toscano anche dai porti e interporti, che rappresentano la porta per creare occupazione e competitività con il resto del Paese». Inizia così una nota congiunta della Fit-Cisl toscana e livornese firmata rispettivamente da Stefano Boni e Dario Pierfederici.

«Dobbiamo essere pronti a cogliere gli effetti positivi della ripresa – continua la Cisl – con infrastrutture moderne ed efficienti in grado di rispondere alla domanda di volume di merci trasportate. Gli accordi di programma (firmati da Regione Toscana, Rete Ferroviaria Italiana, ministero delle Infrastrutture e trasporti, Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno

Setentrionale e Interporto toscano Amerigo Vespucci) per le aree di crisi complessa del territorio livornese hanno al loro interno anche progetti per opere di vitale importanza per i nostri porti».

«Il porto di Piombino – dice la Cisl – è stato di recente ampliato e ammodernato, sono state allungate le banchine e scavati i fondali fino a 20 metri: adesso occorre concretizzare la strada 398, una bretella di 3 km di cui si attende la realizzazione da decenni, con finanziamento di 50 milioni di euro già autorizzato e conclusione dei lavori prevista nel 2021».

Per il porto di Livorno è ancora da realizzare il collegamento con il corridoio Europeo Ten-T (Trans European Network-Transport): i lavori dovevano partire nel mese di novembre con la costruzione dello 'scavalco' ferroviario che faciliterà i collegamenti tra porto e interporto di Guastic-

ce e poi proseguire con il tratto ferroviario fra Guasticce e lo svincolo Collesalveti-Vada e Firenze-Pisa. Tutto il progetto poi deve mettere in rete il porto di Livorno con l'ammodernamento/potenziamento della vecchia linea direttissima Firenze-Bologna e con l'adeguamento delle gallerie allo standard PC-80, la cui ultimazione è prevista nell'arco di tre anni, per i nuovi treni merci verso il Nord Italia e l'Europa. L'opera costa 24 milioni di euro, di cui 17 stanziati dalla Regione, 4,3 da Rete Ferroviaria Italiana e 2,5 dal ministero delle Infrastrutture. L'inizio lavori era previsto per novembre 2018 e la consegna dell'opera entro fine 2019.

«Tutte opere indispensabili – concludono i sindacalisti – cui il territorio non può rinunciare né può aspettare altro tempo. Per questo rivolgiamo un appello a tutti i soggetti preposti perché facciano presto e si possano rispettare i tempi previsti».

A.F.



LAVORO
Una veduta dell'area portuale

Accordo istituzioni-PIM per l'insediamento del centro di demolizione navale nel porto di Piombino

Siglata anche un'intesa con Nuovo Pignone-BHGE per la realizzazione di un cantiere di assemblaggio e collaudo

Venerdì a Livorno Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Comune di Piombino, Nuovo Pignone-BHGE e Piombino Industrie Marittime (PIM) hanno sottoscritto due protocolli d'intesa il cui obiettivo è di favorire il potenziamento del porto di Piombino con il sostegno di nuovi insediamenti capaci di creare lavoro e sviluppo.

Gli accordi prevedono la realizzazione di un cantiere destinato all'assemblaggio e a collaudo dei grandi moduli industriali per la compressione del gas o la produzione di energia elettrica da parte della multinazionale Nuovo Pignone-BHGE ([del 7 marzo 2018](#)) e l'insediamento del centro di demolizione di navi che sarà gestito dalla PIM, la joint venture tra la genovese San Giorgio del Porto e la livornese Fratelli Neri ([del 9 settembre 2016](#)). Lo spirito dei due protocolli è di coordinare istituzioni e imprese facilitando, nel rispetto delle normative, il loro insediamento. Secondo le stime, gli investimenti potranno raggiungere 54 milioni complessivi.

In particolare, l'accordo con PIM ha l'obiettivo di far diventare Piombino l'unico centro del Mediterraneo a svolgere attività di smantellamento delle navi secondo i principi eco-compatibili del riciclo stabiliti dalle normative comunitarie. Per realizzare il centro è stimato un investimento di 14 milioni di euro e il progetto si prevede creerà circa 200 posti di lavoro, tra operai navalmeccanici, ingegneri, tecnici ed impiegati. L'impianto di demolizione e costruzione navale sarà realizzato presso la Darsena Nord, dove due anni fa l'Autorità di Sistema Portuale ha consegnato a PIM un primo lotto di 77.415 metri quadri a terra e uno specchio d'acqua antistante di 11.125 metri quadri. Un secondo lotto è previsto sia consegnato a PIM entro la fine del 2018. L'assetto di cantiere dovrebbe essere completato entro la fine del 2019.

Il protocollo sottoscritto con PIM dovrà favorire il coordinamento delle parti per l'attivazione del cantiere navale di demolizioni, costruzioni e logistica, facilitare azioni, procedure, semplificazioni amministrative nel rispetto della normativa vigente e coordinare la definizione di accordi integrativi con soggetti terzi deputati alla realizzazione e gestione di infrastrutture di servizio pubblico.

In occasione della firma dei due protocolli il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha specificato che «questi accordi stabiliscono che in tempi prestabiliti l'interesse manifestato diventi operativo. Piombino - ha sottolineato - ha bisogno di certezze per poter ripartire». Rossi ha precisato che sia Nuovo Pignone che PIM hanno confermato pubblicamente il loro pieno interesse a andare avanti: «BHGE Nuovo Pignone, attraverso la firma di questo protocollo - ha spiegato - conferma il suo interesse per l'insediamento nell'area di Piombino». Anche il presidente di PIM, Piero Neri, ha confermato la piena intenzione di dare concretezza all'interesse per l'insediamento nel porto: «le opportunità per iniziare a produrre sin dal primo gennaio 2019 - ha dichiarato Neri - ci sono: il nostro partner ha infatti acquisito tre importanti commesse per due navi di lusso e un traghetto e su queste commesse PIM potrà intervenire concretamente aprendo prospettive per alcune centinaia di posti di lavoro».

“Porto verde”, protocollo tra Enel, AdSp e Caremar

Grazie all'accordo, le navi Caremar in porto si allacceranno al nuovo sistema di alimentazione elettrica.

“Porto verde”

NAPOLI – Sarà Napoli il primo “Porto verde” del Sud. E' stato siglato, all'interno dell'area portuale, un Protocollo d'intesa che avvia la collaborazione tra l'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale (AdSp), Enel e Caremar per la realizzazione di un'infrastruttura per l'alimentazione elettrica delle navi. I tre soggetti avviano così un rapporto che consente alle imbarcazioni Caremar in arrivo nel porto di Napoli di utilizzare l'energia elettrica e spegnere i generatori di bordo minimizzando l'inquinamento dell'aria e acustico.

L'impianto sorgerà nell'area della banchina di Calata Porta Massa nel porto di Napoli e riguarderà i collegamenti garantiti da Caremar. Grazie a questo accordo sarà ridotto l'impatto ambientale legato al traffico marittimo portuale e si darà vita al primo porto “Porto verde” del Mezzogiorno.

Il protocollo, immediatamente operativo, avrà la durata di tre anni. Caremar realizzerà l'infrastruttura necessaria e ne richiederà la connessione al distributore locale, AdSp riconoscerà a Caremar un ecobonus sui diritti di ancoraggio e di security mentre Caremar verserà ad AdSp un canone annuo per l'occupazione della porzione di area portuale e provvederà a ogni attività di manutenzione degli impianti e delle infrastrutture necessarie all'alimentazione delle proprie navi.

Enel predisporrà un'offerta per la fornitura di energia elettrica in grado di soddisfare le necessità di acquisto di Caremar ed entro il 2019 installerà infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici all'interno del porto di Napoli facendosi carico della loro manutenzione, dando un supporto importante alla realizzazione del “Porto verde”.

“L'elettrificazione – ha dichiarato Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale – costituisce parte di una complessiva strategia di miglioramento dell'impatto ambientale nei porti che deve considerare anche la realizzazione di depositi di GNL, il passaggio al led per l'illuminazione pubblica, la produzione di energie alternative. Su questo impianto complessivo siamo impegnati come Autorità del Mar Tirreno Centrale”.

“L'impegno di Enel a favore dell'ambiente e del territorio è costante e l'accordo siglato oggi – ha dichiarato Carlo Tamburi, Direttore Italia di Enel – va in questa direzione. Consentendo alle navi di spegnere i motori per tutta la durata della loro permanenza in porto, si abbattano le emissioni in atmosfera, migliorando la qualità dell'aria in città, e si riduce l'inquinamento acustico. Auspicio che l'esempio virtuoso di Caremar possa essere seguito a breve da altri operatori e da altre Autorità portuali. Grazie al contributo di Enel, saranno anche installate infrastrutture di ricarica elettrica che consentiranno ai veicoli in transito da e verso il porto di annullare le emissioni e creare un sistema integrato di mobilità cittadina senza impatto ambientale”.

