



INDICE



Primo Piano:

- **<<La Riforma Delrio è già arrugginita>>**
(Port News)

Dai Porti:

Trieste:

"...D'Agostino: "Nel 2019 prevediamo una crescita del 10% nel comparto ferroviario..." (Il Natilus)

Venezia:

"...Potenziamenti ferroviari in vista per il Porto di Venezia..."
(Informazioni Marittime)

"...Approvato il progetto per il Malamocco-Marghera..."
(La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Tempi, merci, soldi e passeggeri perché il Terzo Valico conviene..."
(Il Secolo XIX, Ferpress)

"...Salini e Fincantieri ricostruiranno il ponte..."
(The Medi Telegraph, Ferpress)

"...Stazione marittima a rischio Ponte dei Mille ..." (Il Secolo XIX)

"...Costa Crociere consolida il legame con Savona..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Corsini difende Palazzo Rosciano..." (Il Telegrafo LI)

"...Lavoratori ex Lucarelli:<<L'Alp si ricorda di noi>>..."
(Il Telegrafo LI)

"...La sfida di Vitelli: <<Nuovi posti di lavoro..."
(Il Telegrafo LI, Il Tirreno)

"...Grande bacino, tempi troppo lunghi..." (Il Telegrafo LI)

"...Bilancio 2018 per Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Accordo sulla 398 tr Comune e AdSP..."
(Messaggero Marittimo, Informatore Navale, Il Natilus)

Civitavecchia:

"...Di Majo smentito e bacchettato..." (Civonline)

Napoli:

"...Pettorino visita alcune Capitanerie in Campania..."
(Messaggero Marittimo)

Gioia Tauro:

"... Toninelli, soluzioni anche estreme per il rilancio...."
(Ansa, Informazioni Marittime)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
18 DICEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



I porti siciliani:

"...I Cinquestelle esaltano le potenzialità dell'Autorità Portuale dello Stretto..." (Gazzetta del Sud, La Sicilia, MF, TempoStretto, Corriere della Calabria, Normanno)

"...<<Toninelli non ha rispettato gli impegni che ha assunto>>..."
(Gazzetta del Sud)

"...Filt-Cgil contro l'Autorità dello Stretto senza Gioia Tauro..."
(Informazioni Marittime)

Focus:

"...Tre i Porti preferite dalle imprese..." (MF)

"...Il futuro della nautica all'assemblea dell'Ucina..."
(The MediTelegraph, PressMare)

Colloquio con Davide Maresca

«La Riforma Delrio è già arrugginita»

di Marco Casale

Governo assente o distratto sui tempi della portualità? «Tutt'altro. E con la Commissione europea ha da tempo avviato una buona interlocuzione tecnica, con uno spirito di reciproca collaborazione maggiore di quanto si possa immaginare: la partita sulla possibile infrazione sui supposti aiuti di Stato alle Autorità portuali non è affatto compromessa». Davide Maresca, avvocato marittimista che vanta solidi contatti a Bruxelles e con alcuni consulenti della Struttura Tecnica di Missione del [MIT](#), non riesce a condividere il pessimismo del professor Francesco Munari, che in una [intervista a Port News](#) aveva denunciato la miopia del Governo Conte.

«La discussione sulla natura giuridica delle AdSP – premette – non è politica ma tecnica. La giurisprudenza stabilisce che un ente sia impresa quando percepisce un corrispettivo a fronte di un servizio erogato. Ad accendere i riflettori sulla situazione dei porti italiani sono stati gli altri scali marittimi europei, che ci accusano di concorrenza sleale. Con le procedure aperte – alcune son già concluse – nei confronti di Olanda, Belgio e Francia quella che le nostre *Port Authorities* esercitano in materia di affidamento delle concessioni è stata da tempo classificata come attività di impresa. Tutto qui».

Come se ne esce? «Il Governo ha davanti a sé due strade. O aspetta l'eventuale decisione negativa da parte dell'Ue e la impugna davanti alla Corte di Giustizia, sapendo però che l'istituzione di Lussemburgo non fa politica ma applica il diritto». Oppure? «Oppure fa di necessità virtù e si mette a studiare assieme alla Commissione Ue una riforma che separi ciò che viene considerato attività di impresa da quanto invece non lo è. Da Bruxelles mi dicono che una soluzione simile sarebbe accettata».

Maresca non vede pertanto alcun motivo perché si debba rinunciare a priori a un serrato confronto coi funzionari di Bruxelles: «Non sono mica dei mostri. Un accordo non è impossibile, anzi. Seditoci attorno a un tavolo, vediamo che cosa fa reddito e che cosa non lo fa e soltanto dopo tiriamo una bella linea retta. Attività come l'affidamento delle concessioni producono reddito? Mettiamole in competizione sul mercato. Quelle prettamente istituzionali, come il rilascio di una autorizzazione o le attività di controllo, rimangono invece nella sfera del pubblico? E allora non siano soggette ad alcuna imposizione fiscale».

Va insomma accettato il principio della concorrenza tra scali e se alla fine le Autorità portuali fossero costrette a pagare l'Iva sui canoni riscossi «non sarebbe una tragedia, dal momento che potrebbero detrarre i costi. Rimarrebbero comunque enti pubblici non economici ma verrebbe attuato il principio della separazione dell'attività di impresa da quella amministrativa».

Quanto a un'eventuale trasformazione in Spa delle attuali Autorità di Sistema, «non posso che essere d'accordo col professor Munari: avrebbe senso soltanto in caso di patrimonializzazione del demanio».

- segue

Sarebbe comunque logico attendersi una significativa correzione della recente riforma Delrio: «È arrugginita anzitempo. Ha soltanto accorpato alcune Autorità Portuali in modo assolutamente inefficiente. I risultati concreti si ottengono battendo altre strade». Quali? «Consentendo a qualsiasi Autorità portuale di chiedere di diventare società per azioni e di patrimonializzarsi attraverso la valorizzazione delle concessioni. Poi, chiaramente, chiunque ne faccia richiesta deve essere in grado di sostenere questo obiettivo. Ci sono infatti porti che sono più che altro a servizio del territorio e che hanno finalità di tipo perequativo: questi dovrebbero rimanere così come sono».

Quel che però conta è dare una vera *chance* ai pochi porti italiani che fanno competizione a livello europeo. «Sono forse cinque in tutto, localizzati nell'Alto Adriatico e nell'Alto Tirreno. A questi aggiungerei lo scalo di Napoli. Ecco, potrebbero essere questi i primi a sperimentare il modello Spa» spiega.

Al di là della natura giuridica della *governance* portuale, «bisognerebbe comunque investire soltanto sugli scali portuali realmente competitivi. Mi rendo però conto che si tratta di un'utopia... Significherebbe declassare molti altri porti e avremmo immediatamente la rivolta dei Sindaci delle realtà territoriali coinvolte».

Forse bisognerebbe prima di tutto lavorare sulla testa delle persone: «La prima vera rivoluzione deve essere di tipo culturale. Siamo rimasti il Paese dei campanilismi, delle ripicche, dei veti incrociati. E ovviamente della burocrazia che tutto rallenta e blocca. Ad esempio, vi sembra possibile che tuttora non esista una procedura univoca per l'assegnazione delle concessioni? Ogni realtà portuale fa caso a sé. Un regolamento unico nazionale garantirebbe agli investitori trasparenza e certezza delle regole. Se finora non è stato approvato forse è perché l'introduzione del principio della libera competizione dà parecchio fastidio a livello locale».

D'Agostino: "Nel 2019 prevediamo una crescita del 10% nel comparto ferroviario"

Trieste-Con 52.903.403 tonnellate di merce movimentata, il volume complessivo dei traffici nel porto di Trieste cresce del 3,48% nei primi 10 mesi del 2018, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Il settore container mette ancora a segno un incremento a doppia cifra, arrivando a 601.032 TEU (+17%). Molto buone le performance delle merci varie che registrano una variazione positiva del +8,47% (14.906.365 tonnellate), mentre le rifuse solide si attestano a 1.467.265 tonnellate, in netto rialzo sul 2017 (+15,06%). Si mantengono stabili le rifuse liquide (+1,17%) e il comparto RO-RO, (+1,66%) con 254.470 unità transitate.

A marcata vocazione ferroviaria, lo scalo triestino continua a crescere anche in questo comparto, raggiungendo nel periodo gennaio-ottobre dell'anno in corso 8.109 treni (+13,46%). Considerando in particolare la movimentazione ferroviaria del Punto Franco Nuovo si riscontra una variazione positiva del +20,43% e 6.361 treni. Tale performance è stata trainata dai risultati di Trieste Marine Terminal (+45,65% con 2.693 treni) e del gruppo Samer (+38,16% con 1.785 treni). Osservando il dato di ottobre, va segnalato inoltre il record storico di movimentazione su base mensile con 914 treni (+11,19% sullo stesso mese del 2017).

"I dati complessivi restituiscono la fotografia di un porto solido, dinamico capace di investire sulla multisettorialità e che continuerà a svilupparsi anche nel 2019: per esempio, l'anno venturo prevediamo un aumento ulteriore del 10% quanto ai treni movimentati nel nostro porto". Parole di Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Per pianificare e gestire la costante crescita del comparto treni, è stata di recente istituita una nuova Direzione ferroviaria all'interno dell'Authority. La Direzione, costituita da 17 risorse con competenze specifiche ferroviarie e di sicurezza, si occuperà di gestire la rete ferroviaria di interesse portuale sotto il profilo tecnico e amministrativo. Altro compito fondamentale sarà progettare e realizzare nuovi interventi a livello infrastrutturale in ambito ferroviario, curandone la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Potenziamenti ferroviari in vista per il porto di Venezia

Accordo con Rfi per rinnovare il comprensorio di Marghera Scalo. Lavori su 65 chilometri di binari, tre parchi e 25 terminal raccordati

Venerdì scorso il direttore generale di Rfi, Maurizio Gentile, e il presidente dell'autorità portuale di Venezia, Pino Musolino, hanno firmato un importante accordo (a cui si aggiungerà in seguito la Regione Veneto) per potenziare la rete ferroviaria del comprensorio Venezia Marghera Scalo, nodo logistico delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T).

L'accordo rientra in un percorso iniziato a febbraio, dove sono stati individuati gli interventi. Saranno estesi per 65 chilometri e coinvolgeranno una stazione di immissione, tre parchi ferroviari, un'impresa di manovra e 25 terminal raccordati.

Si comincia l'anno prossimo in una prima fase di interventi nella stazione di Marghera Scalo, dove verranno installati binari elettrificati, adeguandoli a moduli da 750 metri. Inoltre, verrà ristrutturato il parco Breda, sulla strada regionale 11. L'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, con il contributo del ministero dello Sviluppo economico, sta lavorando al potenziamento dell'infrastruttura di manovra che prevede lo spostamento e il raddoppio del binario di via Elettricità.

Il gruppo di lavoro studierà anche la possibilità di ripristinare il collegamento tra il porto di Venezia, Chioggia e la rete nazionale.

DALLA COMMISSIONE PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA

Approvato il progetto per il Malamocco-Marghera

L'OK alla protezione del canale è stata accolta con soddisfazione dal presidente Musolino e dall'intero cluster

VENEZIA - La commissione per la Salvaguardia di Venezia ha approvato il progetto di "Protezione del Canale Malamocco-Marghera" promosso dall'Autorità di Sistema Portuale con un paio di prescrizioni relative alla forma delle palancole, che dovranno minimizzare il ritorno dell'onda, e alla velocità delle navi; queste ultime dovranno mantenersi al di sotto del limite che stabilirà la Capitaneria di Porto mediante apposita ordinanza ai fini della sicurezza della navigazione, per tutta la durata dei lavori.

Il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino ha dichiarato sul tema che "Non

solo l'Autorità di Sistema Portuale ma, sono certo, l'intera comunità portuale accoglie con soddisfazione la decisione della Commissione per la Salvaguardia di Venezia che dà il via libera ai lavori di manutenzione del Canale Malamocco-Marghera. La scelta della Commissione riconosce così l'efficacia tecnica di un progetto sviluppato sfruttando modalità d'intervento sostenibili, in linea con quanto previsto dalla legislazione relativa alla laguna di Venezia. Un progetto che, mantenendo adeguati livelli di salvaguardia dell'eco-sistema lagunare, raggiunge anche l'obiettivo della salvaguardia della portualità e, di conseguenza,

rafforza la sostenibilità culturale, sociale ed economica di Venezia. Poter finalmente garantire pienamente l'accessibilità nautica del porto, così come previsto dal Piano Regolatore Portuale, consente al nostro scalo di mantenere standard competitivi adeguati alle sfide imposte dal mercato, a beneficio di tutte le attività insediate, e di interpretare al meglio il ruolo, che gli è proprio, di motore economico della nostra regione e di porta d'accesso ai mercati internazionali per i distretti produttivi veneti. Sarà ovviamente cura dell'Autorità di Sistema Portuale dare seguito alle prescrizioni emerse dalla Commissione di Salvaguardia".