“Caremar, grazie all'impegno profuso dal Comandante Vincenzo Ponti, è parte attiva e ideatrice di questo progetto – ha dichiarato Francesco Ceci, Amministratore Delegato di Caremar – Abbiamo infatti l'obiettivo di incidere in modo significativo sull'impatto ambientale generato dall'attività delle nostre navi e intendiamo compiere un salto qualitativo nell'abbattimento delle fonti inquinanti dal punto di vista atmosferico e acustico. L'accordo con la AdSp ed Enel muove in questa direzione per la parte di attività che riguarda la sosta in porto delle imbarcazioni e quindi il contatto più diretto con le aree urbane attraverso l'opzione elettrica in alternativa a quella diesel. Non ci vogliamo fermare qui. Caremar ha in programma anche la riduzione dell'inquinamento durante la navigazione. Questo risultato sarà realizzato attraverso l'adozione di nuove tecnologie sia per quanto riguarda gli apparati di propulsione che per quanto riguarda l'uso di prodotti siliconici per lo scafo. In entrambi i casi si conta di ottenere un significativo risultato abbassando i consumi di carburante per quanto riguarda la propulsione e riducendo al minimo la dispersione di residui grazie all'uso di prodotti biocompatibili”.

L'alimentazione elettrica dei traghetti Caremar per i collegamenti con le isole del Golfo sarà operativa già entro il prossimo anno.

Impianto Edison al porto per il rifornimento di gas, D'Attis: "Non può decidere solo l'Autorità di sistema"

BRINDISI – Un impianto per rifornire di gas navi e tir, D'attis chiede a Patroni Griffi un tavolo istituzionale per una decisione condivisa. "L'idea progettuale del gruppo Edison relativa alla realizzazione di un impianto per rifornire di gas navi e tir rappresenterebbe senza dubbio una grande opportunità per il porto di Brindisi- scrive il parlamentare di Forza Italia – Renderebbe possibile, infatti, una maggiore competitività dello scalo in uno scenario in profonda evoluzione come quello del Mediterraneo. D'altra parte, un impianto di tale rilevanza richiede la piena consapevolezza del territorio e non può essere di esclusiva pertinenza dell'Autorità di Sistema Portuale".

Secondo Mauro D'Attis occorre una piena condivisione dei cittadini e degli operatori economici interessati. "Proprio per questo – aggiunge – chiederò al presidente Patroni Griffi di ospitare un incontro istituzionale finalizzato ad assumere decisioni così importanti con un ampio consenso. A questo appuntamento dovranno assicurare la loro presenza i rappresentanti di Brindisi nelle istituzioni nazionali, regionali e locali nonché quelli delle associazioni economiche e ambientali. Brindisi non può perdere questa opportunità e, al contrario del passato, le scelte dovranno essere consapevoli e condivise".

Concorso d'idee per Via del Mare: tutto pronto per iniziare ma il Comune tarda a dare il proprio benestare

BRINDISI – Aggiudicato il concorso d'idee per la realizzazione di un racconto luminoso su Via del Mare, l'AdSP, stazione appaltante, è pronta per dare esecuzione all'opera. Il Presidente Ugo Patroni Griffi, però, prima di partire sta aspettando l'avallo dell'Amministrazione comunale, non perché rientri tra i passaggi formali necessari ma per una sorta di cortesia istituzionale. La risposta del Comune, però, per ragioni non conosciute, sta tardando a fornire il proprio assenso, pertanto la situazione resta stagnante.



GIRO DI VITE

Solo negli ultimi quindici giorni finanziari e funzionari delle Dogane hanno messo a segno una serie di sequestri

CONTRABBANDO

Merce contraffatta di ogni tipo passa la frontiera verso i mercati paralleli gestiti dalla criminalità organizzata

Rifiuti, soldi, tabacchi nel buco nero del porto

Traffici di ogni genere nonostante la rete dei controlli

LUCA NATALÈ

■ Contrabbando di valuta, traffici illeciti di rifiuti, merci contraffatte, documentazioni fasulle, contrabbando di droga, sigarette e specie animali protette. Rote legali e illegali che si incrociano, si intersecano, si sovrappongono, procedono in maniera speculare in una specie di processo di «globalizzazione in nero» che passa per il porto di Bari dove negli ultimi «quindici giorni» finanziari del Gruppo Bari insieme ai funzionari dell'Agenzia delle Dogane

e Monopoli hanno messo a segno diversi sequestri. A partire dalle 2.400 paia di calzature antimartinnistica contraffatte trovate su un container appena sbarcato dalla Grecia. Le scarpe destinate ad una azienda romana che commercializza i propri prodotti anche nel barese, erano prive dei requisiti di sicurezza previsti dalle normative europee e nazionali. Le certificazioni e le omologazioni che accompagnavano il carico erano riferite a scarpe antimartinnistica di ben altro tipo. Il legale rappresentante della ditta è stato deten-

to all'autorità giudiziaria. Quarantotto ore dopo, militari e doganieri hanno bloccato e posto sotto sequestro complessivamente 50 chilogrammi di tabacchi lavorati esteri e 13 chili di tabacco sfuso, tutta merce di contrabbando. «Blonde» e tabacco erano nascosti nei bagagli e all'interno delle autovetture di cittadini di nazionalità albanese, macedone, bulgare e italiana, tutti provenienti dall'Albania e dalla Grecia. Il sequestro più grosso invece ha riguardato 1.656 pallets (bancali), trovati a bordo di due autotreni cingolati, insieme ad attrezzi e accessori per imballaggi dichiarati in franchigia dei dritti doganali. Le pedane era accompagnate da false autorizzazioni di temporanea esportazione in Albania e successiva reimportazione in Italia. Sono scattati i sigilli.

Inltre i sequestri di valuta. Un fiume di denaro in piena sta passando attraverso i confini italiani a partire dai valichi doganali di Bari per finire chi sa dove sottraendosi alla giusta tassazione e con ciò causando un danno all'erario. Gli accertamenti alle frontiere dimostrano come il fenomeno del contrabbando di valuta sia strettamente connesso a reati come il riciclaggio, l'usura, la contraffazione, il finanziamento al terrorismo, la frode fiscale, l'abusivismo, i militari della Golf e i funzionari delle Dogane hanno bloccato due distinti tentativi di illecita esportazione di valuta non dichiarata per un ammontare complessivo di ben 11 mila euro occultati all'interno di bagagli trasportati a mano da cittadini di nazionalità albanese e kosovara.

I numeri, le storie e gli scenari descritti dalle decine di operazioni portate a termine in ambito portuale, raccontano come il commercio illegale, «va sempre più per mare». Sulle navi vengono stesi pesi carichi clandestini, merci «senza storia» (etichettatura e rintracciabilità) o «diversamente dichiarate» nelle bollette di imbarco e Bari è sempre più un crocevia di illegalità diffuse. Il traffico è cresciuto in maniera quasi esponenziale. «Nel paese europeo con più chilometri di costa, i controlli sono soltanto formali», documenta il rapporto annuale Economia e Legambiente. Negli ultimi anni decine di inchieste internazionali hanno interessato l'Italia per traffici illeciti soprattutto di rifiuti, merci contraffatte, prodotti agricoli e specie protette.

Il porto italiano in cui si è registrato il maggior numero di inchieste è quello di Ancona, seguito da Bari, poi ci sono Civitavecchia, Venezia, Napoli e Taranto.

Nel dossier di Legambiente, per quanto riguarda la distribuzione geografica dei porti, si racconta come l'intensificazione delle rotte europee est-ovest ha spinto i traffici sempre di più verso quelli adriatici di Ancona, Bari e Taranto, che risultano essere la naturale porta di ingresso per i commerci illegali provenienti dall'est e nord Europa, dall'Africa e dal Medio Oriente, soprattutto di prodotti contraffatti.

in breve

COLLE UDC

«Bisogna fermare le morti su strada dei lavoratori»

■ Tanto dolore per la morte del giovanissimo lavoratore coinvolto nell'incidente mentre consegnava piazze. Due le riflessioni di Cgil e Udc.
«Siamo stanchi di aggiornare i record dei giovani morti di lavoro, come sindacato rivendichiamo la nostra funzione di tutela dei lavoratori», sottolinea Cgil. Bucci segretario Cgil Bari e Maria Teresa de Benedittis Udc, «è necessario che le istituzioni locali facciano fronte comune per chiedere un intervento legislativo a livello nazionale per cambiare le condizioni di questi giovani lavoratori. Esiste una proposta di legge sulla "sicura economy" presentata nel 2016. Il peso di Regione e Comune di Bari, assieme, può convincere il legislatore che è arrivato il momento di favorire un provvedimento organico su questa materia. Ci si deve sedere attorno ad un tavolo e concordare le forme migliori di tutela dei lavoratori, la modalità di organizzazione del lavoro, le corrette retribuzioni, le giuste tutele per l'incolumità di chi opera sulle strade, il sostegno sanitario e professionale». Fanno quasi eco Filippo Barattolo, segretario provinciale dell'Udc e Sergio Adamo, commissario della città di Bari. «Non è possibile che si continui a morire sulle strade. Guvanni vite che vengono spezzate a causa della poca sicurezza su alcune arterie. L'elenco degli incidenti, sempre più gravi, comincia a diventare lungo ed è giunto il momento di correre ai ripari. L'amministrazione comunale, con la polizia locale, effettui una radiografia delle strade della città più a rischio e dopo averle individuate agisca di conoscenza, rendendole più sicure. Su alcuni viali e strade ampie che, purtroppo, soprattutto nelle ore notturne "indicono" gli automobilisti a spingere sull'acceleratore, si installino, ad esempio, dei deterrenti che possono costringere i tanti che credono di percorrere piste automobilistiche, a moderare la velocità».

Porto di Tremestieri, arrivata la draga "Rex Primo"

Domenico Bertè Dalla via Don Blasco al porto di Tremestieri il passo è breve. Per ora solo a livello di intenzioni e coincidenze.

Nello stesso giorno in cui sono stati consegnati i lavori del nuovo lungomare a 4 corsie, è arrivata in rada a Tremestieri la Rex Primo, la draga chiamata a portar via i primi 150.000 metri cubi di sabbia dai fondali del cantiere del porto. Bisogna far spazio al grande molo da oltre 300 metri che sarà la difesa dell' approdo la cui realizzazione è prevista a fine 2020. La draga inizierà a portar via la sabbia verso nord, nella zona di ripascimento libero, con ogni probabilità da domani. Oggi è previsto l' armamento della nave e un ultimo passaggio all' Arpa dove deve essere presentato il piano di monitoraggio.

Si guarderà poi alla caratterizzazione dei terreni su cui dovrà sorgere il parcheggio auto e mezzi pesanti.

Dopo l' acquisizione concreta e "vigorosa" delle aree occupate da abitazioni, nella scorsa estate, è emerso che sotto quel terreno vi fosse una discarica abusiva. Serviranno approfondimenti ulteriori prima di poter far scattare i lavori in tutta la zona più vicina alla linea ferrata. Presto si metterà in moto anche il pontone "Paladino" che dal mare, sospeso a

pelo d' acqua, consentirà ai mezzi di poter costruire il molo anche quando le condizioni marine non lo consiglierebbero. Nei prossimi giorni però le draghe saranno due perché arriverà anche quella che deve "pullire" l' attuale approdo di Tremestieri che si è parzialmente insabbiato la scorsa settimana.

Il filo rosso che però lega la via Don Blasco e il porto di Tremestieri si chiama "via Marina". Per ora è solo un' ipotesi progettuale, più in là grazie ai finanziamenti che spera di catturare l' **Autorità Portuale**, potrebbe divenire la prosecuzione naturale del "lungomare" collegando i due porti della città, attraverso la piastra logistica che dovrebbe sorgere a Pistunina.

Un' opera complessiva da 75 milioni di euro, fra strada (divenuta una priorità per l' ente di viale Vittorio Emanuele che l' ha messa fra le opere del suo triennale) e "deposito" caldo e freddo per la grande distribuzione in città e in provincia, per il quale però servirà l' intervento del privato. «La via Don Blasco, per la quale l' investimento è stato di 5 milioni di euro - spiega il segretario generale dell' **Autorità Portuale** Ettore Gentile - e anche quella porzione della via Marina che porta a Tremestieri, sono per noi il cosiddetto "ultimo miglio", cioè quelle porzioni di collegamenti con le strutture portuali che possiamo finanziare proprio perché fanno parte della logistica marittima. Per i fondi della via del Mare, non solo abbiamo firmato un protocollo con il Comune che fornirà la progettazione, ma abbiamo messo in moto tutti i canali possibili al Ministero per cercare di trovare le vie di finanziamento utili per far partire quest'

opera così strategicamente utile».

Porterà via 150mila metricubi di sabbia dai fondali facendo spazio al molo.

Porto Tremestieri entro due anni

Nel 2020 il nuovo porto di Tremestieri dovrebbe essere ultimato. Iniziati i lavori per il completamento dalla ditta appaltatrice nuova Coedmar srl. I tempi di realizzazione sono stati fissati in due anni, l'area è di 240.000 mq. L'importo contrattuale è di 64.375.135,21 euro con varie linee di finanziamento da fonti ministeriali e regionali. «Si attua adesso una strategia pensata tanti anni fa - ha dichiarato il sindaco De Luca - il nostro compito, dopo avere risolto alcuni intoppi e tenuto un profilo basso, diventa quello di accelerare i tempi per la realizzazione dell'opera in due anni meno un giorno. Ringrazio la ditta, che ha avuto grande pazienza nell'attesa senza incidere economicamente.

Compatibilmente con le esigenze dell'opera, cercherà di valorizzare le maestranze cittadine». (*ACAF*)

Mondo imprenditoriale e sindacati hanno lanciato un appello alla deputazione nazionale

Risolti i dubbi sull' **Autorità portuale** adesso è il turno della questione Zes

Si valutano correttivi alla norma che prevede due Zone economiche speciali per regione

MESSINA - Dopo la costituzione della sedicesima **Autorità portuale** nello Stretto, bisogna adesso integrare la norma che istituisce le Zes, nella parte che prevede al massimo due zone economiche speciali per regione. È la richiesta che viene dal mondo imprenditoriale e sindacale, in linea con gli orientamenti iniziali che vedevano la nascita nell' Isola di tre grandi poli: Sicilia occidentale, orientale e Polo dello Stretto. Adesso a Roma si dovrà intervenire per apportare le modifiche alle ultime disposizioni normative, facendo chiarezza anche sulle competenze di Sicilia e Calabria sulla nuova **Authority**, con i parlamentari **messinesi** chiamati a fare la loro parte.

Le aree indicate come Zes nel **messinese** sono quelle ex Asi di Giammoro-Milazzo, l' ex Asi di Villafranca Tirrena, alcune aree **portuali** della zona falcata, l' ex Asi di Larderia e la piastra logistica di Tremestieri, tutte a vocazione produttiva e connesse con i sistemi **portuali**, stradali e ferroviari.

Le Zes consentono alle imprese di avere esenzioni fiscali, quindi attraggono investimenti sul territorio e producono un aumento dell' occupazione, visto che si deve utilizzare almeno l' 80 % di manodopera locale. Da qui l' attenzione di Sicindustria

Messina, che vede nuove opportunità per gli associati, e dei sindacati.

Per il segretario generale della Cisl Messina, Tonino Genovese, "se non si prevede per la Regione Sicilia la costituzione della terza Zes, agganciata all' **Autorità portuale** dello Stretto, Messina rischia di non avere una zona economica speciale sul territorio, cosa gravissima per lo sviluppo, o peggio di ritrovarsi una Zes agganciata ad altra **Autorità portuale**, Palermo o Augusta".

Con la Legge 123 del 3 agosto 2017 che prevede le Zone economiche speciali e con il Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 del 25 gennaio 2018 che assegna in via definitiva alla Regione Sicilia una superficie di 5.580 ettari su un totale di 23.981, è permessa la destinazione di aree della provincia **messinese** inseribili nelle costituenti due Zes previste per il territorio siciliano, a prescindere dalla composizione delle autorità **portuali** di sistema.

- segue

A Messina, secondo Genovese, spetterebbero circa 600 ettari dei 5580 e le aree indicate sono le più idonee per un rilancio economico. Ma per la Cisl, a questo punto, diventa di non secondaria rilevanza anche l'allineamento e la previsione delle aree relative ai porti di Villa San Giovanni (3,65 ettari) e Reggio Calabria (9,68 ettari) già inserite nella approvata Zes calabrese riferita al porto di Gioia Tauro. "In tal senso - ha aggiunto il sindacalista - va bene l'inserimento previsto nell'emendamento di costituzione dell'Autorità portuale dello Stretto che prevede come "i porti inseriti nell'area Zes rientrino nella competenza territoriale di una autorità di sistema portuale con sede in altra regione" ma è insufficiente se non si interviene modificando la normativa sul numero delle Zes per ogni regione. È evidente, a questo punto, come vada risolto in maniera netta il guazzabuglio prodotto dall'istituzione dell'Autorità portuale che rischia di compromettere la costituzione della Zes messinese, elemento determinante per sedersi al tavolo delle opportunità".

Il segretario generale della Cgil, Giovanni Mastroeni, ha chiamato in causa i parlamentari sull'intervento normativo che adesso si rende opportuno sulla Zona economica speciale di Messina. Mastroeni ha osservato come dopo l'approvazione da parte del Senato della 16^a Autorità di sistema portuale dello Stretto è necessario arrivare a un emendamento che modifichi il comma 4 bis dell'art.4 della Legge 123 del 2017 che prevede due sole Zes per regione. "In assenza di tale modifica - ha spiegato - l'alternativa, per noi non positiva, è quella che essendoci in Calabria operativa solo una Zes, quella di Messina andrebbe oltre lo Stretto. Abbiamo contattato la deputazione per la definizione di questo aspetto fondamentale il rilancio economico dell'area metropolitana".

Lina Bruno.

Zone speciali, i tanti nodi normativi

Prospettive di sviluppo per i territori, ma anche incognite burocratiche e ritardi

di FEDERICO PINNO*

Il Decreto legge 61/2017 - noto con la denominazione "Resto al Sud", convertito nella legge 3 agosto 2017 n.123 - che lo scorso anno diede avvio da parte delle Regioni alla costituzione delle Zes zone economiche speciali, ha messo in moto processi amministrativi e sociali di ampia portata che, da un lato, hanno prodotto analisi dei contesti territoriali e produttivi inseribili nei perimetri delle Zone e, dall'altro, hanno portato a individuare i comparti da "rafforzare" e quelli "da promuovere" nelle singole aree secondo quanto previsto dalle nuove norme.