La sfida delle infrastrutture

Tempi, merci, soldi e passeggeri perché il Terzo Valico conviene

Ma dal dossier sull'opera emergono anche criticità: «Costi troppo alti in relazione ai benefici»

Mario De Fazio
Roberto Scull / GENOVA

Il progetto del Terzo Valico «non si può definire inutile» ma, allo stesso tempo, i tecnici incaricati dal Ministero lo definiscono «troppo costoso in relazione ai benefici conseguiti» con un utilizzo «evidentemente inefficiente delle risorse».

Le conclusioni dell'analisi costi-benefici sul Terzo valico, la prima terminata dal governo giallo-verde tra le varie iniziate sulle grandi infrastrutture del Paese, sono in linea con l'intero dossier tecnico, giuridico ed economico stilato dall'equipe di lavoro guidata dal professor Marco Ponti, noto critico delle grandi opere. Un'analisi in cui il via libera all'opera, annunciato anche dal ministro ai Trasporti Danilo Toninelli, è la sintesi dei profili economici e della necessità di motivare politicamente la giravolta dei Cinquestelle su un tema che è un nervo scoperto, soprattutto per parte della base elettorale pentastellata: bloccare il Terzo Valico sarebbe costato troppo e quindi va completato. Ma le ombre sono più delle luci, secondo il pool di tecnici che ha licenziato il lavoro.

«COSTI TROPPO ELEVATI»

L'elemento più evidente è l'entità economica dell'operazione, 6,2 miliardi, di cui 1,5 già spesi. Soldi che sarebbero stati sprecati in casi di interruzione e che si sommano a quanto sarebbe costato uno stop ai cantieri per il ripristino del pacaggio e per affrontare i contenziosi con le imprese: come anticipato giorni fa da *Il Secolo XIX*, una cifra non inferiore al

miliardo (1.195 milioni secondo le stime sull'argomentazione dal parere dell'Avvocatura dello Stato). Non sprecare 2,7 miliardi è l'argomento più forte messo in campo sia dal collegio che dal ministro Danilo Toninelli.

I VANTAGGI DELL'OPERA

I vantaggi legati all'opera indicati nella relazione non mancano e sono quantificati prendendo come riferimento tre scenari ipotetici dell'impatto prodotto dalla grande opera: prudenziale, «base» e ottimistico. I fattori considerati sono l'aumento del flusso di merci, lo spostamento dalla gomma al ferro, i risparmi sui costi di trasporto, l'aumento dei passeggeri e la riduzione dei tempi di percorrenza. Secondo i tecnici, l'aumento dei container derivante dai flussi dei porti del Nord varierebbe da 200 mila al milione l'anno, mentre migrerebbero dalla gomma al ferro un numero di teu tra i 100 e i 500 mila. Il risparmio dei costi di trasporto, invece, varierebbe tra il 15 e il 30%. Anche sul versante dei passeggeri i benefici sarebbero evidenti: i viaggiatori in più sarebbero tra i 700 mila l'anno (nella versione più prudente) ai 2,8 milioni della stima più ottimistica. Gli stessi passeggeri risparmierebbero da 20 a 30 minuti di percorrenza tra Genova e Milano. Oltre «i risparmi di tempi e costi del trasporto», la relazione cita tra i vantaggi «l'incremento dei traffici merci tra il sistema dei porti liguri ed il loro entroterra, con proiezioni anche a Nord» e «l'intensificazione dei

servizi regionali a supporto delle località intermedie e dell'area genovese».

LE CRITICITÀ DEL PROGETTO

A fronte dei benefici, ci sono i «costi». E oltre il dato economico - «l'uso inefficiente delle risorse» di un'opera definita come «troppo costosa» -, la relazione insiste su una serie di criticità di un progetto definito, senza tanti fronzoli, «inadeguato». Ad esempio, si cita la lunghezza dello scavo («il tunnel di valico avrebbe potuto essere più breve ma ugualmente efficace in termini di modulo e peso massimo trainato») o la possibilità di «soluzioni di tipo organizzativo e tariffario» di altro tipo per favorire il trasporto su ferro, «anche in presenza di treni corti e leggeri». Ci sono poi le mancate entrate fiscali, come i 900 milioni in meno di accise sui carburanti.

BALDO QUASI SEMPRE NEGATIVO

L'analisi tira le somme basandosi su un'equazione che mette sulla bilancia costi e benefici, anche difficilmente quantificabili con precisione, tenendo conto del Vane (valore attuale netto economico). Anche in questo caso si considerano i tre scenari: prudenziale, base e ottimistico. Nel primo caso l'impatto economico complessivo sarebbe negativo di 2,3 miliardi, il secondo farebbe segnare un meno 1,5 miliardi e solo nella stima più ottimista si ha un surplus di 128 milioni. Ma, specifica l'analisi, anche dinanzi a «ipotesi molto favorevoli al progetto, i benefici ottenuti risulterebbero dello stesso ordine di grandezza dei

- segue

costi» e, in ogni caso «questo scenario ha una elevata probabilità di non verificarsi». —

© BIRICH ALAN CRITICERAB

LO STUDIO

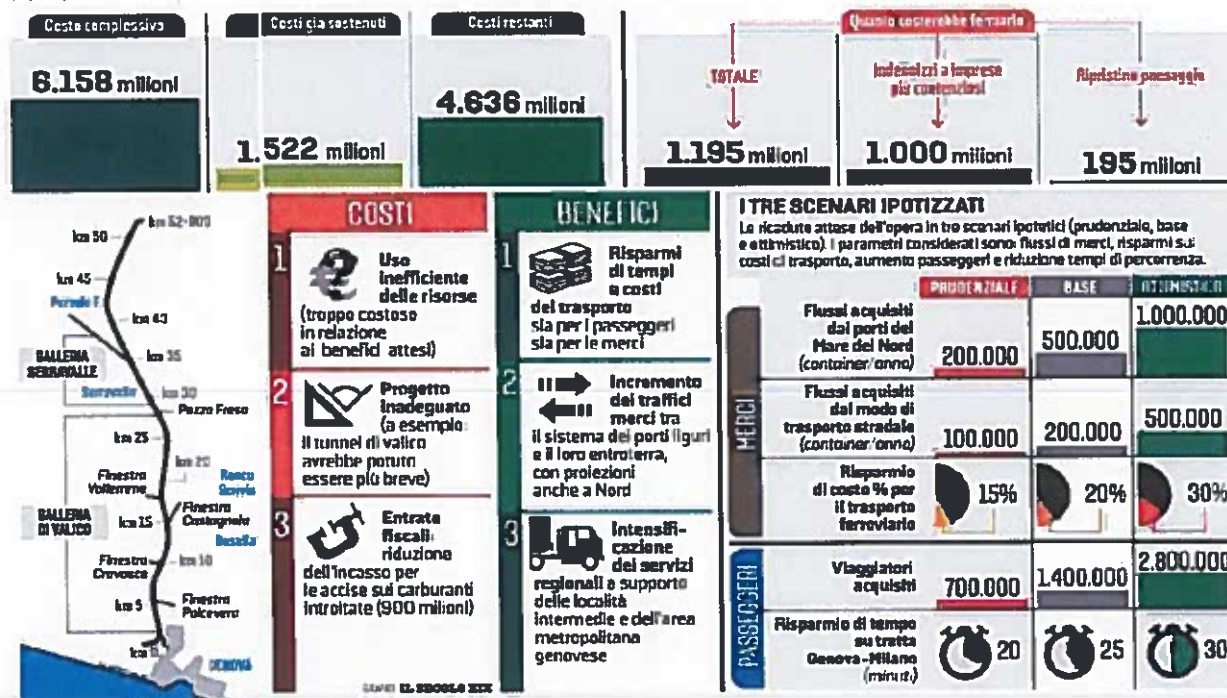
Come si effettua l'analisi economica sull'opera

Da un punto di vista ingegneristico il progetto presenta alcune lacune

Tra i vantaggi, lo spostamento delle merci dal Tir alla ferrovia

L'analisi costi-benefici si regge su un'equazione che ha il compito arduo di misurare il valore "sociale" di un progetto, considerare sia i vantaggi che gli svantaggi per tutte le parti coinvolte, in particolare gli utenti e i contribuenti. Si basa sul cosiddetto Vane (Valore attuale netto economico) e mira a individuare l'impatto economico totale: da un lato c'è il costo complessivo dell'opera, dall'altro la somma di vari fattori, tra cui la variazione dei benefici degli utenti (cioè il surplus del consumatore), la variazione dei costi operativi e delle entrate (quindi il surplus del produttore e l'impatto sullo Stato) e la variazione dei costi esterni, riferita ad esempio agli aspetti ambientali o al numero di incidenti.

L'ANALISI SUL TERZO VALICO



Filt e Fillea Cgil su grandi opere: dopo Terzo Valico ora si continui con la Tav

(FERPRESS) – Roma, 17 DIC – “Confermando l’importanza di completare il Terzo Valico, dopo che 4 lotti su 6 sono già in fase di realizzazione, il Governo saggiamente conferma la strategicità di Connettere l’Italia, cioè di una politica di investimenti a medio termine su intermodalità, alta capacità su ferro per muovere merci e persone, sostenibilità ambientale e competitività dei sistemi logistici”. E’ quanto affermano Stefano Malorgio e Alessandro Genovesi, segretari generali della Filt Cgil e della Fillea Cgil, i sindacati dei trasporti e delle costruzioni della Cgil in una nota stampa.

Per i due segretari “i benefici di fare del Porto di Genova uno di principali terminal naturali per le merci del Mediterraneo, connettendo la Liguria alla Lombardia e al Piemonte, grandi aree non solo logistiche ma anche manifatturiere, saranno tanto più grandi, poi, quanto più il sistema logistico che ruota intorno al Terzo Valico potrà godere dell’accesso ad uno dei principali corridoi dell’intera Europa: cioè quella alta velocità e alta capacità Torino-Lione che è parte di una più ampia capacità di trasporto continentale da Est ed Ovest”.

Per queste ragioni “in coerenza con i documenti congressuali votati da centinaia di migliaia di iscritti e con la Piattaforma unitaria di Cgil, Cisl e Uil per una nuova politica di sviluppo, ribadiamo quanto importante sia completare gli interventi per la TAV Torino Lione. Occorrono serietà ed equilibrio quando si affrontano le politiche di sviluppo nazionali ed internazionali in un’ottica di sistema e, soprattutto, occorre smetterla di considerare, cosa che accade solo in Italia, alternativi gli investimenti per opere strategiche con quelli per la manutenzione delle infrastrutture secondarie e la lotta al dissesto idrogeologico. Essi – proseguono i sindacalisti – debbono far parte di uno stesso piano unitario di ammodernamento del nostro sistema infrastrutturale, capace anche di produrre importanti e positivi impatti ambientali, come sarebbe con il passaggio di milioni di tonnellate di merci e di milioni di persone dalla gomma al ferro” conclude la nota Filt – Fillea.

Genova: Salini e Fincantieri ricostruiranno il ponte

Genova - La telefonata che chiude i giochi arriva nel pomeriggio: a un capo del telefono c'è Marco Bucci, all'altro Luigi Cimolai, presidente della Cimolai Spa. Il sindaco-commissario informa l'imprenditore della scelta: sarà la cordata Fincantieri - Salini Impregilo - Italferr a ricostruire il viadotto sul Polcevera

Genova - La telefonata che chiude i giochi arriva nel pomeriggio: a un capo del telefono c'è Marco Bucci, all'altro Luigi Cimolai, presidente della Cimolai Spa. Il sindaco-commissario informa l'imprenditore della scelta: sarà la cordata Fincantieri - Salini Impregilo - Italferr a ricostruire il viadotto sul Polcevera. Non c'è spazio, almeno per ora, rivelano fonti dell'azienda friulana, per un'intesa che metta insieme i due progetti "finalisti".

«Nel 2019 oltre un milione di passeggeri a Genova»

Genova - «Per noi il 2019 sarà un anno in cui Genova avrà un ruolo straordinario perché porteremo in città entrambe le nostre ammiraglie, la "Bellissima" a marzo e la "Grandiosa" a novembre e otterremo un ulteriore record movimentando oltre un milione di passeggeri sulla città»

Genova - «Per noi il 2019 sarà un anno in cui Genova avrà un ruolo straordinario perché porteremo in città entrambe le nostre ammiraglie, la "Bellissima" a marzo e la "Grandiosa" a novembre e otterremo un ulteriore record movimentando oltre un milione di passeggeri sulla città».

Così Leonardo Massa, Country Manager Msc Crociere, a margine della presentazione del Capodanno genovese, spiega le strategie che vedranno lo scalo del capoluogo ligure al centro delle strategie del gruppo: «Noi abbiamo ormai una presenza costante nei 12 mesi - spiega - e in questo periodo continuiamo a mantenere tre navi sul capoluogo ligure che diventeranno quattro da aprile». A fare scalo, infatti, saranno la "Bellissima", la "Seaview", la "Fantasia" e la "Divina": «Avremo circa 18 mila ospiti su base settimanale e mai abbiamo visto un'offerta così importante in termini di posti letto su Genova».

«Nuovo ponte a fine 2019, inaugurato nel 2020»

Roma - Il nuovo Ponte di Genova «sarà in piedi a fine 2019 e all'inizio del 2020 al massimo verrà inaugurato, magari addirittura a fine dicembre - afferma il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli -. Per noi il dato importante è che da ieri è iniziata la fase di demolizione e da marzo partirà la ricostruzione».

Roma - Il nuovo Ponte di Genova «sarà in piedi a fine 2019 e all'inizio del 2020 al massimo verrà inaugurato, magari addirittura a fine dicembre». Lo afferma il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli a Radio anch'io. «Per noi il dato importante è che da ieri è iniziata la fase di demolizione e da marzo partirà la ricostruzione».

«Capisco il malcontento dei genovesi che non hanno ancora visto le impalcature e le maestranze per ricostruire il ponte, però dovevamo costruire le condizioni per poter partire bene», aggiunge il ministro, «e ovviamente dovevamo aspettare dissequestro da parte della magistratura». Sulla scelta della cordata a cui sarà assegnata la costruzione del Ponte Toninelli non si sbilancia: «Aspettiamo anche noi la scelta che spetta al commissario Bucci». E sulle voci che parlano di Salini Impregilo-Piano dice: «Eviterei di esprimere commenti, ma stiamo parlando delle eccellenze italiane che hanno specialità ingegneristiche straordinarie».

MIT: al via la fase di cantierizzazione propedeutica alla demolizione del Ponte Morandi

(FERPRESS) – Roma, 17 DIC – E' stato firmato nel pomeriggio del 14 dicembre il decreto di "Affidamento dell'appalto pubblico dei lavori per la realizzazione, in estrema urgenza, di tutte le opere per la demolizione, la rimozione, lo smaltimento e il conferimento in discarica o in altro sito dei materiali di risulta del Viadotto Polcevera in Genova".

Lo riferisce una nota del MIT.

"Con la firma del Commissario Straordinario alla Ricostruzione Marco Bucci – si legge ancora – può di fatto prendere avvio la fase di cantierizzazione propedeutica alla demolizione del Ponte Morandi.

Come riportato dal Decreto, l'appalto viene affidato a un gruppo di 5 aziende: Fagioli S.p.A, Fratelli Omini S.p.A, Vernazza Autogru S.R.L., Ipe Progetti S.R.L. e Ireos S.p.A".

"Abbiamo rispettato l'impegno che ci siamo presi con i genovesi e da domani partiranno i cantieri che porteranno alla demolizione di ponte Morandi – spiega Marco Bucci – Un passo fondamentale che dimostra come vogliamo mantenere fede alla promessa fatta: quella di avere il ponte nuovo pronto per la fine del 2019".

Soddisfazione è stata espressa anche dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli: "E' un momento importante per tutto il Paese, alla luce dei grandi sforzi che sono stati fatti in modo da ridare a Genova la centralità che merita – spiega il Ministro – La città deve diventare una metafora della rinascita italiana e questo già sta accadendo. C'è ancora tantissimo da fare, la sfida di una rapida ricostruzione del ponte non è certamente semplice. Tuttavia, il lavoro adesso procede spedito e la ricucitura del tessuto urbano, oltre che della tratta autostradale, si accompagna a tutte le misure in favore di chi ha perso la casa, dei lavoratori, delle imprese e del porto".

Il Secolo XIX

Problemi strutturali all' edificio, via ai lavori a gennaio: transennata la banchina, personale al Wtc

Stazione marittima a rischio Ponte dei Mille, stop alle navi

Matteo Dell' Antico Ci sono problemi strutturali, seri. La Stazione Marittima, l' edificio a Ponte dei Mille, si muove.

Un' ala, come anticipato dal Secolo XIX lo scorso ottobre, scivola verso l' esterno, sul lato dove si trova la banchina che ospita le navi.

Ora, secondo quanto risulta al Decimomano l' esito degli accertamenti condotti dai tecnici, non lascia alcun dubbio: una parte dell' edificio deve essere chiusa durante la messa in sicurezza dell' intero complesso che è di proprietà dell' Autorità di sistema portuale. C' è di più: i lavori interesseranno anche la banchina dove transitano i crocieristi e nessuna nave potrà ormeggiare a Ponte dei Mille fino a quando ovunque, si stanno infatti allargando a vista d' occhio: colpa delle fondamenta dell' edificio che poggiano in parte su una base che va rinforzata perché friabile.

Il cantiere sarà aperto probabilmente a gennaio ma è già iniziata una corsa contro il tempo. Il primo problema da risolvere riguarda il personale che opera nell' edificio. Una parte, nello specifico la Direzione Wtc di via de Marini, dove ci sono alcuni uffici di proprietà dell' Authority che sono al momento vuoti. Un' altra parte degli impiegati che operano a Ponte dei Mille, quelli della società Stazioni Marittime che ha in concessione l' intera area, sarà invece spostata nell' ala dell' edificio, quella di Levante, che non sarà interessata dai lavori. Il secondo problema, per il quale non è ancora stata trovata una soluzione, riguarda l' arrivo delle navi da crociera cariche di turisti. Fi.

Costa Crociere consolida il legame con Savona

Savona - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale (Genova e Savona) ha esteso sino al 2044 la concessione a Costa Crociere delle aree e dei servizi crociere del porto di Savona. La cerimonia è avvenuta ieri. «L'attenzione al settore delle crociere da parte dell'Autorità è molto alta - ha detto il presidente dell'Authority, Paolo Signorini -. Sono stati infatti confermati gli investimenti relativi alle infrastrutture portuali a servizio del traffico crocieristico. Si tratta di impegni rilevanti a cui ha risposto con altrettanto considerevoli investimenti per adeguare le strutture di accoglienza del suo home port la compagnia armatoriale Costa Crociere (oltre 20 milioni complessivi). Savona e Genova sono nella top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l'anno in corso e con previsioni per il 2019 che rafforzano questa tendenza portando addirittura la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di crocieristici accolti. È una conferma importante arrivata alla fine di una stagione non facile dopo il crollo del ponte Morandi».

Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere, ha ribadito che «Savona è l'home port principale di Costa Crociere, dove generiamo un traffico annuale di oltre 800.000 passeggeri». Savona «è il polo crocieristico più importante della Liguria, che a questo punto si candida a diventare protagonista a livello italiano ed europeo», ha aggiunto il governatore Giovanni Toti. Il 3 novembre 2019 sarà celebrata proprio a Savona la cerimonia di battesimo della nuova ammiraglia Costa Smeralda (180.000 tonnellate di stazza lorda e 2.612 camere), attualmente in costruzione nel cantiere Meyer di Turku (Finlandia).

Dal 9 novembre 2019 sino alla primavera del 2021, Costa Smeralda sarà a Savona ogni sabato per un itinerario di una settimana che toccherà anche Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Civitavecchia/Roma e La Spezia. A breve - è stato ricordato ieri - saranno avviati importanti interventi nel porto crociere di Savona, per un investimento totale di circa 24 milioni di euro. L'Autorità provvederà, tra l'altro, ai lavori di approfondimento del fondale antistante la banchina principale del terminal crocieristico.

L'AUTHORITY

Corsini difende Palazzo Rosciano

L'INGEGNER Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di sistema portuale, ha parlato per ultimo. Supportato da una serie di diapositive, ha illustrato gli interventi fatti in tre anni perché il brutto incidente dell'Urania nel bacino galleggiante non vedesse tempi ancora più lunghi di quelli già oggi incredibili del sequestro e della riparazione. Una risposta indiretta, e ovviamente in chiave diplomatica - come tutti o quasi gli interventi della mattinata - alle perplessità emerse dalle parole dell'ammiraglio Tarzia proprio sul troppo lungo periodo di inutilizzo del bacino.

GLI uffici dell'AdSP - ha ricordato Corsini - hanno lavorato sia in campo legale sia in campo tecnico per facilitare una soluzione che ha visto in campo l'armatore dell'Urania, gli assicuratori, i tecnici del registro navale e altri. Nel frattempo è stata realizzata la rampa d'accesso al bacino, è stato sviluppato il piano di sicurezza per l'area, avviata la demolizione dei due relitti di gru che condizionano le banchine 76 e 78, avviato con la collaborazione di Benetti il recupero della barca-porta del bacinone, affondata un anno fa. L'elemento ancora più importante - ha sottolineato Corsini - è il bando di gara per la gestione dei due bacini pubblici, con scadenza delle proposte al 23 gennaio.

I DUE gruppi che si sono dichiarati interessati, Jobson e l'AI tra il Consorzio Bacini e Benetti, sanno dal bando che l'utilizzo dei bacini sarà possibile per lo yachting, le riparazioni di piccole e medie navi, il refitting e i vari. Anche in questo caso, la possibilità di far squadra e lavorare in sinergia - addirittura con analoghe iniziative di Piombino - sarà benvenuta. Una buona notizia è che con le recenti riparazioni il bacino galleggiante è stato finalmente omologato dal RINA fino a 18 mila tonnellate, una novità assoluta nella sua tribolata storia.



L'APPELLO LETTERA AI SINDACATI E ALL'AUTORITÀ PORTUALE PER TROVARE NUOVA COLLOCAZIONE

Lavoratori ex Lucarelli: «L'Alp si ricordi di noi»

«SIAMO senza lavoro e con la fine del trattamento Naspi ormai alle porte, sappiamo che Alp (l'agenzia per il lavoro portuale) sta procedendo all'assunzione di personale e vi sollecitiamo, prima di assumere dall'esterno, di dare corso a quanto previsto dal dl 232/2017 per quanto previsto dall'organico 'porto'. Così scrivono sette lavoratori della ex Lucarelli Terminal Livorno, oggi in liquidazione, in una nota trasmessa lo scorso 14 dicembre sia all'Autorità portuale che alla prefettura e alle varie sigle sindacali. Tutte persone, le sette che hanno firmato la lettera, che erano operative all'interno del porto di Livorno come terminal sbarchi e imbarchi ro-ro pax in via Michelangelo 6 con la concessione della banchina numero 54. «L'azienda – spiegano – aveva il contratto della Tirrenia di Navigazione (gruppo Onorato) per lo sbarco e l'imbarco dei

semirimorchi e guidati da e per la Sardegna per sei navi alla settimana. Nell'estate del 2016 – spiegano riassumendo la vicenda – l'azienda riceve la disdetta per una nave (scendono così a tre le navi alla settimana) con preavviso che alla fine dell'anno cesserà definitivamente il rapporto di collaborazione, rivolgendosi così ad un altro terminal sempre nel porto di Livorno (Ltm Livorno Terminal Marittimo). L'azienda si trova così a inizio 2017 senza lavoro, ma cercando altre soluzioni operative mantiene i lavoratori in forza fino al 2 agosto 2017, quando impossibilitata a proseguire l'attività decide il licenziamento collettivo. Si apre a questo punto la fase degli ammortizzatori sociali, con l'impegno da parte delle organizzazioni sindacali di una ricollocazione presso altri operatori sempre nell'ambito porto. A poco a poco gran parte dei lavoratori viene

ricollocata (o si organizza in proprio), noi – evidenziano – ad oggi siamo sempre senza lavoro, con la fine del trattamento Naspi ormai alle porte».

ED È PER QUESTO che hanno scritto questa lettera all'Autorità portuale e alle organizzazioni sindacali, cercando di ottenere la possibilità di un lavoro visto che Alp, secondo quanto emerso dalla nota, starebbe procedendo all'assunzione di personale. In passato alcuni rappresentanti dell'azienda avevano provato ad ottenere un appuntamento con il presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini (a sinistra). Prima il 17 novembre 2017, poi il 2 febbraio e il 2 marzo del 2018. Sempre con l'obiettivo di discutere della situazione occupazionale e della promessa di una nuova ricollocazione in un'altra azienda portuale.