LA STRADA DELLE ZES

-Cum è noto le Zes - che intendono riportare nell'Italia meridionale l'esperienza compiuta con successo in tanti altri Paesi, volta a favorire in determinati luoghi investimenti finalizzati alla loro crescita e pertanto agevolabili sia sotto il profilo finanziario che sotto l'aspetto delle procedure autorizzative - devono nascere in prossimità di scali portuali, incorporando aree industriali attrezzate e con esse interporti e piattaforme logistiche, ma possono includervi anche territori che, pur essendo distanti dai porti, presentano tuttavia connessioni funzionali con gli stessi costituite da flussi di import-export di materie prime, prodotti finiti e beni intermedi che transitino in entrata o in uscita da quello scalo. Le infrastrutture di collegamento fra quest'ultimo e le singole aree comprese nelle Zone dovrebbero a loro volta essere il più possibile efficienti, privilegiando l'intermodalità e puntando ad assetti logistici avanzati, così da contenere costi di trasporto e di stoccaggio dei beni prodotti o venduti nelle Zes. L'estensione dei territori che vi sono stati inseriti è stata fissata dal Governo che ad ogni regione meridionale ha assegnato un certo numero di ettari.

Per le aziende poi che vi si insediano sono previsti credito di imposta sino a 50 milioni di

euro, incentivi agli investimenti messi a disposizione dalle singole Regioni e soprattutto procedure autorizzative semplificate.

In Puglia saranno istituite due Zes, quella adriatica - che include gli scali portuali di Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli e Brindisi e alla quale ha chiesto di aggregarsi anche il Molise - e quella ionica gravitante sul porto di Taranto e che include diverse aree della Basilicata. Pertanto le due ZES che nasceranno in Puglia sono entrambe interregionali e, almeno in teoria, abbracciando territori di tre Regioni fra loro confinanti o vicine al Sud-Est italiano potrebbero consentire, sia pure in un arco temporale di medio-lungo periodo, di consolidare un sistema produttivo dello stesso Sud-Est già oggi multisettoriale e tendenzialmente integrabile, in competizione con quello ben più solido, al momento, del Nord-Est italiano.

I PIANI DI SVILUPPO

Ma se quello appena delineato è lo scenario geografico e normativo in cui si collocano le Zes, è opportuno però rilevare che i problemi sul tappeto per un loro effettivo decollo non mancano e non sono di facile soluzione. Intanto bisogna ricordare che mentre per la Zes ionica la Regione Puglia, di concerto con la Basilicata, ha inviato al Ministero del Mezzogiorno il piano di sviluppo strategico che, dopo il relativo esame e le modifiche richieste da quel Dicastero, deve essere approvato con decreto del Presidente del Consiglio, per la Zes adriatica, non avendo ancora il Molise consegnato le sue linee di piano, non si è potuto ancora provvedere da Bari a mandare a Roma il relativo piano di sviluppo strategico che è diventato così interregionale.

Inoltre manca ancora il decreto governativo sulla semplificazione, così come al momento i Comuni i cui territori sono stati inseriti nelle Zes non hanno provveduto a indicare le agevolazioni fiscali e procedurali che intendono offrire alle im-

prese che vogliono insediarsi nelle singole aree.

Ma altri nodi alquanto delicati sono sul tappeto. Il primo: alcune delle aree incluse in Puglia nelle due ZES, pur avendo per le attività di alcune aziende che vi sono già insediate relazioni significative con scali portuali, non sono però completamente attrezzate e, ancora oggi non è dato sapere chi, con quali risorse e in quanto tempo debba ultimare l'infrastrutturazione che, almeno in certe zone, si

significativa attrazione di investimenti che dovrebbe avvenire anche su scala internazionale, potendosi in tal caso avvalere della collaborazione di Invitalia. Ad ogni conoscenza ed apprezziamo l'impegno sincero profuso dai due Presidenti delle Autorità di sistema portuale della Puglia nell'attrarre investimenti negli ambiti di loro competenza, ma i nuovi componenti dei Comitati di indirizzo, soprattutto quelli di nomina ministeriale, saranno all'alte-

za trainanti per lo sviluppo - dopo il decreto istitutivo da parte della Presidenza del Consiglio, rischiano di fatto di perdere se non il controllo che ad essi non compete - almeno molte informazioni sull'attività dei Comitati di indirizzo, i loro risultati e il funzionamento delle Zes, non sembrando sufficiente al riguardo la semplice presenza nel Comitato di un rappresentante della Regione stessa. Ed anche il rapporto con il partenariato sociale, pur contemplato nel

definite sotto il profilo amministrativo le procedure di semplificazione dell'intero o molto complesso iter autorizzativo per gli insediamenti, è francamente problematico immaginare che aziende italiane ed estere vengano a localizzarsi nel Mezzogiorno e in Puglia, quando hanno a disposizione in altri Paesi dello stesso bacino del Mediterraneo ZES già oggi ben più competitive per dotazioni infrastrutturali e velocità degli iter autorizzativi.



PORTO DI BARI

Le Zone economiche speciali sono previste nelle aree retroportuali per favorire lo sviluppo dei territori circostanti tramite agevolazioni sui nuovi insediamenti e sgravi per le attività commerciali

GLI ESCLUSI

E last but not least: i territori e le aziende che restano esclusi dalle Zes non rischiano di subire oggettive penalizzazioni che alla lunga potrebbero creare o accentuare squilibri nella crescita all'interno di singole regioni? E tale esclusione allora non potrebbe indurre alcuni soggetti che si ritengono penalizzati a sollevare presso la Consulta questione di legittimità costituzionale delle stesse norme istitutive delle Zes? Insomma, com'è del tutto evidente, i problemi certo non mancano e sarebbe necessario affrontarli e risolverli con rigore e in tempi sperabilmente brevi a livello locale o nazionale, secondo le rispettive competenze dei soggetti interessati, altrimenti c'è il rischio concreto che quello che dovrebbe essere uno strumento pensato e voluto fortemente per la crescita dei territori, finisca col rivelarsi col passare del tempo un'occasione mancata.

P.S. Si rassicurino coloro che in Puglia hanno lamentato il coinvolgimento da parte della Regione di tecnici esterni all'Amministrazione per la stesura del piano strategico della Zes ionica. Le osservazioni ministeriali sullo stesso hanno riconosciuto a quello redatto per l'area pugliese "profondità e robustezza dei contenuti tecnico-analitici, in particolare per quanto riguarda l'analisi del tessuto economico e dei sistemi di imprese", mentre per la sezione lucana è stata riscontrata debolezza analitica e propositiva.

* Università di Bari

presenta particolarmente costosa e non sostenibile perciò sotto il profilo finanziario dai singoli Comuni. Ancora: non sembra ancora ben definito chi debba svolgere attività di attrazione di investimenti nelle singole ZES, il cui governo è affidato dalla norma ai rispettivi Comitati di indirizzo composti dai Presidenti delle Autorità portuali e integrati da un rappresentante della Regione, da uno della Presidenza del Consiglio e da uno del Ministero delle Infrastrutture. In proposito, una volta insediati, sarebbe da valutare attentamente se questi Comitati di indirizzo e dai loro staff - siano effettivamente in grado di operare una

za di tale compito? Che conoscenza avranno dei territori e dei sistemi produttivi inseriti nelle ZES? Inoltre per Puglia e Basilicata, ma presumibilmente anche per Puglia e Molise, tale azione di marketing insediativo sotto il profilo operativo dovrà assumere carattere interregionale, e pertanto sarà necessario in tale prospettiva superare ogni (eventuale) forma di campanilismo.

I RAPPORTI COL TERRITORIO

-Ancora: le Regioni, i loro esecutivi e le assemblee consiliari, dopo aver definito e approvato con le loro strutture e con il concorso del partenariato sociale i piani di sviluppo strategico delle Zes - che in molti casi abbracciano territori regionali strategicamen-

te, primo Dpcm sulle ZES, avrebbe bisogno, a parere di chi scrive, di una più precisa configurazione e di più ampie modalità esplicative. Se infatti arrivassero imprese che chiedessero, almeno per una prima fase, accordi sui contratti collettivi di lavoro non sarebbero i Sindacati a dover esprimere? La Puglia allora ha opportunamente proposto l'istituzione di un "Comitato di pilotaggio" - peraltro non previsto dalla normativa, ma neppure escluso - per instaurare (almeno nelle interazioni) un secondo rapporto di collaborazione, pur nella distinzione dei ruoli, fra l'Ente e chi lo governa (con un mandato elettivo) e i Comitati di indirizzo (che certamente eletti non sono).

Inoltre, se non saranno ben

IL DIBATTITO

GLI OSTACOLI ALLA CRESCITA

Opere pubbliche, tempi biblici «In Egitto stanno meglio di noi»

Critico il presidente dell'Autorità portuale. La speranza? Zone economiche speciali

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

«Il sindaco Decaro ci ha parlato della camionale che collegherà il porto di Bari con la zona industriale, grazie ad un progetto già finanziato e che sarà pronto tra due anni. Vorrei sottolineare che in due anni l'Egitto ha realizzato il raddoppio del canale di Suez. E noi nello stesso tempo riusciamo a fare solo il progetto? Ci rendiamo conto che non siamo competitivi?»

La bomba esplose nel mezzo della conferenza sui porti del Mezzogiorno, un momento di riflessione fortemente voluto da Ugo Patroni Griffi presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale per fare il punto sulle opportunità, le potenzialità, le occasioni sociali che l'economia del mare può portare a Bari o al Mezzogiorno. Ma lo stesso Patroni Griffi non può tacere lo sconcordo di imprenditori e investitori, di società civili, intellettuali e professionisti, rispetto a una burocrazia che ancora fa da zavorra al nostro bisogno di futuro.