La sfida di Vitelli: «Nuovi posti di lavoro»

FARE SQUADRA significa risolvere anche i problemi più complessi. E' il Mantra, non nuovo ma rilanciato ieri con forza nell'incontro al cantiere Benetti del sindaco Filippo Nogarin, il direttore marittimo contrammiraglio Giuseppe Tarzia, il presidente dell'AdSP Stefano Corsini e l'ospite, il presidente di Azimut/Benetti Paolo Vitelli. A sottolineare l'importanza dell'incontro, la folla rappresentanza istituzionale, dal prefetto Tomao al questore Suraci, dall'ammiraglio Ribuffo comandante dell'Accademia Navale al colonnello Cutarelli della Finanza, dall'assessore comunale Martini al presidente degli industriali Ricci e al decano dei consoli Fancellu. «La rinnovata sinergia tra istituzioni pubbliche e aziende private», come recitava l'invito alla stampa, è stato il tema ribadito da Paolo Vitelli nella sua presentazione, richiamato dal sindaco Nogarin, dall'ammiraglio Tarzia e dal presidente Corsini. Ciascuno, ovviamente, con la sua caratterizzazione. Si è parlato dei temi concreti, come la vicenda bacini e la loro ripartita gara, la "new season" dei mega-yachts, la "stecca" delle foresterie, il futuri-



LUSSO I mega yacht di lusso che vengono prodotti dal cantiere livornese famoso in tutto il mondo

bile marina del porto mediceo, la cultura del mare. Ma il punto di forza dell'intero incontro è proprio sui principi: quelli di affrontare insieme, e non l'un contro l'altro armati, tutti i delicati temi che sono alla base di una trasformazione del territorio e delle vocazioni portuali così strategicamente importanti. Vitelli, che quando vuole è anche diplomatico, ha elargito ringraziamenti e riconoscimenti di collaborazione a

piene mani. Il suo "rilancio", dopo una stagione che lui stesso ha riconosciuto essere stata non sempre collaborativa, punta a fare del cantiere Benetti ma anche dell'intero settore portuale livornese un centro d'eccellenza per la costruzione, le riparazioni, il rimessaggio e il refitting del mondo del grande yachting, con proiezioni di fatturati e quindi di posti di lavoro in possibile grande crescita. «Oggi lavorano per noi - ha ricor-

dato - circa 1700 persone. Con questa nuova visione d'impegno fianco a fianco delle istituzioni si potranno creare altri posti di lavoro e riqualificare il settore del refitting tale da richiamare a Livorno anche altri nostri colleghi costruttori del Nord Europa».

SOTTINTESO, ma nemmeno tanto: Il Mediterraneo continuerà ad essere attrattivo per il grandissimo yachting e un punto d'app-

SINERGIA

Stretta di mano fra il primo cittadino e il patron della Benetti

poggio importante significherà molto per la stessa economia della città. Lavorare alla sua realizzazione tutti insieme significa poter raggiungere l'obiettivo in tempi più brevi. E l'orgoglio di Vitelli - ribadito in un bel filmato sulla costruzione e il trasferimento del primo gigayacht e della partenza via mare di tre capolavori di circa 60 metri verso gli Usa - è stato condiviso da tutti. Finalmente, dunque, si fa davvero squadra.

Antonio Fulvi

PORTO TURISTICO

Lavoro, lusso e turismo per rilanciare la città

LIVORNO. «Questa giornata rappresenta un punto di svolta per Livorno – ha sottolineato il sindaco **Filippo Nogarin** al Cantiere Benetti–. Rimettere in moto il bacino galleggiante significa rimettere in moto il lavoro e dare una speranza a centinaia di persone che da anni attendono questo momento. Il fatto poi che questo avvenga mentre gli occhi dell'intero Paese sono puntati su Livorno per il varo di questi tre giga yacht, frutto della maestria di operai an-

che livornesi, ci rende ancor più orgogliosi».

Paolo Vitelli, patron del gruppo Azimut-Benetti, ripercorre in rapida sequenza la storia del cantiere, divenuto famoso per aver costruito le navi con le quali Garibaldi fece lo sbarco in Sicilia, e ricorda che dal 2003 con l'arrivo del marchio Benetti opera a Livorno il primo produttore di yacht sopra i 24 metri di lunghezza: i cosiddetti maxi-yacht.

Ma dopo il tempo del me-

ga-yacht (tanti panfili di oltre 60 metri sono usciti dal cantiere livornese) è ora arrivato il momento dei giga-yacht, vere e proprie navi di lusso di oltre 100 metri di lunghezza.

«È in questo modo che Benetti continua a confermarsi leader mondiale assoluto nel settore» spiega Vitelli.

Ma i benefici per il gruppo nautico e per l'economia cittadina si possono avere anche nel settore delle riparazioni e del *refitting*: l'obiettivo è sempre quello di dare vita, finalmente, ad un porto turistico nel Mediceo che rilanci il lungomare e il resto della città.

«Siamo pronti a realizzare in breve tempo un gioiello di assoluto valore», conclude lo stesso Vitelli. —

F.L.

«Grande bacino, tempi troppo lunghi»

IL DIRETTORE marittimo della Toscana e comandante della Capitaneria, contrammiraglio Giuseppe Tarzia, è da sempre conosciuto per non aver peli sulla lingua. E non si è smentito, usando come sempre la tecnica dello *speak soft but carry a big stick* (Parla gentilmente e portati un grosso bastone). «Credo che la Capitaneria di porto abbia dato il proprio

IMPEGNO

«La Capitaneria collabora per risolvere i problemi»

contributo – ha detto – alla soluzione del problema bacino; un problema che si è trascinato in tempi davvero troppo lunghi, compresi quelli che sono stati necessari per il ripristino dopo il dissequestro dalla magistratura». Tarzia ha dato atto agli interlocutori della rinnovata volontà di fare squadra, che è elemento certamente utile per raggiungere risultati più rapidamente (o meno len-



L'AREA Il grande bacino di carenaggio sotto sequestro dopo l'incidente mortale accaduto a bordo dell'Urania; il direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Giuseppe Tarzia



tamente...) ed ha glissato sui temi ancora in atto relativi alle diverse visioni con l'AdSP (concessioni a Grimaldi per i ro/pax, eccetera). Ha anche convenuto sulla necessità di favorire le iniziative cantieristiche e di riparazioni navali che possono portare a un incremento dei posti di lavoro in una realtà come quella del nostro porto che soffre della crisi internazionale.

LA CAPITANERIA in questa

chiave ha fatto molto e ancora di più sta facendo. E anche se l'ammiraglio non è entrato nei dettagli che partono da lontano, con la revisione al ribasso delle tariffe di rimorchio, con l'impegno per la navigazione commerciale notturna, per cercare soluzioni alla nautica da spostare dal Mediceo, eccetera – lo stesso Vitelli ha riconosciuto la piena collaborazione del comando della Guardia Co-

stiera a tutte le tematiche del comparto. La competenza diretta della Guardia Costiera/Capitaneria su tutto quello che compete la sicurezza, sia sugli specchi d'acqua che sul filo di banchina, rende fondamentale la sua collaborazione: come è stato evidenziato anche nella visita che Benetti ha organizzato alle aree del cantiere e allo stesso bacino al termine dell'incontro.

A.F.

Bilancio 2018 per Livorno luci ed ombre

Da Francesco Ruffini,
già segretario generale
dell'Autorità portuale,
riceviamo:

LIVORNO - Mentre ci avviciniamo a grandi falcate alla conclusione dell'anno in corso, Francesco Ruffini (segue a pagina 9)

Bilancio 2018 per Livorno

può tentarsi qualche riflessione su quello che è sin qui accaduto nel nostro porto. Fatti salvi gli approfondimenti statistici degli uffici preposti nelle singole sedi, sembra di poter dire che il 2018 non sia stato un anno del tutto cattivo, tale da essere cestinato senza commenti. Grazie infatti alla caparbia e alla professionalità degli operatori marittimi i traffici si sono mantenuti su livelli soddisfacenti, con qualche spunto migliorativo per le crociere e le autostrade del mare. Si è poi consolidato il ruolo del terminale della Soc OLT-Offshore LNG Toscana che ha consentito a Livorno di proiettarsi nel ristretto novero dei punti nevralgici per il rifornimento energetico del Paese, con la sua capacità di rigassificazione di 3,75 miliardi di mc. annui, equivalenti a circa il 4% dell'odierno fabbisogno nazionale. Il terminale opera secondo il Regolamento d'esercizio approvato con Ordinanza n° 6/2014 del 29/11/2014 della Capitaneria di Porto. A proposito della stessa Capitaneria non può non darsi atto degli impor-

tanti effetti dei provvedimenti con cui sono stati definiti dal contrammiraglio Giuseppe Tarzia i limiti dimensionali delle grandi navi in arrivo e partenza, anche notturna, dagli accosti della Darsena Toscana, in accordo con la "Commissione Accosti" istituita con decreto 5.10.2016. Tali limiti potrebbero anche essere rivisti allorché si pervenisse a conclusione dei lavori di rimozione delle tubazioni Eni costituenti la "strozzatura del Magnale". Infine occorre ancora dare atto all'ammiraglio Tarzia di aver disposto la revisione, in riduzione, delle tariffe di rimorchio, provvedimento questo sino a qualche anno fa addirittura impensabile. Non è dunque un caso l'accentuato interesse di grandi operatori internazionali, come MSC, per il porto di Livorno. Per contro, permangono insoluti alcuni gravi problemi quali il ritardo dell'appalto per la cessione delle quote di maggioranza della Porto di Livorno 2000, e soprattutto la definizione delle problematiche relative ai bacini

di carenaggio, tanto da essere stata prospettata - in passato - la nomina di un commissario ad acta.

*

Qualche auspicio per il Nuovo Anno in arrivo. Anzitutto la risoluzione dei problemi lasciati in eredità dal 2018. Poi che si pervenga coraggiosamente, in sede politica, alla conclusione della riforma Delrio che ha provocato parecchi danni e nessun beneficio, con richiami in vigore della precedente normativa della L.84/94. Verrebbe consentito in tal modo ai singoli porti di riappropriarsi della propria identità ed autonomia. Se poi l'attuale Governo si prefigura come obiettivo la riforma della Legge Fornero, di ben più ampia rilevanza e portata, perché non pensare che sia possibile volgere lo sguardo anche alle problematiche portuali, ricordando che le tasse sulle merci ed i diritti di ancoraggio originano nei porti, e concorrono in misura non irrilevante al prodotto interno lordo? E' quanto ben può attestare l'Agenzia delle Dogane. Immaginare che le Autorità di Sistema Portuale possano competere con Rotterdam od Anversa, da sole o in sinergia tra loro, significa non conoscere l'abc della logistica marittima e fluviale. Da ultimo, occorre ripensare, nell'era della globalizzazione, ai rapporti esistenti non solo sul versante atlantico, ma anche a quelli possibili rivolti ad Est. La Cina è sempre più presente nel Mediterraneo, considerato come la sponda marittima della nuova Via della Seta. Ne sono testimonianza oltre all'acquisizione del terminal del Pireo, anche la partecipazione alla gara per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova, e la proposta di un terminal foraneo a Venezia in alternativa a Trieste come porto "ascellare". Del resto i rapporti tra Livorno e i cinesi della COSCO sono stati sempre cordiali e frequenti sino a pochi anni fa. Personalmente ho ben presente la bella conferenza svolta ai Soci del Propeller Club nel 1910 dal Deputy General Manager di Cosco Italy Mr. Chen Yu Ping. Chissà che non si possano riattivare i contatti sospesi e sperare in nuovi traffici. Auguri.

**TDT Livorno:
anno difficile
ma si riparte**



Marco Mignogna

LIVORNO – Perché il porto labronico è calato nel 2017 nel traffico dei containers?

“In realtà, il 2017 va considerato un anno di transizione per il (segue a pagina 9)

potrebbe essere questione di giorni.

TDT Livorno: anno difficile

nostro terminal - sottolinea il direttore generale del TDT ingegner Marco Mignogna - anche perché è stato condizionato, dal secondo trimestre in poi, dalla cessazione del servizio ZIM. Quest'anno i risultati sono già migliori, in particolare perché dopo una partenza in tono minore sono considerevolmente aumentati i pieni e l'ultimo trimestre si è confermato in crescita. Poi da venerdì scorso è tornata la ZIM con il servizio settimanale diretto per gli USA - sottolinea ancora Mignogna - il che ci fa prevedere un buon inizio 2019”.

È la conferma, se ce ne fosse bisogno, che nella situazione attuale di difficoltà di tutti i grandi vettori del comparto containers, i porti possono subire alti e bassi legati a scelte delle Alleanze, più ancora che dalle proprie capacità operative.

Per Livorno in particolare, non si può ignorare che i due terminal container, il TDT diretto da Mignogna e il Lorenzini di cui è socio anche MSC, subiscono ancora la limitazione degli accessi delle grandi navi dovuto alla stretta del canale del Marzocco, malgrado i ripetuti interventi di dragaggio effettuati da un paio d'anni a questa parte.

La novità positiva è che proprio in questi giorni il presidente dell'AdSP

Corsini ha annunciato ai terminalisti che i suoi tecnici hanno elaborato nuovi interventi, compreso un dragaggio “di fino”, che entro la primavera porteranno la profondità operativa dell'ingresso, oggi a 10,75 metri, a quei 12 metri che sono l'ideale per la generazione attuale delle full-containers interessate al Tirreno. La conferma ufficiale di questi interventi

Piombino: accordo sulla 398 tra Comune e AdSp

PIOMBINO – L'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale e il comune di Piombino hanno siglato un nuovo accordo per andare avanti insieme sul secondo lotto della 398.

Dopo l'approvazione del Cipe della prima parte del potenziamento della superstrada dalla Geodetica a Gagno, questo è un ulteriore passo avanti con lo stanziamento a bilancio fino a 21 mila 780 euro a testa per affidare l'incarico di redazione dello studio di fattibilità sulle alternative

progettuali per il tracciato Gagno-porto.

Si tratta di una intesa strategica con la quale entrambi i sottoscrittori si impegnano a reperire le caratteristiche del tracciato, verificarne l'efficacia e fattibilità e a valutarne con maggior dettaglio i costi, anche al fine del reperimento delle risorse necessarie. Le procedure di affidamento dell'incarico saranno realizzate dall'AdSp.

Stefano Corsini, presidente dell'Authority parla di "primo passo importante verso la risoluzione dei problemi di ultimo miglio di cui soffre lo scalo". Per Corsini è importante la sinergia di intenti con il Comune di Piombino, aggiungendo che "l'intervento permetterà un drastico miglioramento delle modalità di accesso al porto, alla zona industriale e al centro abitato, per le provenienze dall'A12 (svincolo Venturina-Piombino), e anche dell'uscita verso l'A12 anche ai fini della sicurezza condizionata dalla presenza di un'unica via di collegamento da e per la città".

Il sindaco di Piombino Massimo Giuliani definisce questa convenzione "frutto di quella sinergia e collaborazione imprescindibile tra territorio e la sua principale infrastruttura. Questa è la strada che vogliamo continuare a percorrere con l'obiettivo di diminuire i disagi e di risolvere il prima possibile i problemi di viabilità e di collegamento di cui la nostra città ha sempre sofferto".

L'accordo tra l'Autorità Portuale e il Comune di Piombino. Il collegamento Gagno-Porto e la sfida dell'ultimo miglio

Stanziati sino a 44 mila euro per redigere il progetto di fattibilità

Livorno, 17 dicembre 2018 – Un accordo congiunto per andare avanti sul secondo lotto della 398. Dopo aver intascato l'approvazione da parte del Cipe della prima parte del potenziamento della superstrada dalla Geodetica a Gagno, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e il Comune di Piombino fanno un altro passo in avanti e stanziavano a bilancio sino a 21 mila 780 euro a testa per affidare l'incarico di redazione dello studio di fattibilità relativo alle alternative progettuali per la definizione del tracciato Gagno – Porto.

Non si tratta di un accordo di poco conto, ma di una intesa strategica con la quale i due enti si impegnano a reperire le caratteristiche del tracciato, a verificarne l'efficacia e la fattibilità e a valutarne con maggior dettaglio i costi anche ai fini del reperimento delle risorse.

Sarà l'Autorità di Sistema a realizzare le procedure di affidamento dell'incarico. «Riteniamo sia un primo passo importante verso la risoluzione dei problemi di ultimo miglio di cui soffre lo scalo», ha dichiarato il presidente della Port Authority, Stefano Corsini, che dopo aver sottolineato l'importanza di una sinergia di intenti con il Comune ha aggiunto che «l'intervento permetterà un drastico miglioramento delle modalità di accesso al porto, alla zona industriale ed al centro abitato, per le provenienze dall'autostrada A12 (svincolo di Venturina-Piombino), così come un miglioramento delle modalità di uscita dal porto e dal centro abitato in direzione dell'autostrada A12 anche ai fini della sicurezza condizionata dalla presenza di una unica via di collegamento da e per la città».

Soddisfazione anche da parte del sindaco Massimo Giuliani: «Questa convenzione è frutto di quella sinergia e collaborazione imprescindibile tra il territorio e la sua principale infrastruttura. Questa è la strada che vogliamo continuare a percorrere con l'obiettivo di diminuire i disagi e di risolvere il prima possibile i problemi di viabilità e di collegamento di cui la nostra città ha sempre sofferto».

Piombino: prende forma il porto del futuro

PIOMBINO – Favorire il potenziamento del porto di Piombino con il sostegno a nuovi insediamenti capaci di creare lavoro e sviluppo: è questo in sintesi il contenuto che accomuna i due protocolli d'intesa sottoscritti oggi a Piombino da Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale, Comune, Nuovo Pignone- BHGE e Piombino Industrie Marittime S.r.l.

Grazie alla realizzazione di un cantiere di assemblaggio e collaudo della multinazionale e di un centro di demolizione navi della Pim potranno arrivare investimenti stimati in circa 54 milioni complessivi. Lo spirito dei due protocolli è dunque di coordinare istituzioni e imprese facilitando, nel rispetto delle normative, il loro insediamento.

«Con questi due protocolli prende corpo il porto del futuro – ha dichiarato il presidente della Port Authority, Stefano Corsini – si tratta di un percorso che intraprendiamo con convinzione tutti assieme, istituzioni e operatori».

«Stiamo costruendo le condizioni per rilanciare Piombino come luogo importante per l'occupazione, il lavoro, lo sviluppo della Toscana – ha dichiarato il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi – Rispetto al vuoto industriale che si era prodotto, la svolta non si fa in un giorno, occorre almeno un medio periodo. Gli accordi che firmiamo oggi hanno questa finalità: rilanciare il porto, attrarre investimenti, creare nuove opportunità per alcune centinaia di posti di lavoro».

L'accordo con Nuovo Pignone

Creare le condizioni perché possa essere realizzato nel porto di Piombino 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 di Nuovo Pignone. È rivolto a questo obiettivo il protocollo sottoscritto oggi a Firenze da istituzioni (Regione, Comune e autorità portuale) e Nuovo Pignone – società del gruppo Baker Hughes a GE company (BHGE).

La posta è altissima: la definizione del piano di investimenti è parte delle attività da realizzarsi nell'ambito dell'accordo, ma si stima che l'investimento complessivo possa essere nell'ordine di 40 milioni di euro. Nuovo Pignone BHGE ha manifestato il proprio interesse a realizzare questo insediamento grazie alle caratteristiche assunte, negli ultimi anni, dalla Darsena Nord del porto di Piombino: possibilità di accesso diretto alla banchina portuale, pescaggio a 20 metri di profondità, disponibilità di nuovi piazzali in corso di consolidamento con superficie fino a 200.000 mq.

Il documento sottoscritto ha il compito di favorire un coordinamento tra istituzioni e azienda al fine di far maturare le condizioni per una proposta finale di insediamento industriale-logistico di Nuovo Pignone BHGE; il gruppo interessato è leader a livello mondiale nel settore delle tecnologie per l'Oil & Gas; gestisce 24 segmenti e linee di prodotto, impiega circa 64.000 dipendenti nel mondo (di cui oltre 5.000 in Italia e circa 4.500 in Toscana) e svolge attività in più di 120 Paesi.

L'accordo con Pim

Mettere in atto tutte le azioni necessarie al fine di realizzare un centro portuale per lo smantellamento delle navi secondo i principi eco-compatibili del riciclo stabiliti dalle normative comunitarie. È questo l'obiettivo di fondo del protocollo d'intesa firmato oggi da Regione, Comune, Autorità portuale e Piombino Industrie Marittime S.r.l. Pim, società controllata dal gruppo Neri, leader nei servizi marittimi, è un'azienda specializzata nello Ship Recycling, ovvero la demolizione navale eco-compatibile. La prospettiva è di far diventare Piombino l'unico centro del Mediterraneo a svolgere questa funzione. Una prospettiva con forti ricadute economiche e occupazionali: per realizzare l'investimento stimato in 14 milioni di euro verranno attivati 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 l'Autorità portuale ha consegnato a PIM due anni fa un primo lotto di 77.415 mq a terra e uno specchio d'acqua antistante di 11.125 mq. 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 oggi dovrà favorire il coordinamento delle parti per l'attivazione del cantiere navale di demolizioni, costruzioni e logistica, a facilitare azioni, procedure, semplificazioni amministrative nel rispetto della normativa vigente, a coordinare e la definizione di accordi integrativi con soggetti terzi deputati alla realizzazione e gestione di infrastrutture di servizio pubblico.

Di Majo smentito e bacchettato dal Comitato di Gestione

Il designato del Sindaco Lotto, con Fiorelli e Africano: "Non si faccia supporre una condivisione di intenti al di là della ovvia responsabilità nei confronti dell'Ente: ognuno faccia il proprio lavoro e si prenda le proprie responsabilità. E soprattutto si eviti di confondere la correttezza istituzionale e la collaborazione con acquiescenza a situazioni evidentemente gestite in maniera approssimativa dai vertici di AdSP"

CIVITAVECCHIA - Ieri sera l'ufficio stampa dell'Adsp ha inviato questa nota, premettendo che "le notizie riportate nell'articolo uscito ieri su "Civonline" sulla seduta del Comitato di Gestione dell'Ente, riguardanti principalmente la PAS e TotalErg, non hanno alcun fondamento e rischiano di arrecare un grave danno all'immagine di questa AdSP".

Questo il resoconto (peraltro tardivo, essendo stato inviato più di 24 ore dopo la seduta del Comitato) inviato da Molo Vespucci:

"Si è tenuta venerdì 14 dicembre la riunione del comitato di gestione dell'Adsp del Mar Tirreno Centro Settenzionale. Tra i punti all'ordine del giorno il Piano organico del Porto, la PAS, la transazione con Italiana Petroli e la IV nota di Variazione di Bilancio a seguito della prima erogazione di una parte del finanziamento della BEI. Il Comitato di Gestione ha approvato all'unanimità il primo Piano Organico del Porto volto a verificare i fabbisogni quantitativi, qualitativi e di formazione sulla base degli organici delle imprese che operano nei porti del network laziale, che hanno raggiunto la cifra di quasi 1.500 lavoratori. Il piano è stato elaborato con la partecipazione e la collaborazione delle imprese che operano nei porti del network laziale. Sulla base del Piano il Presidente dell'AdSP potrà adottare in futuro i piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale, per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale.

Il Comitato di gestione ha poi anche approvato, sempre all'unanimità, uno schema di delibera in base alla quale si prende atto del Conto Economico riclassificato per l'anno 2018 della società in house Port Authority Security (PAS) e si invita il Presidente dell'AdSP a predisporre il piano operativo per il 2019, che dovrà tener conto di alcune azioni ed interventi, illustrati nel corso della seduta del Comitato, da portare a termine per efficientare i servizi erogati dalla PAS e per contenere gli interi costi della società in house. Nel contempo l'Adsp porterà, altresì, a termine la disamina della rispondenza della Pas alla normativa del Codice appalti. Altro importante punto all'ordine del giorno discusso durante il comitato di gestione è stato l'accordo transattivo con la società Italiana Petroli (già Total Erg).

- segue

Il comitato di gestione ha approvato, all'unanimità, tenuto conto del parere positivo espresso dall'Avvocatura dello Stato sulla predetta transazione, la delibera con la quale il Comitato esprime il proprio nulla osta alla firma della transazione tra l'Adsp e la società Ip (già Total Erg).

"Una volta ottenuta la nota di risposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha precisato il Presidente di Majo - si potrà procedere alla firma della transazione con la società IP, ponendo fine ad lungo e gravoso contenzioso giudiziario promosso da tale società contro diversi decreti sulle tasse e sovrattasse adottati, dell'allora AP di Civitavecchia, negli anni 2012-2014".

Con l'approvazione dello schema di delibera di ieri, non saranno più necessarie ulteriori espressioni di voto da parte del comitato di gestione per la definizione della predetta transazione.

Infine, il Comitato di gestione ha approvato, sempre all'unanimità, la IV Variazione al Bilancio resasi necessaria a seguito della recente prima erogazione da parte della BEI in favore dell'AdSP di una parte del complessivo finanziamento di 195 milioni di Euro. Questa prima tranche del finanziamento, pari a circa 4,8 Milioni di Euro, coprirà una quota parte dell'appalto per la realizzazione del Pontile II della Darsena Traghetti che beneficerà anche di un contributo a fondo perduto della UE nell'ambito dell'intervento Barcellona-Civitavecchia Link: Autostrade del Mare. "Auspichiamo - conclude il Presidente di Majo- che il bando di gara per la selezione della società che realizzerà tale infrastruttura, volta a completare l'operatività della Darsena Traghetti, possa essere aggiudicato al più presto al fine di dare subito avvio, nel corso del 2019, alla realizzazione di una opera fondamentale per accrescere la posizione strategica del Porto di Civitavecchia nell'ambito dello sviluppo delle Autostrade del Mare, lungo in particolare le direttrici intermodali est-ovest dell'Europa meridionale e del Mediterraneo".