«Il progetto della camionale risale al 1975 - sottolinea Patroni Griffi - comprendeva Marisabella, e ancora non è stata terminata. Non solo, a Bari il piano regolatore portuale prevedeva l'apertura dell'Asse Nord-Sud per collegare il porto alla Puglia agricola sulla Murgia e alle industrie tradizionali. Anche questo ancora non è terminato. Progetti che potrebbero servire a facilitare il traffico da e per il porto, che se si trasformasse in zona Zes

(zona economica speciale) potrebbe veramente far decollare l'economia di tutta la Regione».

Lo Zes, ad esempio, sono una occasione che almeno per il momento rimane nel cassetto, come certi sogni. «Le Zes nascono per cambiare il modello economico di un territorio - spiega nel suo intervento Patroni Griffi - i primi a sperimentarle furono gli irlandesi e per il Mezzogiorno sarebbero una possibilità unica. Il Sud, anche a causa della crisi, è l'area che ha perso più punti in assoluto. Se il porto diventasse area Zes potrebbe diventare motore di un nuovo sviluppo. Basti pensare che già ora il sistema portuale è il più alto moltiplicatore economico in assoluto con un rapporto di 1:2,5».

Ma molte cose vanno ripensate, a cominciare dal porto e dal retroporto. «E tra i lavori più importanti da fare in un porto, che punta ad attrarre grandi navi aggiunge il presidente dell'Autorità - ci sono sicuramente i lavori di dragaggio».

Zes, progetti, lavori, visioni, connessioni. Di tutto questo la città ha disperato bisogno. Come del tempo, che purtroppo stagna. «C'è assolutamente bisogno di una corsia più veloce per ottenere la Zes - spiega Patroni Griffi - e non è lo Stato a poterlo rendere possibile, ma gli enti locali. Non solo. Le Zes possono essere rese immediatamente attive derogando le leggi nazionali - applicando le normative europee - si abbatterebbero così i tempi delle nostre procedure burocratiche del 30-40%. C'è bisogno di scegliere

quello che si vuole diventare o farlo senza perdere tempo».

Con la Zes il porto di Bari diventerebbe una sorta di zona franca, gli scambi sarebbero facilitati grazie anche a leggi semplificate secondo modelli europei, piattaforme di scambio supportate dalla tecnologia e che aiuterebbero le imprese a crescere. Naturalmente un costo da pagare c'è, ed è in caratteri ambientali. «I porti sono tali se arrivano le navi - mette in evidenza Patroni Griffi - altrimenti sono piscine. Ecco perché una Zes deve essere

frutto di una decisione che porta con sé una visione. Deve essere ben chiaro che la scelta di una Zes porta con sé un costo imponente, perché ogni impresa ha un costo ambientale. Tutte le infrastrutture hanno un problema di compatibilità ambientale, per questo nelle Zes non ci possono essere zone residenziali. Non in tutto si può coniugare lo sviluppo con l'ambiente e il cambiamento non è mai indolore. Ma dobbiamo decidere se farlo ed ora, perché la globalizzazione non è paziente, pretende riposte».

L'AREA Una splendida veduta aerea del porto cittadino. Il mondo delle imprese e la politica. Il Politicum come d'abitudine l'intera società guardano alla zona portuale come una straordinaria risorsa. Tanto ancora le difficoltà (foto L. Ca Turi)



La risposta di Decaro «La burocrazia ha i suoi tempi»

«Quando parliamo di porto parliamo di una leva economica molto importante per il nostro territorio». Antonio Decaro lo spiega partecipando al convegno «i porti del Mezzogiorno» che si è tenuto ieri presso il terminal crociera. Il sindaco nel suo intervento ha parlato delle sfide per il futuro che l'area metropolitana deve cogliere e che passano proprio attraverso il futuro del porto e l'area di sviluppo industriale con la realizzazione di una grande infrastruttura che è la camionale, che collegherà il porto con l'interporto e l'area di sviluppo industriale e con l'autostrada. «L'opera è già stata finanziata - ha spiegato Decaro - e stiamo facendo il progetto definitivo per poi mandarlo in appalto, mentre la seconda sfida sono le zone economiche speciali (Zes)». E sulla camionale il sindaco ha risposto alle provocazioni di Patroni Griffi: «I tempi della burocrazia a volte possono apparire infiniti e ingiustificabili ma io credo che sul progetto della camionale in questi quattro anni si siano fatti passi avanti importanti. Dal 2016 ad oggi è stato recuperato l'intero importo del finanziamento, oltre 200 milioni di euro. Questo dato non è affatto scontato visto che si tratta di fondi sovcomunitari e sovaregionali. Ad oggi stiamo completando la progettazione preliminare di un'opera complessa che necessita di pareri di più enti e di più soggetti interessati. Un'opera che avrà un impatto sul territorio e sulla viabilità non di poco conto e che necessita la sua indiscussa utilità o valore strategico necessità di approfondimenti e molta attenzione. In fase di progettazione, per evitare problemi successivi alle comunità».

Cosa sono le Zes Come diventare la Dubai di Puglia

La Zona economica speciale è una regione geografica dotata di una legislazione economica differente dalla legislazione in atto nella nazione di appartenenza. Le zone economiche speciali vengono solitamente create per attrarre maggiori investimenti stranieri. In particolare, le Zes sono zone collegate ad una area portuale, destinate a importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, create con l'obiettivo di consentire lo sviluppo di imprese già insediata e che si insedieranno, attraendo anche investimenti esteri. La Zes più famosa è Dubai. Le principali caratteristiche. Una Zes deve essere istituita all'interno dei confini statali, in una zona geografica chiaramente delimitata o identificata. Può essere composta anche da aree territoriali non direttamente adiacenti, purché abbiano un nesso economico funzionante. Deve comprendere un'area portuale, collegata alla rete trans-europea dei trasporti. In particolare, in Italia, le Zes prevedono un credito d'imposta per maxi investimenti fino a 50 milioni, tempi dimezzati per autorizzazioni e procedure (con il Governo pronto a esercitare i poteri sostitutivi) oneri amministrativi e istruttori più bassi. Le prime due aree individuate sono Napoli-Salerno e Gioia Tauro, mentre Bari, qualora ottenesse lo status potrebbe competere in Adriatico con Trieste, che già gode di un regime speciale.

L'ECONOMIA

No all'esenzione decennale Zes jonica meno vantaggiosa per i potenziali investitori

Il governo boccia anche la proposta sulla zona franca doganale

di **Oronzo MARTUCCI**

Il governo ha bocciato la richiesta di concedere "l'esenzione decennale dalle imposte per tutti i nuovi investitori, come previsto dalla legge 64 del 1986", presentata nel mese di settembre scorso dalla Regione Puglia insieme al Piano strategico di sviluppo della Zes interregionale jonica collegata al porto di Taranto.

La bocciatura è stata comunicata agli uffici regionali di Puglia e Basilicata da Valeria Capone, capo di gabinetto del ministro per il Sud Barbara Lezzi. Spetta proprio al ministro per il Sud il compito di verificare il contenuto dei Piani strategici prima che il presidente del Consiglio dei ministri con decreto formalizzi l'istituzione delle Zes. Le osservazioni e le bocciature faranno sicuramente far slittare l'istituzione della Zes al prossimo anno, allungando i tempi per arrivare alla piena

operatività. Il Capo di gabinetto il 27 novembre ha comunicato a Puglia e Basilicata che il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha espresso il via libera al decreto di istituzione. Al contrario, il ministero dell'Economia e delle Finanze in data 30 ottobre ha presentato osservazioni a proposito della richiesta di incentivi fiscali decennali per i nuovi investitori, sottolineando che tale richiesta è "in contrasto con il principio della riserva di legge di cui all'articolo 23 della Costituzione e fondata di rilievo sotto il profilo della compatibilità con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato".

Un ulteriore rilievo è stato mosso in riferimento alla previsione, contenuta nel Piano strategico, di istituire una zona franca doganale nel porto di Taranto. Per gli esperti del ministero dell'Economia "le zone franche doganali sono da considerare come parte del territorio dell'Unione a cui viene applicata la nor-

I rilievi

Scarsa coerenza con il piano lucano



Il governo boccia l'esenzione decennale delle imposte e muove rilievi sulla proposta della Regione Puglia per la zona franca doganale collegata al porto di Taranto. «Scarsa coerenza con il Piano lucano».

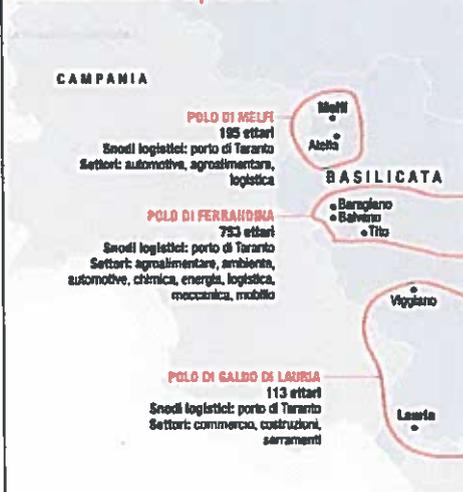
I riflessi

Si allungano i tempi per l'approvazione



La bocciatura è stata comunicata agli uffici regionali di Puglia e Basilicata dal capo di gabinetto del ministro per il Sud Barbara Lezzi. Si allungano i tempi di approvazione e di operatività della Zes.

Le zone economiche speciali



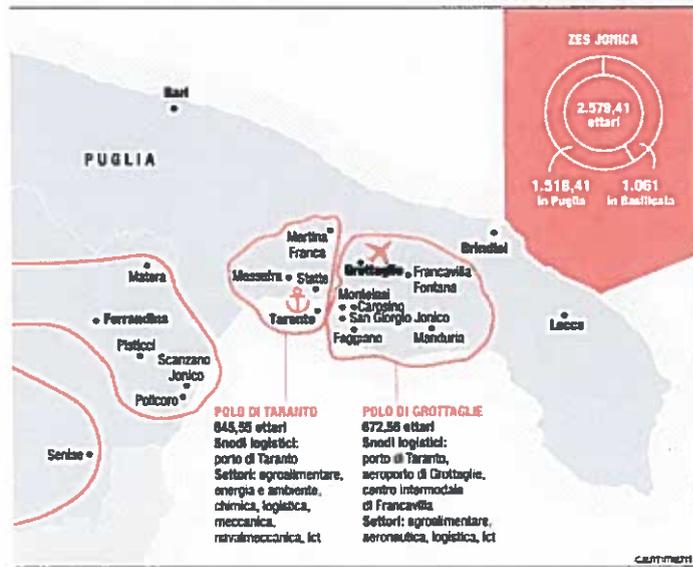
mativa doganale unionale, con l'unica agevolazione riguardante le semplificazioni di carattere procedurale nella fase di introduzione delle merci in tali zone e la sospensione del pagamento dei diritti doganali per le merci non commutarie stoccate nelle zone franche, con possibilità di essere sottoposte a lavorazione dopo apposita autorizzazione al regime speciale previsto".

La istituzione di una zona franca doganale interclusa all'interno della Zes, è ancora il parere degli esperti, necessità di una norma di legge che ne preveda l'istituzione. In caso di istituzione di un magazzino di temporanea custodia all'interno della Zes "il termine per dare destinazione doganale alle merci stoccate è di 90 giorni, secondo

quanto previsto dall'articolo 149 del Codice doganale dell'Unione europea, e non di 30 giorni come indicato nel Piano di sviluppo strategico".

I tecnici del ministero dell'Economia hanno anche contestato la richiesta della Basilicata di "ridurre il costo delle accise, al netto dell'aliquota minima comunitaria, sui prodotti energetici" per i cittadini residenti da almeno un anno nella Regione e per le aziende con sede legale e operativa nel medesimo territorio". Anche in questo caso si evidenzia la impossibilità di prevedere differenziazioni di accise a livello territoriale. Il ministero del Sud ha presentato ulteriori osservazioni di carattere generale al Piano di sviluppo strategico della Zes in

- segue



terregionale jonica. Prima osservazione: i due distinti piani, elaborati dalle Regioni e integrati nei Piani interregionale, presentano una profonda disomogeneità nella robustezza dei contenuti tecnico-analitici, in particolare per quanto riguarda l'analisi del tessuto economico delle aree lucane che rientrano nel perimetro della Zes. Seconda osservazione: le misure di semplificazione amministrativa contenute nel Piano strategico della Basilicata risultano "poco definite".

Ancora: non risultano definite le modalità di cooperazione tra Puglia e Basilicata nel percorso di governance della Zes interregionale, né sono stati individuati i nomi dei rappresentanti nel Comitato di indirizzo

che sarà presieduto dal presidente dell'Autorità portuale di sistema dello Jonio.

Puglia e Basilicata sono state quindi invitate a integrare e modificare il Piano strategico così da: cancellare le parti in contrasto con le norme nazionali ed europee, così come evidenziato a proposito dell'esenzione decennale delle imposte e della riduzione delle accise sui carburanti per la Basilicata; rettificare le imprecisioni presenti nel piano per quanto riguarda l'istituzione della zona franca doganale nel porto di Taranto; definire le modalità di cooperazione tra le due Regioni e indicare i nomi dei componenti il Comitato di indirizzo. La nota del ministero del Sud si chiude con alcune raccomandazioni a proposito

della necessità per la parte del Piano della Basilicata di: spiegare nel dettaglio le misure presentate per poterle comprendere i livelli di applicazione; integrare i contenuti tecnico-analitici con particolare riferimento al tessuto economico e ai sistemi di impresa e delle aree di specializzazione interessate all'istituzione della Zes.

A Puglia e Basilicata insieme infine si raccomanda di: elaborare un piano di marketing integrato, per definire le attività da svolgere e gli investitori di riferimento; definire una serie di misure di semplificazione amministrativa di carattere interregionale (oltre a quelle definite da ciascuna Regione) da applicare a esclusivo beneficio delle imprese che si localizzano nelle aree della Zes.

Palermo raddoppia lo scalo: 220 milioni di investimenti

Servirà anche la tecnologia per gestire l'incremento del 5% all'anno previsto per i prossimi 5 anni. Nei piani dell' Authority siciliana guidata da Pasqualino Monti c'è un restyling complessivo che cambierà il volto del porto: la parte commerciale a Nord, quella passeggeri a Sud. «Serve più ordine. Adesso comincia invece la parte operativa degli investimenti». I cantieri per il nuovo terminal crociere sono partiti a inizio novembre. Quelli per accogliere in nuovi spazi per il traffico merci inizieranno invece nel 2020: «Investiremo più di 60 milioni e creeremo un polo unico nel Mediterraneo in grado di gestire i volumi crescenti di trailer». I tre principali operatori del settore sono interessati e, conferma Monti «stiamo parlando con tutti». Gnv e Grimaldi già oggi sono presenti nello scalo del capoluogo, ma potrebbe aggiungersi anche la flotta del gruppo Onorato. Sui moli Piave, Quattro Venti e Puntone saranno così disponibili 6 accosti ed è stato reso definitivo il nuovo assetto del porto, con la separazione tra l'area commerciale e quella dedicata ai passeggeri. «Anche sul fronte delle crociere abbiamo deciso di puntare sull'innovazione» racconta Monti che oltre al nuovo terminal, ha già avviato i progetti per le app dedicate ai passeggeri delle navi da crociera. Nel 2023 termineranno le nuove infrastrutture, compreso il terminal che è al centro degli appetiti delle compagnie e non è escluso che a gestirlo possa arrivare un consorzio come già avviene nei principali porti italiani, ricalcando il modello Civitavecchia che Monti aveva creato ai tempi della presidenza del porto romano. «Puntiamo a movimentare più di 1 milione di crocieristi» spiega il numero uno del porto. Gli accosti previsti saranno quattro, ma potranno aumentare con le "finestre" lasciate libere dai traghetti. In totale per i gli scali sotto la guida di Monti più di 160 milioni di euro di lavori per gli adeguamenti infrastrutturali. Intanto i ricavi raddoppiano (più di 22 milioni di euro) e le entrate tributarie triplicano: «Vuol dire che i traffici aumentano - spiega Monti - e adesso è il momento di investire per dare slancio allo sviluppo del porto».

- SI.GAL.

«Intermodalità e **logistica** per riordinare l' approdo»

Giusy Caminiti VILLA SAN GIOVANNI «All' interno del riassetto della complessa infrastruttura dell' Area dello Stretto, Villa non può non ritrovare la funzionalità e l' essenzialità del suo porto»: così Salvatore Ciccone, capogruppo consiliare del Partito Democratico e già responsabile provinciale Infrastrutture e Trasporti, sintetizza la posizione di Villa anche dopo l' approvazione del porto per il gommato a Pentimele.

Alla ricerca di una ricetta? «L' adeguamento del porto, il riordino degli approdi esistenti e la razionale ridefinizione del sistema **logistico** all' interno dei nuovi approdi a sud in adiacenza al porto attuale deve trovare rilevanza e competitività - risponde -. Ciò significa offrire alla portualità villese valenza intermodale e competitività progettuale di sostegno al traghettamento».

Attraversamento e **logistica**? « È indispensabile. A sud del porto storico di Villa vi è spazio per riqualificare anche le ampie aree dismesse del superato esercizio ferroviario.

Aree da destinare ai bisogni dell' organizzazione **logistica** per un moderno e competitivo sistema intermodale, con all' interno i nuovi approdi per gli automezzi».

Ciccone ha le idee chiare: «Realizzare l' area di stoccaggio a Castelluccio nella sua interezza, salvaguardando i fondi del Decreto Ambientale, e attivare strumenti e procedure che assicurino ulteriori finanziamenti per completare l' opera già da tempo dotata di progetto definitivo; recuperare lo studio di fattibilità del 2009 inviato alla Regione Calabria per la realizzazione della bretella di collegamento dal polmone di stoccaggio alla nuova area di avvicinamento ai nuovi approdi a ridosso degli impianti FS oggi in parte dismessi, individuata anche per salvaguardare il litorale di Acciarelo, anche attraverso un ripascimento ed un nuovo waterfront; riattivare i fondi non spesi nel 2009 (circa 10 milioni di euro) destinati alla realizzazione della bretella; procedere celermente alla progettazione definitiva dell' intero sistema degli approdi a Sud».

In definitiva - conclude Ciccone - «puntare su infrastrutture e mobilità per crescita e sviluppo nel presente e muoverci verso il futuro, sollecitando il Governo ad un impegno eccezionale di supporto al Meridione e all' area dello Stretto».

L' approvazione del porto per il gommato a Pentimele non può escludere Villa.

Il Secolo XIX

«A

Genova ci sono ancora i portuali, i camalli, che creano tanti problemi con le loro rivendicazioni?». Il sindaco Marco Bucci risponde secco: «No, perché da anni è cambiata la legge...».