In sostanza, sui due punti più "caldi" riportati da Civonline, ossia Pas eTotalErg, nel primo caso nel comunicato si sorvola completamente la mancata approvazione (di fatto con validità retroattiva essendo ormai a due settimane dalla fine dell'anno) del POA 2018, mentre su TotalErg è il virgolettato dello stesso Di Majo a confermare che ogni mossa futura dell'ente è subordinata al parere del MIT, dopo che il commissario ad acta ha già provveduto ad attivarsi immediatamente per quanto di sua competenza.

Ad ogni modo, oggi sono i componenti del Comitato di Gestione a ritabilire la verità dei fatti, bacchettando pesantemente lo stesso Di Majo. Nella nota scritta da Pino Lotto, componente designato dal sindaco di Civitavecchia, e condivisa anche da Roberto Fiorelli, rappresentante dell'Regione Lazio, e Matteo Africano, delegato di Città Metropolitana, si legge infatti:

"A seguito di quanto riportato dalla nota diramata dall'AdSP, mi corre l'obbligo fare alcune precisazioni. Durante l'ultimo Comitato di gestione, non avendo obbligo e titolo ad "approvare", ho inteso esprimere, nell'interesse dell'Adsp, un semplice nulla osta rispetto all'originaria richiesta (la seconda) del presidente ad essere "autorizzato" ad arrivare alla firma di un atto transattivo con la società IP. Per quanto attiene la vicenda PAS il Comitato ha ricevuto illustrazione del P.O.A. 2018 e ne ha preso atto. Abbiamo quindi invitato il Presidente a predisporre il P.O.A. 2019 approvando una serie di interventi strategici al fine di rendere la P.A.S. rispondente a quanto stabilito dalla normativa del Codice Appalti. Questo è quanto.

Invito quindi la dirigenza dell'AdSP ad evitare artifizi dialettici nelle comunicazioni con la stampa che possano indurre l'opinione pubblica a supporre una condivisione di intenti che va al di là della ovvia responsabilità nei confronti dell'Ente: ognuno faccia il proprio lavoro e si prenda le proprie responsabilità a tutela degli enti che si è chiamati ad amministrare. E soprattutto si eviti di confondere la correttezza istituzionale e la collaborazione con acquiescenza a situazioni evidentemente gestite in maniera approssimativa dai vertici di AdSP".

Pettorino visita alcune Capitanerie in Campania

NAPOLI – Il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, ammiraglio ispettore capo Giovanni Pettorino, si è recato ieri in visita alle Capitanerie di porto di Torre del Greco, Castellammare di Stabia e presso l'Ufficio circondariale marittimo di Torre Annunziata.

L'ammiraglio Pettorino, accompagnato dal direttore marittimo della Campania, contrammiraglio Pietro Giuseppe Vella, è stato ricevuto dai comandanti delle Capitanerie, i quali hanno illustrato le caratteristiche del litorale di giurisdizione e le attività principali svolte a favore delle comunità locali.

Dopo la firma del libro d'onore e la tradizionale consegna del crest, Pettorino ha inoltre incontrato i rispettivi sindaci, ai quali è stata manifestata la disponibilità del Corpo ad affrontare le tematiche marittime e portuali in modo costruttivo e sinergico, al fine di favorire lo sviluppo economico e sociale dell'intera collettività.

L'ammiraglio Pettorino ha infine incontrato il personale militare e civile dipendente, al quale ha espresso parole di vivo apprezzamento e gratitudine per il lavoro quotidianamente svolto a favore della numerosa comunità di marittimi che vivono in questo territorio ed alla collettività in genere, per la tutela delle incomparabili bellezze naturali in uno dei tratti di costa più belli d'Italia e per il contrasto alle pericolose attività illecite che rischiano di comprometterne il delicato eco sistema marino, ricordando l'importanza dei valori e delle tradizioni che caratterizzano il Corpo.

Nella foto, l'ammiraglio Giovanni Pettorino riceve il crest della Capitaneria di Castellammare di Stabia dal comandante, il capitano di fregata Ivan Savarese.

L' Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino in visita presso le Capitanerie di porto di Torre del Greco, Castellammare di Stabia e l'Ufficio Circondariale Marittimo di Torre Annunziata.

Napoli, 17 dicembre 2018 – Nella giornata di oggi il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, si è recato in visita presso le Capitanerie di porto di Torre del Greco, Castellammare di Stabia e presso l'Ufficio Circondariale Marittimo di Torre Annunziata.

L'Ammiraglio Pettorino, accompagnato dal Direttore Marittimo della Campania, Contrammiraglio Pietro Giuseppe Vella, è stato ricevuto dai Comandanti delle Capitanerie di porto, i quali hanno illustrato le caratteristiche del litorale di giurisdizione e le attività principali svolte a favore delle comunità locali.

Dopo la firma del libro d'onore e la tradizionale consegna del crest, il Comandante Generale ha inoltre incontrato i rispettivi Sindaci, ai quali è stata manifestata la disponibilità del Corpo ad affrontare le tematiche marittime e portuali in modo costruttivo e sinergico, al fine di favorire lo sviluppo economico e sociale dell'intera collettività.

L'Ammiraglio Pettorino ha infine incontrato il personale militare e civile dipendente, al quale ha espresso parole di vivo apprezzamento e gratitudine per il lavoro quotidianamente svolto a favore della numerosa comunità di marittimi che vivono in questo territorio ed alla collettività in genere, per la tutela delle incomparabili bellezze naturali in uno dei tratti di costa più belli d'Italia e per il contrasto alle pericolose attività illecite che rischiano di comprometterne il delicato eco sistema marino, ricordando l'importanza dei valori e delle tradizioni che caratterizzano il Corpo.

Porti:Gioia T;Toninelli,soluzioni anche estreme per rilancio

"Domani sarò lì per incontrare interlocutori necessari"

"Domani andrò al porto di Gioia Tauro incontrare tutti gli interlocutori necessari per rilanciare questa infrastruttura e penso che, qualche soluzione anche un po' estrema, verrà messa in campo". Lo ha detto il ministro Danilo Toninelli a Catanzaro. "Se pensiamo che il 40% dell'economia di questa importante regione - ha aggiunto Toninelli - passa da lì e che sta invece diminuendo la movimentazione in termini di merci e container, tutto questo non è accettabile. Ci sono delle condizioni di crescita straordinarie ma la struttura è stata gestita malissimo. Stiamo lavorando con dei tavoli a Roma e sono venuto qui anche per trasferire la volontà di risolvere una situazione che non può che essere risolta perché l'economia calabrese passa da lì. Penso che le condizioni per fare qualcosa ci possano essere". (ANSA).

Toninelli volerà a Gioia Tauro

Il 18 dicembre visita al porto per rilanciare il polo di trasbordo anche con soluzioni "un po' estreme"

C'è la questione del suo posto nello [scacchiere delle autorità di sistema portuale](#). C'è la questione del lavoro e del mercato, con i suoi due principali investitori, Aponte e Contship, che [non vanno tanto d'accordo](#). Un porto da cui le imprese non fuggono, anzi, [alcune si insediano](#). Di questo e altro si parlerà martedì con il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, che vola a Gioia Tauro per incontrare operatori e istituzioni. L'obiettivo, [riferisce il ministro](#), è «rilanciare questa infrastruttura e penso che qualche soluzione anche un po' estrema verrà messa in campo».

«Se pensiamo - continua - che il 40 per cento dell'economia di questa importante regione passa da qui e che sta invece diminuendo la movimentazione in termini di merci e container, tutto questo non è accettabile. Ci sono delle condizioni di crescita straordinarie ma la struttura è stata gestita malissimo. Stiamo lavorando con dei tavoli a Roma». La visita, secondo Toninelli, servirà anche «per trasferire la volontà di risolvere una situazione che non può che essere risolta perché l'economia calabrese passa da lì. Penso che le condizioni per fare qualcosa ci possano essere».

I Cinquestelle esaltano le potenzialità dell' **Autorità portuale dello Stretto**

D' Uva: «Governo attento al Sud». Dieni: «Tutti ne beneficeranno»

Emanuele Rigano Un primo passo tangibile verso una reale conurbazione dell' area dello Stretto: così è stata accolta dalla deputazione **messinese** dei Cinquestelle la nascita della sedicesima **Autorità Portuale** italiana, voluta con norma dal ministro Danilo Toninelli. «Non una battaglia campanilistica - ha chiarito il PortaVoce Francesco D' Uva -, abbiamo spiegato chiaramente i potenziali benefici per il territorio e siamo stati ascoltati, perché questo governo è pronto ad affrontare davvero i problemi del Meridione».

Merito, riconosciuto dalle senatrici Barbara Floridia e Grazia D' Angelo, a chi questa "missione" l' aveva avviata dai banchi dell' opposizione rispetto al disegno programmatico inserito nella Riforma Del Rio.

«È un segnale importante in direzione della continuità territoriale - ha affermato la Floridia -, i numeri, con il 12% del traffico passeggeri nazionale, ci danno ragione, così come l' unicità delle singole realtà». Non un atto di imperio, ma il tentativo di «rimediare alle storture del precedente governo», ha proseguito la D' Angelo. Oggi il cambio di rotta, ecco il grande polo che unisce **Messina**, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio. Ognuno con le proprie peculiarità, non ci saranno

predominanze, hanno voluto ribadire i Pentastellati. E lo ha sottolineato la deputata reggina Federica Dieni, che dopo l' incontro al Comune di **Messina** ha attraversato il mare con D' Uva per raccontare le stesse cose in Calabria.

«Qualcuno non l' ha presa benissimo dalle mie parti, il presidente della Regione Oliviero ci ha scritto una lettera, ma questa formula può garantire espansione e crescita all' intero comprensorio se verrà sfruttata nel modo giusto, Reggio avrà la sua Zes, non ci saranno contrapposizioni di competenze. Guardiamo il sistema della mobilità, dei trasporti, pensando all' Aeroporto dello Stretto così come al Metromare, altri servizi sui quali ci spenderemo».

Si guarda già avanti: «La base è tracciata, esiste una realtà istituzionale, il contenitore, la sfida ora riuscire è riempirlo di contenuti, stare assieme, crescere e pensare ad uno sviluppo unitario. Noi abbiamo ottenuto il risultato, altri facevano promesse e poi con le azioni andavano in direzione opposta, questo non bisogna dimenticarselo specie quando si va a votare», ha proseguito D' Uva. Una risposta

-segue

anche "politica", lo evidenzia Antonella Papiro: «Qualcuno dice che siamo solo bravi a fare proclami, ecco i fatti. Più che un servizio è un diritto, ma il progetto deve essere molto più ampio». A fargli eco il collega parlamentare Antonio De Luca: «Bisogna cambiare radicalmente il consumo di queste aree, non a disposizione di pochi ma di tutto il territorio, questo è un buon risultato come lo è stato fermare l'inceneritore a Milazzo».

Nella nuova Authority la rappresentatività, con due componenti assegnati ad entrambe le sponde, può permettere la giusta sintesi di ciò che si vuole fare davvero. «Messina per una volta non è la realtà che perde - ha concluso la deputata regionale Valentina Zafarana -, oltre a questa novità si deve dare impulso a ciò che esiste, ai cosiddetti "Patti" che possono dar vita ad un potenziamento tangibile come nel caso del florovivaismo nell'area tirrenica o la nascita della piattaforma logistica a Tremestieri». Vietato fermarsi.

Le Zes saranno dueCisl: «Da rivedere» Il fronte "calabrese" dell'Autorità Portuale dello Stretto può stare tranquillo: non è a rischio la Zes, Reggio avrà la sua, la soluzione prospettata è dividere in due Zone economiche speciali i porti di Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

«Una soluzione sulle Zes, quella annunciata nel corso della conferenza stampa del Movimento 5 Stelle, operata in maniera compromissoria che ci appare pasticciata e controversa»: Così Tonino Genovese, segretario generale della Cisl Messina, ha commentato la decisione. «Ci siamo già espressi positivamente sulla costituzione dell'Autorità portuale dello Stretto e certamente il merito va attribuito al Movimento per l'impegno profuso e definito dal Governo in questa fase - aggiunge Genovese - ma non attribuire la guida delle aree ricadenti nei territori della Zes alla nuova Autorità portuale dello Stretto non favorirà coerenza e governo delle azioni sulle stesse. Ancor di più atteso che, mentre le aree dei porti calabresi sono già definite, quelle delle aree messinesi sono ancora ipotesi di lavoro».