È difficile accreditare a Londra il presente e il futuro, dopo la tragedia del ponte Morandi, è difficile anche liberarsi delle scorie del passato, dei ricordi che sono fissati, di remote memorie travolte dagli eventi. Il sindaco, che ha al suo fianco l'assessore regionale Andrea Benveduti, ci prova.

Racconta la Genova di oggi, la Genova che nel futuro.

Porto di Santo Stefano e strade connesse Ora progetto esecutivo

Rosario RaffaeleS. STEFANO DI CAMASTRA
Procede verso la concretizzazione l' iter del Porto turistico nel paese della ceramica. È stata avviata la progettazione esecutiva delle opere di riqualificazione delle vie pedonali di accesso alla struttura portuale, del parcheggio adiacente alla stazione ferroviaria e del collegamento della viabilità di connessione della Statale 113, sul lato est dell' abitato.

La progettazione e la direzione dei lavori sono state affidate alla società "F&M Ingegneria" di Mirano (VE), capogruppo di un team di professionisti. Le opere, che prevedono investimenti per 21 milioni, sono finanziate con i fondi del Patto per la Città Metropolitana e fanno parte dell' accordo interistituzionale firmato nell' aprile 2017 tra il ministro per la Coesione territoriale ed il Mezzogiorno, la Presidenza della Regione, gli assessorati alle Attività produttive e al Territorio, l' Università di Messina, la Città Metropolitana ed il Comune. L' opera prevede anche un nuovo asse stradale, che collegherà la Statale 113 a Via Capuana con lo scavalco del Vallone Tudisco con un viadotto del tipo strallato con una luce di 120 metri. La nuova viabilità comprende adeguamenti dell' esistente, con modifiche migliorative per la realizzazione di 2 corsie di

marcia da 3 metri, banchine laterali, pista ciclabile. Si raccorderà ad est sulla 113 attraverso una nuova intersezione a rotonda, per garantire un livello di servizio migliore per la nuova arteria stradale e maggiori condizioni di sicurezza. Il collegamento alla viabilità litoranea del nuovo porto avverrà attraverso il sottopasso carrabile, i cui lavori sono in fase di avvio a cura di Rfi. «Per la riqualificazione di tutta la zona Barche Grosse, che rappresenta una naturale terrazza sul mare - spiega l' arch. Francesco La Monica, capo area tecnica del Comune e autore assieme all' ing. Giuseppe Mallandrino del progetto della struttura portuale - sarà realizzata la promenade sul Porto turistico. È prevista una carreggiata tale da garantire una viabilità a doppio senso e una pista ciclo-pedonale, ampliando lato mare l' attuale sede stradale posta su rilevato, mentre per la parte posta su impalcato, realizzata vari decenni fa ed attualmente impraticabile ai mezzi, si opererà con un intervento di radicale riqualificazione che prevede la demolizione a tratti delle attuali 23 campate e la realizzazione con nuove strutture portanti resistenti all' aggressione marina. Durante i lavori saranno realizzate opere provvisorie tali da garantire l' ingresso, anche per disabili, alle abitazioni poste sul piano viabile della futura "Promenade". La nuova struttura con i suoi 85 metri sarà suddivisa in 10 campate da 8,50 m, per

ridurre al minimo la superficie di aggressione da parte degli agenti marini. Il piano viabile, arricchito con adeguato arredo urbano, verrà a costituire un' isola pedonale nel periodo estivo di massimo flusso turistico.

Al lavoro la società F&MIngegneria di Maranocapo team dei progettisti.

Livorno, cerimonia del giuramento in Accademia navale

LIVORNO - Dimenticate le classiche parate dense di retorica, dimenticate gli sguardi annoiati di parenti e autorità che presenziano solo per dovere. Dimenticate la cerimonia "istituzionale", insomma, perché il Giuramento di fedeltà alla Patria dei 198 allievi della Marina Militare è stato tutta un'altra cosa. Sarà per il sole che ha scaldato il piazzale del Brigantino, sarà l'aria di mare che si respirava, sarà la presenza di familiari e amici emozionati fino alle lacrime, quello che è andato in scena sabato mattina all'Accademia Navale di Livorno è stato un evento che ha pochi eguali nel mondo.

Le note della Fanfara hanno accompagnato tutte le operazioni di ingresso dei 115 allievi della 1ª Classe del corso normale, dei 78 del 18° corso a ferma prefissata e dei 5 del 18° corso piloti di complemento. Di fronte a loro, assiepati sulle tribune allestite per l'occasione, circa un migliaio di persone, tra parenti, amici e personalità di ogni ordine e grado. A fare gli onori di casa, ovviamente, il comandante dell'Accademia Navale Pierpaolo Ribuffo che, insieme al dal sindaco di Livorno Filippo Nogarin, ha accolto gli ospiti d'eccezione. Quest'anno, infatti, a dare il saluto agli allievi sono stati il sottosegretario di Stato per la difesa, Raffaele Volpi, il capo di stato maggiore della difesa Enzo Vecciarelli e il capo di stato maggiore della marina militare Valter Girardelli.

Il solenne giuramento che ha dato inizio alla vita accademica dei giovani è stato pronunciato da Ribuffo, con il tricolore dell'Accademia Navale tenuto saldamente in mano. «Giuro di essere fedele alla Repubblica Italiana – ha detto il comandante – di onorare la Costituzione e le leggi e di adempiere con disciplina e onore a tutti i doveri dello Stato, per la difesa della Patria e la salvaguardia delle libere istituzioni. Lo giurate voi?». E i 198 allievi all'unisono: «Lo giuro!», con un urlo liberatorio, seguito dagli spari a salve delle baionette e dall'Inno di Mameli, cantato a squarciagola da tutti i presenti. Poi, prima del grande ricevimento e del buffet di gala, al microfono si sono alternate le autorità istituzionali.

«Siamo a Livorno – ha spiegato Girardelli – città di mare, che sul mare è nata e cresciuta. Il Mediterraneo è la culla della civiltà, ma è anche un territorio complesso perché su di esso si affacciano 3 continenti e 22 paesi. Perciò come uomini di mare dobbiamo allargare il nostro sguardo verso l'orizzonte, aprendoci agli altri 2 continenti vicini, perché gli effetti di ciò che accade lì si ripercuotono in Europa. E in primis in Italia». Difesa e sicurezza, supporto del "sistema Italia", cooperazione internazionale e sviluppo scientifico-tecnologico sono la base della moderna marina militare. È in atto, inoltre, una sostituzione dei mezzi navali e aerospaziali militari. Questo servirà a rimanere al passo con i tempi e a perfezionare sempre di più le nostre prestazioni e le missioni. Anche l'onorevole Volpi ha preso la parola: «Da voi – ha detto – la gente si aspetterà indicazioni corrette per fare la cosa giusta. Non abbiate paura e siate leali. Sappiate sempre esprimere umanità». Insomma, una bellissima giornata, non solo per Livorno, ma soprattutto per tutta la Marina Militare che adesso avrà 198 nuovi cadetti pronti a intraprendere la carriera navale.

Informazioni Marittime

Napoli, Costa Victoria è la seconda nave dell'Universiade 2019

l'Universiade Napoli 2019, Gianluca Basile, per il noleggio della nave *Costa Victoria*, che farà parte del villaggio atleti - insieme a Msc Lirica - della manifestazione sportiva in programma nel capoluogo campano la prossima estate. L'Universiade è un'olimpiade universitaria, corrispondente ai Giochi olimpici, organizzata dalla Federazione Internazionale Sport Universitari che si tiene ogni due anni in tutto il mondo (nel 2017 è stata a Taipei, a Taiwan). A Napoli si terrà dal 3 al 14 luglio.

Costa Victoria è una nave da 75 mila tonnellate di stazza, in grado di accogliere sino a 2,394 passeggeri in 964 cabine. Sarà ormeggiata nel porto di Napoli dal 28 giugno al 16 luglio 2019, accogliendo a bordo gli atleti e le delegazioni provenienti da tutto il mondo che parteciperanno all'Universiade. L'area portuale dell'Angioino, tra piazza Municipio e molo Beverello, sarà la base logistica dell'event. Gli atleti saranno ospitati a bordo di due navi da crociera attraccate alla stazione marittima. In tutta la città ci saranno 8 mila atleti, di cui 4 mila a bordo delle navi. A ottobre l'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale e il commissario hanno firmato una convenzione utile a individuare e attivare i servizi connessi alle Universiadi.

«Per Costa Crociere è un grande onore essere presente all'Universiade di Napoli 2019. Come compagnia italiana siamo molto lieti di poter dare il nostro contributo a questa stupenda manifestazione, che rappresenta non solo un grande momento di sport e di incontro ma anche una grande occasione per promuovere Napoli e l'Italia intera nel mondo. A bordo della nostra Costa Victoria offriremo agli atleti il meglio dell'ospitalità italiana che contraddistingue Costa da 70 anni e che ogni giorno riserviamo ai nostri ospiti internazionali in vacanza con noi», commenta dichiarato Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere.

A seguito dell'impegno nell'Universiade, l'itinerario dell'estate 2019 di Costa Victoria subirà alcune modifiche. I pacchetti turistici con partenza da Bari il 22 e 29 giugno, 6 e 13 luglio 2019 sono stati modificati, e agli ospiti verranno proposti itinerari equivalenti nel Mediterraneo a bordo della flotta Costa. Costa Victoria riprenderà il suo programma regolare di crociere di una settimana nelle isole greche da Bari a partire dal 20 luglio.

The Medi Telegraph

Hyundai, ancora due ordini

Genova - Hyundai Heavy Industries (HHI) ha annunciato un altro ordine per due Lng carrier. Hyundai Samho Heavy Industries ha firmato un accordo con una compagnia asiatica per la costruzione di due navi da 174 mila cbm. Il contratto ha un valore di 370 milioni di dollari e la consegna è prevista a metà del 2021. Sempre a Samho la scorsa settimana, ha fatto il primo ingresso nel mercato Lng la compagnia greca Latsco con la firma di un contratto per due nuove costruzioni.

Rolls Royce, primo test per il traghetti completamente autonomo

Genova - Rolls-Royce e Finferries hanno lanciato la prima dimostrazione di un viaggio di un traghetti completamente autonomo nelle acque della città finlandese di Turku. La nave Falco utilizza una combinato di tecnologie Rolls-Royce per la navigazione autonoma che nel caso di ieri è avvenuta tra Parainen e Nauvo. Il ritorno è stato invece effettuato sotto controllo remoto.

The Medi Telegraph

I porti a Singapore con il PropellerGenova - Si è tenuta dal 20 al 23 novembre 2018 la missione del The International Propeller Port Clubs a Singapore (la seconda in Asia, dopo quella di Hong Kong e Shenzhen del novembre 2017), con la partecipazione di oltre 40 delegati DICEMBRE 03, 2018

Genova - Si è tenuta dal 20 al 23 novembre 2018 la missione del The International Propeller Port Clubs a Singapore (la seconda in Asia, dopo quella di Hong Kong e Shenzhen del novembre 2017), con la partecipazione di oltre 40 delegati, fra cui i rappresentanti di nove Autorità di sistema portuale, i presidenti di Assagenti Genova e Spediporto Genova, il presidente della commissione Internazionale dell'Alsea, esponenti del mondo accademico italiano e i soci di diversi Propeller locali. Fulcro della missione, è stata la conferenza del 21 novembre "L'Iniziativa Belt & Road: una visione del Cluster Marittimo italiano e di Singapore", organizzata con la collaborazione scientifica di Srm, e che ha visto anche la collaborazione dell'Università of Singapore (fra le più prestigiose al mondo), dove i relatori italiani e quelli singaporeani si sono confrontati sullo stato dell'arte del progetto Bri, sui modelli portuali e sulle prospettive di crescita per lo shipping e per l'economia mondiale.

Significativa anche la visita al Pasir Panjag Terminal Psa di Singapore e a quello di Tuas, attualmente in costruzione e che una volta ultimato (nel 2040) avrà una capacità di 65 milioni di teu (+85% rispetto a oggi) e un'estensione di 1.400 ettari. Per Umberto Masucci, presidente del The International Propeller Clubs, «durante questi quattro giorni abbiamo avuto modo di conoscere meglio le eccellenze di Singapore, sia portuali sia economiche e -come in tutte missioni Propeller- ci siamo presenti come sistema, illustrando, le migliori pratiche italiane nel settore dell'industria dei trasporti marittimi, della logistica e della cantieristica e le misure dell'ultima riforma portuale che hanno ridato slancio ai nostri scali. Possiamo dire che anche questa di Singapore è stato un successo di squadra e vorrei ringraziare in particolare l'ambasciatore italiano a Raffaele Langella per averci assistito sia nella progettazione della missione, sia in loco».

Nel corso della quattro giorni vi sono diversi incontri e riunioni con le associazioni di categoria dello shipping, della logistica e del bunkeraggio (Singapore Logistic Association, International Bunker Industry Association, Singapore Shipping Association, Singapore Maritime Foundation) e la visita alla Borsa di Singapore, prima società ad auto quotarsi in Asia e che nel 2016 ha acquisito The Baltic Exchange di Londra. La missione si è conclusa il 23 novembre con la presentazione, organizzata da Spediporto e Alsea "Italian Logistics and Shipping" - Focus sul sistema logistico del Nord Ovest gli esponenti della Camera di Commercio Internazionale di Singapore e la Camera di Commercio Italiana a Singapore.

Il secolo XIX

Per pulire i fumi delle navi. Archetti (Ecospray): «Mossa d' immagine, ma abbiamo già pronta una soluzione adeguata»

Singapore vieta i catalizzatori "aperti" nel mirino l' acqua scaricata in mare

Francesco Margiocco /GENOVA Vietare l' uso in porto dei catalizzatori "a ciclo aperto", cioè quelli su cui sta investendo la maggior parte degli armatori per andare incontro ai severi paletti della normativa internazionale che entrerà in vigore tra poco più di un anno, può essere una decisione destinata ad avere forti ripercussioni, specie se il porto è il numero due al mondo per volume di traffici. È accaduto la scorsa settimana a Singapore, dove i vertici dell' **Autorità portuale** hanno deciso che dal primo gennaio 2020 gli scrubber "open loop" o a ciclo aperto saranno vietati.

Il primo gennaio 2020 è appunto la data del debutto delle regole concepite dall' Organizzazione marittima internazionale (Imo) per abbattere il tasso di zolfo nei gas di scarico delle navi. Le regole si traducono in tre alternative possibili: il gas naturale liquefatto o Gnl, che però ha bisogno di nuovi motori e di infrastrutture per lo stoccaggio e la distribuzione; il carburante a basso tenore di zolfo che però, secondo la banca d' affari Morgan Stanley, nel 2020 supererà di 380 dollari il prezzo a tonnellata del carburante normale; oppure lo scrubber, il catalizzatore, tecnologia da installare sulla nave e che

depura i gas di scarico ma ha diverse incognite sul piano economico: l' installazione può arrivare a costare 5 milioni, mentre i costi di manutenzione sono incerti.

La tecnologia, semplificando, immette acqua nella condotta del gas di scarico, l' acqua lava i fumi e li depura degli ossidi ed è poi a sua volta depurata e riutilizzata in un ciclo continuo se lo scrubber è di tipo chiuso oppure scaricata in mare e sostituita se è "aperto", o ancora scaricata quando la nave è in alto mare e riciclata quando è in porto, se lo scrubber è "ibrido". Singapore ha vietato l' uso nel suo bacino degli scrubber aperti.

La Ecospray di Rivalta Scrivia, provincia di Alessandria, è una delle poche decine di aziende produttrici di scrubber al mondo e ha il suo "core business" proprio nella tecnologia aperta. Il suo maggiore cliente è anche, da cinque anni, maggiore azionista, è il gruppo crocieristico Carnival.

Maurizio Archetti, co -fondatore dell' azienda, non si lascia impressionare dalla scelta di Singapore:

- segue

«Non è il primo porto a prendere una decisione simile, anche se è il più grande, e non credo che sia una decisione condivisibile sul piano scientifico. Mi pare piuttosto una scelta politica, d' immagine». L' imprenditore cita «numerosi studi svolti da Carnival» che dimostrano che CONFERENZA COP 24 Proseguire nel solco del trattato di Parigi per limitare il riscaldamento globale. È il messaggio dell' Onu alla conferenza Cop 24 di Katowice, in Polonia. Al centro del congresso c' è proprio la necessità di superare il carbone che ieri però il presidente polacco Andrzej Duda ha definito «irrinunciabile e strategico», sollevando polemiche. Ma anche per il Land tedesco Nord Reno-Westfalia è presto per eliminare le vecchie centrali.

«l' acqua di scarico degli scrubber è di qualità alta, decisamente più alta dell' acqua di molti porti».

Archetti sa bene però che la mossa di Singapore è solo l' inizio e che il suo esempio sta può fare scuola, e perciò si sta portando avanti: «Offriamo un tipo di scrubber aperto, ma che con una serie di modifiche e senza buttare via niente, può essere trasformato in ibrido.

Ultimamente lo chiedono in tanti». A suo dire, per le navi transoceaniche la soluzione più vantaggiosa sarà l' uso combinato di scrubber quando la nave è in mare aperto e carburante a basso tenore di zolfo durante la permanenza in porto, «che è comunque limitata -ricorda -e rappresenta il 5-10% del consumo di una nave».

Di parere diverso Elizabeth Lindstad e Gunnar Eskeland, due studiosi norvegesi, ricercatrice del centro di studi marini Sintef Ocean la prima, professore di economia ambientale alla Norwegian School of Economics il secondo, autori di diverse pubblicazioni sulla materia: «In mare aperto le emissioni di zolfo e di azoto si depositano nei fondali, nei portuali depositano in gran parte sulla terra. A contatto con la terra lo zolfo in grande quantità è un acidificante pericoloso per l' ambiente e la salute» ricorda Lindstad. Secondo Eskeland la scelta di vietare l' uso degli scrubber a ciclo aperto nei porti è figlia di un «federalismo ambientale nuovo e interessante. I porti hanno il potere ed è bene che lo esercitino.

L' impatto delle emissioni di zolfo sull' ambiente può e deve essere giudicato diversamente da zona a zona. Se siamo in una zona densamente trafficata, come Singapore, è ragionevole che l' uso degli scrubber "open loop" sia vietato. La scelta di Singapore si basa su preoccupazioni squisitamente locali. Ma senza dubbio, presto verranno prese altre decisioni simili in giro per il mondo».

-