Genovese lancia l'appello: «Le rappresentanze politiche e parlamentari messinesi intervengano perché si è ancora in tempo per modificare il percorso legislativo parlamentare».

«Lo Stretto? È una questione da trattare in maniera unitaria»

Si parla di 12 milioni di passeggeri l'anno e non di transshipment

«La nuova **Autorità portuale** dello Stretto sarà una grandissima opportunità per l'area, sia **Messina** e Reggio, sia per Milazzo e Villa San Giovanni. Se gestita bene sarà un'opportunità di sviluppo per tutto il Mezzogiorno perché può servire da traino per l'economia locale». Lo ha detto la deputata del Movimento 5 Stelle Federica Dieni, nel corso di una conferenza stampa tenuta assieme al deputato Francesco D'Uva presso gli imbarchi degli aliscafi.

Durante l'incontro con gli operatori dell'informazione, i deputati hanno presentato la nuova **Autorità** di sistema. «L'**Autorità portuale** dello Stretto - ha asserted Dieni - valorizza le potenzialità dell'area e non deve essere vista come volontà di mettere una città nelle mani dell'altra. È, invece, la volontà di considerare lo Stretto come una questione da trattare in maniera unitaria: è importante valorizzare un traffico di 12 milioni di passeggeri l'anno. L'**Autorità portuale** dello Stretto può funzionare da traino per lo sviluppo dell'intera regione, sia dal punto di vista sociale che economico. Il fine della sua istituzione è favorire l'intero sistema di collegamento dello Stretto».

Dieni si è soffermata anche sulla questione della Zona economica speciale a Gioia Tauro:

«Non c'è alcun problema per la Zes perché continuerà ad esistere e ne sarà competente l'**Autorità** di Gioia Tauro, senza sovrapposizioni o conflitti di competenze».

Da parte sua D'Uva ha rimarcato che il M5S ha «sempre ritenuto che l'area dello Stretto avesse, e ha di fatto, una peculiarità che è impossibile venga gestita da un'**Autorità portuale** lontana da questa realtà, come quella di Gioia Tauro, anch'essa molto importante. Per questo portiamo avanti un'Authority che dia la giusta importanza al territorio e non semplicemente alla Sicilia o alla Calabria. Si parla spesso di campanilismo, invece dobbiamo imparare a lavorare assieme e in maniera sinergica. L'idea che **Messina** possa svilupparsi senza Reggio Calabria e viceversa non ha alcun senso. Queste due città - ha osservato il parlamentare pentastellato - si guardano ogni giorno condividendo anche la storia. Cerchiamo ora di creare un'area dello Stretto integrata. Il legislatore, istituendo questa nuova **Autorità**, ha svolto il suo compito. Gli obiettivi sono diversi rispetto al passato perché si tratta di porti non per il transshipment ma per i passeggeri. C'è anche l'aspetto turistico e crocieristico: bisogna lavorare in tal

-segue

senso perchè l' area della Stretto ha opere meravigliose, da un lato i Bronzi dall' altro Caravaggio, che vanno valorizzate.

Per questo motivo puntiamo su una visione unica delle due sponde».

«Adesso - ha concluso D' Uva - spetterà al Ministero fare i decreti attuativi e trovare il presidente dell' **Autorità**. Ci sarà poi un comitato di gestione composto da un membro per la Regione Siciliana, uno per la Regione Calabria, uno per la Città metropolitana di **Messina** e uno per la Città metropolitana di Reggio Calabria. Il peso è pari tra le due sponde. I criteri che verranno utilizzati per la scelta del presidente saranno di merito: si guarderanno le competenze e si sceglierà qualcuno che sia in grado di non far sentire nessuna delle due parti più importante dell' altra. La scelta sarà del ministro».

r.rc.

trasporti. Il rilancio potrebbe passare dalla riscoperta del mare, una risorsa a cui la città sembra aver voltato le spalle

Il capoluogo "ritrova" l' **Autorità portuale**

I deputati nazionali e regionali del Movimento 5 Stelle hanno presentato ieri, a Palazzo Zanca, la costituzione della XVI **Autorità portuale** dello Stretto, di recente approvata in Parlamento. I pentastellati, infatti, hanno portato avanti la battaglia per la sua istituzione che l' ex ministro Graziano Del Rio aveva bocciato. «Sono state tante le battaglie in Parlamento e in commissione Trasporti - ha detto Francesco D' Uva, capogruppo alla Camera del M5S - il traffico dello Stretto ha peculiarità che non potevano essere lasciate in gestione a Gioia Tauro, la cui conformazione economica è diversa. Lo Stretto è il centro del Mediterraneo e quindi serve sottolineare l' opportunità di crescita del territorio che ne conseguirà». La costituzione dell' **Autorità portuale** dello Stretto garantirà l' inserimento anche del porto di Milazzo nel sistema di sviluppo economico previsto dalle Zone economiche speciali, il cui obiettivo è sviluppare la continuità territoriale fra **Messina** e Reggio Calabria. «La Calabria non ha preso molto bene l' istituzione dell' autorità **portuale** - ha spiegato la calabrese Federica Dieni, deputata alla Camera - alcune competenze della Zes di Reggio e Villa rimarranno nelle mani di Gioia Tauro ma l' importante è inserirsi nell' area dello Stretto per rilanciare le due regioni».

La Cisl solleva dubbi: «La soluzione sulle Zes annunciata dal Movimento 5 Stelle, operata in maniera compromissoria ci appare pasticciata e controversa» commenta Tonino Genovese, segretario generale Cisl **Messina**, in merito alla decisione di voler dividere in due Zone economiche speciali i porti di **Messina**, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. «Ci siamo già espressi positivamente sulla costituzione dell' **Autorità portuale** dello Stretto e certamente il merito va attribuito al Movimento - aggiunge - ma non attribuire la guida delle aree ricadenti nei territori della Zes alla nuova **Autorità portuale** dello Stretto non favorirà coerenza e governo delle azioni sulle stesse. Le aree dei porti calabresi sono già definite, quelle delle aree **messinesi** sono ancora ipotesi di lavoro. Invitiamo a modificare il percorso legislativo parlamentare». Intantom il sindaco di Reggio Falcomatà disenterà l' incontro di oggi col ministro Toninelli a Gioia Tauro.

Andrea Rifatto.

Autorità dello Stretto, il punto del M5s

La riorganizzazione delle Autorità Portuali dell'ex ministro Graziano Delrio incassa un'altra nuova sconfitta e Messina si riprende la propria Authority. La revoca della vecchia disposizione normativa arriva grazie ai parlamentari 5 Stelle, che ieri mattina hanno presentato il nuovo ente sia nel capoluogo peloritano che a Reggio Calabria. «La nuova Autorità portuale dello Stretto sarà una grandissima opportunità per l'intera area», ha commentato la parlamentare Federica Dieni, «se gestita bene sarà un'opportunità di sviluppo per tutto il Mezzogiorno perché potrà servire da traino per l'economia locale. Adesso, spetta al ministero competente emanare i decreti attuativi e individuare il presidente dell'AP, si guarderanno le competenze e si sceglierà qualcuno che sia in grado di non far sentire una delle due parti più importante dell'altra». Il deputato messinese Francesco D'Uva ha invece ricordato che i grillini hanno «sempre ritenuto che l'area dello Stretto avesse una peculiarità tale che rende impossibile gestirla con un'Authority lontana da questa realtà come è quella di Gioia Tauro, anch'essa molto importante. Si parla spesso di campanilismo, invece dobbiamo imparare a lavorare insieme in maniera sinergica. L'idea che Messina possa svilupparsi senza Reggio Calabria e viceversa non ha alcun senso. Queste due città si guardano ogni giorno condividendo anche la storia: cerchiamo ora di creare un'area dello Stretto integrata». «L'Autorità Portuale che ritorna a Messina è il primo successo del movimento che ho contribuito a lanciare, Rete civica per le infrastrutture del Mezzogiorno, e consegue il primo obiettivo tangibile», spiega Giacomo Guglielmo, ingegnere esperto di trasporti e Fondi Sie, «come riconosciuto dall'onorevole D'Uva, la netta e ferma posizione inizialmente solitaria di Rete Civica, grazie all'intervento del governo nazionale è diventata realtà. Quello che sembrava impossibile secondo il nemico di Messina Graziano Delrio e i suoi alleati locali, che stavano svendendo la città senza neanche combattere, oggi è fatto concreto. Lo scippo è stato evitato grazie al buon senso che ha prevalso. A testimonianza del fatto che la scelta, troppe volte mascherata come tecnica, è solamente politica. Messina è un porto attivo, ricco sia nella parte delle merci a Milazzo che in quella dei passeggeri nel capoluogo, rendendola il primo porto italiano. Averte un'Authority per un territorio significa avere risorse, programmare ed essere padroni del proprio destino commerciale. E sono certo che questo è il primo passo per il ravvedimento di chi ci governa verso la realizzazione dell'ormai improcrastinabile

ponte sullo Stretto». Meno entusiasta la posizione di Tonino Genovese, segretario generale della Cisl di Messina, che contesta la decisione di voler dividere in due Zone Economiche Speciali i porti di Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. «Non attribuire la guida delle aree ricadenti nei territori della Zes alla nuova Autorità Portuale dello Stretto non favorirà coerenza e governo delle azioni sulle stesse. Ancor di più perché mentre le aree dei porti calabresi sono già definite, quelle messinesi sono ancora ipotesi di lavoro. Invitiamo pertanto le rappresentanze politiche e parlamentari messinesi», conclude Genovese, «a intervenire, perché si è ancora in tempo per modificare il percorso legislativo parlamentare». (riproduzione riservata)

ELISABETTA RAFFA

Zes. Messina "resta" in Sicilia Orientale, Villa e Reggio in Calabria

Non solo la "lotta" per ottenere l'autonomia dell'Autorità Portuale. Di recente ci si è dovuti scontrare anche con le opposizioni arrivate dalla Calabria. Ma è proprio una deputata reggina, Federica Dieni, a spiegare che si trattava di "campanilismo". La regione Calabria non l'ha presa molto bene. Il presidente Oliverio, che è appena stato arrestato (in realtà ha ricevuto la misura cautelare dell'obbligo di dimora, ndr), ci ha scritto che avremmo perso potere, che Reggio sarebbe stata succube di Messina, ma non è assolutamente così. E' invece il primo passo per la continuità territoriale e lo sviluppo economico, una grande opportunità. Nella nuova Authority ci saranno rappresentanti calabresi e dei Comuni di Reggio e Villa". Uno dei temi principe su cui si basava l'opposizione calabrese era la Zes, Zona economica speciale. Ma, su questo fronte, non cambierà nulla: Messina e Milazzo faranno parte della Zes della Sicilia Orientale, con 600 ettari su 5.580 dell'intera regione (il 10,7 %), mentre Villa e Reggio faranno parte della Zes calabrese. Nel decreto che istituisce la nuova Authority, è specificato che "nell'ipotesi in cui i porti inclusi nell'area della Zes rientrino nella competenza territoriale di un'Autorità di sistema portuale con sede in altra Regione (è il caso di Reggio e Villa con Messina, ndr), il presidente del Comitato di indirizzo è individuato nel presidente dell'Autorità di sistema portuale che ha sede nella Regione in cui è istituita la Zes", cioè Augusta in Sicilia Orientale e Gioia Tauro in Calabria. "Anzitutto - prosegue la Dieni - specifichiamo che a Reggio e Villa la Calabria ha assegnato pochissimo (solo 13 ettari su 2.476, ndr), appena l'1,6 %, che, in ogni caso, rimarrà. E il fatto che Messina avrà la Zes in Sicilia e Reggio e Villa in Calabria non crea alcuna sovrapposizione di competenze ma anzi ci sarà un raccordo. Riguarda il retroporto, è un'altra cosa". Lo conferma Francesco D'Uva, che spiega anche il prossimo passaggio: "Il Governo dovrà fare i decreti attuativi e nominare il presidente. Tutte le parti in causa, cioè i Comuni di Messina, Milazzo, Reggio e Villa, le due Regioni e le due Città Metropolitane, dovranno fare le proprie proposte. Quindi non ci sarà un territorio avvantaggiato rispetto ad un altro". (Marco Ipsale)

Nuova Autorità portuale, il M5S: «Svolta storica»

i parlamentari pentastellati commentano la riforma che introduce il nuovo organismo dello Stretto. Dieni: «Migliorerà traffico e sarà garantita continuità territoriale». D'Uva: «Reggio e Messina possono crescere insieme»

REGGIO CALABRIA «È una svolta storica». Il Movimento 5 Stelle difende la riforma che introduce la nuova **Autorità di sistema portuale dello Stretto**. Questa mattina, ai porti di Reggio Calabria, i parlamentari pentastellati Federica Dieni e Francesco d'Uva hanno spiegato nel dettaglio i contenuti della nuova riforma divenuta definitivamente legge con l'approvazione del Decreto fiscale. «Nella scorsa legislatura ha detto la calabrese Dieni abbiamo lavorato tantissimo con i parlamentari e i consiglieri regionali siciliani. Siamo finalmente riusciti a mettere a punto qualcosa di storico. Una nuova Autorità che avrà la finalità di migliorare il traffico nello Stretto, garantire la continuità territoriale e che potrà fungere da volano per lo sviluppo della Calabria. È un risultato soddisfacente, siamo stati accontentati». Quanto alle perplessità più volte manifestate dalla Regione Calabria, soprattutto in merito al depotenziamento della Zes, Dieni non ha dubbi: «Smentiamo punto su punto queste affermazioni. Nel decreto legge del 2017 si vede che la Zes, così come è stata pensata per Reggio Calabria e Villa San Giovanni, sarà ancora più confermata e gestita dal presidente dell'Autorità portuale di Gioia. Non ci saranno conflitti di competenza,

perché nella nuova Autorità ci saranno componenti di Regione e Comune che potranno fungere da raccordo e garantire il corretto utilizzo della Zes». Dello stesso avviso anche il siciliano D'Uva: «Avevamo promesso la riforma perché abbiamo sempre ritenuto che quest'area abbia peculiarità tali da rendere impossibile la possibilità che sia gestita da un'Autorità lontana come quella di Gioia. Vogliamo un'Autorità che dia la giusta importanza al territorio. Dobbiamo imparare tutti quanti a lavorare in maniera sinergica ed essere campanilisti a favore dell'area dello Stretto. L'idea che **Messina** e Reggio possano svilupparsi autonomamente non ha senso. Queste aree si guardano e hanno condiviso momenti sfortunati della loro storia. Ora dobbiamo condividere un'area dello Stretto integrata».

Messina. Presentata la nuova Autorità Portuale dello Stretto

« Sono entusiasta » ha esordito così Francesco D' Uva, capogruppo del Movimento 5 Stelle alla Camera, alla conferenza stampa di presentazione della nuova **Autorità Portuale dello Stretto**. « Non potevamo essere accorpati a Gioia Tauro - spiega D' Uva - perché la città calabrese si occupa principalmente di trasporto merci, mentre **Messina** è un porto ideato per il trasporto delle persone. Al MIT (Ministero Infrastrutture e Trasporti) abbiamo trovato le porte aperte su questa idea, perché noi non abbandoneremo il meridione, anzi cercheremo di farlo crescere il più possibile ». Alla conferenza, che si è tenuta questa mattina nel Salone delle Bandiere di Palazzo Zanca, hanno partecipato i maggiori esponenti del M5S a livello **messinese**. Oltre a Francesco D' Uva, infatti, erano presenti Grazia D' Angelo, Barbara Floridia, Antonella Papiro, Valentina Zafarana, Antonio De Luca e la deputata calabrese Federica Dieni. Tutti soddisfatti e convinti di aver svolto un buon lavoro per la città di **Messina**, e non solo. « Per noi l' **Autorità Portuale dello Stretto** è la vera continuità territoriale » ha dichiarato la senatrice Barbara Floridia, che ha sottolineato che della nuova **Autorità Portuale** fa parte anche Milazzo, sito molto importante vista la presenza della raffineria. La senatrice, originaria proprio della zona tirrenica, ha specificato che Milazzo non è solo un porto turistico, ma anche commerciale, di conseguenza molto importante per **Messina** e la Sicilia, nei rapporti con il resto della penisola. « Io come calabrese sono favorevole, perché serve a rilanciare la Sicilia e la Calabria » - ha annunciato la deputata Dieni che ha parlato dell' importanza dello sviluppo di tutta l' area dello Stretto. Proprio in questa ottica si è parlato anche dell' aeroporto di Reggio Calabria, altro punto strategico da rinforzare, perché il meridione non deve essere più visto come un peso per tutto il resto d' Italia. « Grazie all' approvazione del Decreto Legge Fiscale, abbiamo fatto tutto questo - ha sostenuto la deputata Antonella Papiro - finalmente Milazzo, **Messina**, Reggio Calabria e Villa San Giovanni diventeranno un' unica realtà e si potrà dare una mano a quei cittadini che tutti i giorni attraversano lo Stretto per lavoro e non solo ». Gli esponenti del Movimento 5 Stelle hanno ribadito la collaborazione che ci sarà fra le due regioni grazie a questo nuovo ente, dicendosi più che soddisfatti dal risultato ottenuto , che va ad aggiungersi a quello già conseguito nell' aver evitato la costruzione di un inceneritore a San Filippo del Mela. « Fino ad un anno fa tutto questo sembrava impossibile, vista la situazione a livello regionale - hanno concluso i deputati regionali Antonio De Luca e Valentina Zafarana

- ma grazie al nuovo Governo nazionale, l' occasione è stata colta al volo, perché così facendo, Sicilia e Calabria potranno restare sempre in contatto , facendo dialogare i sindaci delle rispettive città e province, in modo tale da potersi sempre migliorare ». Giovanni Irrera (10) 9 Condivisioni Facebook Twitter.

«Toninelli non ha rispettato gli impegni che ha assunto»

«Non parteciperò all'incontro con Toninelli previsto per domani (oggi, ndr) a Gioia Tauro. Il ministro dimostra di non avere a cuore il dialogo con il territorio, incontrarlo il giorno dopo l'istituzione della nuova **Autorità portuale** con sede a **Messina**, sarebbe inutile. Si tratta di una scelta che penalizza fortemente il porto di Gioia Tauro e il territorio della Città metropolitana, spezzando il bacino dell'Authority più grande d'Europa, opportunamente generato dal piano di riordino della **portualità** approvato l'anno scorso». Lo dichiara il sindaco della Metro City Giuseppe Falcomatà, che rincara: «L'istituzione della nuova **Autorità portuale** a **Messina** è una scelta scriteriata, che penalizza uno dei più grandi porti del Mediterraneo, dividendo il bacino **portuale** della sponda calabrese e creando una pericolosa frattura anche nell'area Zes, recentemente istituita.

Una scelta che peraltro non risponde in alcun modo alle esigenze evidenziate dal territorio. Gioia Tauro perde infatti la sua centralità e la visione complessiva che dava dignità all'area metropolitana dello Stretto nella sua interezza come asse baricentrico delle rotte navali del Mediterraneo. Istanze - spiega il sindaco - che avevo peraltro rappresentato al ministro nel corso della sua ultima visita in Calabria, quando Toninelli mi aveva assicurato che avrebbe promosso un incontro con i rappresentanti istituzionali del territorio prima di procedere all'istituzione della nuova autorità **portuale**.

Un impegno puntualmente disatteso dal ministro - aggiunge Falcomatà - che ha scelto di andare per la sua strada, ignorando tra l'altro la lettera che da istituzioni abbiamo inteso trasmettergli ufficialmente qualche settimana fa e continuando a prendere in giro i reggini che in più occasioni avevano rivendicato la necessità di non dividere il territorio metropolitano in due diverse autorità **portuali**. Se il Governo giallo-verde si è messo in testa di smantellare il sistema **portuale** calabrese - conclude il sindaco Falcomatà - sappia che non avrà la nostra compiacenza. Anzi, si prepari a una strenua opposizione».

Filt-Cgil contro l'Autorità dello Stretto senza Gioia Tauro

Per il segretario Colombo è un'operazione politica che isola ancora di più il porto

Il sindacato Filt-Cgil è contraria all'istituzione di un'Autorità di sistema portuale dello Stretto senza Gioia Tauro. Il nuovo ente è stato emendato dalla Commissione Trasporti del Senato **qualche settimana fa** e includerà Villa San Giovanni, Messina, Milazzo e Reggio Calabria. Gioia Tauro farà authority a sé.

«Un ennesimo strappo a danno del Mezzogiorno», secondo il segretario nazionale del sindacato, **Natale Colombo**, secondo il quale la decisione del Parlamento è «un'operazione tutta politica, senza offrire risposte ad un contesto sociale ed economico in grande difficoltà. Una scelta non organica che «emargina ancora di più il resto del Meridione, a partire da Gioia Tauro con la sua vastissima area retroportuale che non trova ancora una sua dignitosa collocazione nello strategico scacchiere del Mediterraneo».

Colombo esorta il ministro Toninelli ad «approfondire il dossier sul porto di Gioia Tauro prima che esploda in tutta la sua gravità e diventi, ancora di più, l'ennesima cattedrale nel deserto nonostante gli ingenti investimenti pubblici posti in essere a favore del territorio e dell'occupazione, considerando la sua evidente e riconosciuta posizione strategica».

SONO GLI SCALI DI GENOVA, VENEZIA E LA SPEZIA. SCELTI PER RAPIDITÀ E FATTORE COSTI

Tre i porti preferiti dalle imprese

È quanto emerge da un'indagine realizzata da Srm e Contship Italia sui corridoi logistici maggiormente utilizzati, sulla scorta delle risposte di 400 importatori ed esportatori intervistati

Sono rapidità e regolarità dei servizi del porto, nonché costi del servizio di trasporto tra il porto e la destinazione inland le variabili a cui le imprese manifatturiere attribuiscono maggiore importanza. E quanto emerge dalla prima indagine sull'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate nelle tre principali regioni esportatrici italiane elaborata da Srm (centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo) e Contship Italia. Il lavoro puntava a dare risposte a quesiti articolati che riguardano i corridoi logistici utilizzati dalle imprese che impiegano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione. Ben 400 le imprese intervistate cui sono state chieste precise informazioni sulle modalità logistiche e sulle strategie



Il terminal container di La Spezia

operative del loro import-export via mare attraverso l'utilizzo dei container, in tre regioni che rappresentano il 40% del Pil e il 52,7% dell'import-export del Paese: Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. Quanto ai risultati, i principali scali marittimi di riferimento sono Genova, La Spezia e Venezia e l'autotrasporto è la principale modalità di collegamento con le banchine (secondo l'81% degli intervistati), con l'intermodalità ferroviaria (19%) che stenta an-

cora ad accelerare. L'analisi per Paesi di destinazione dell'export mostra poi una prevalenza generale della direttrice Italia-Asia. In particolare la Lombardia è più orientata verso l'Asia (58% delle imprese), il Veneto verso America settentrionale e Asia in modo più equilibrato (rispettivamente 41% e 39%), e lo stesso vale per l'Emilia Romagna dove lo stesso dato diventa 47% e 44%. Shanghai e New York i punti di riferimento portuali per Asia e Stati Uniti. Le importa-

zioni avvengono in modo prevalente dall'Asia dove in tutto il territorio la percentuale si attesta al 73%. La maggior parte delle imprese intervistate esternalizza le attività di logistica: nel caso dell'export l'85% delle aziende, mentre per l'import il 71%. Per quanto riguarda le clausole contrattuali, prevalgono le imprese che utilizzano la resa Ex-works (costi e rischi del trasporto a carico del compratore); nel caso delle esportazioni il 64% e per le importazioni il 46%.

Dall'indagine Srm e Contship hanno ricavato il nuovo indice Quality Logistics Italian Index (QLI2) che misura il giudizio delle imprese per il proprio sistema logistico di riferimento, attribuendo un valore di soddisfazione e importanza a dieci parametri. Attraverso il QLI2 lo studio si propone di evidenziare punti di forza e aree prioritarie di intervento, una fotografia che ha l'ambizione di estendere il raggio di analisi ad altre regioni italiane attraverso la creazione

di un osservatorio permanente. «Contship ha deciso di promuovere lo studio cosciente del fatto che le aziende manifatturiere competono in maniera sempre più rilevante attraverso le loro supply chain. E' inoltre evidente come i consumatori finali, seppur ancora inconsapevoli del ruolo strategico della logistica, stiano assumendo una centralità nei processi di mercato, con pretese nuove e sempre più stringenti in termini di luoghi e tempi di consegna. In Italia, come in Europa, permangono i vecchi problemi e nascono nuovi ostacoli che si frappongono allo sviluppo di una politica dei trasporti integrata e sostenibile», ha concluso Daniele Testi, direttore marketing di Contship Italia. «Crediamo sia necessario accorciare la distanza tra committenza e operatori, troppo spesso ingaggiati sul tema del costo e troppo poco sulla creazione di valore attraverso le leve dell'innovazione digitale e della sostenibilità». (riproduzione riservata)

Il futuro della nautica all'assemblea dell'Ucina

Genova - Fra scenari economici, politici e industriali, l'assemblea annuale di Ucina Confindustria Nautica sarà l'occasione per analizzare le prospettive future e le opportunità di un'industria che cresce a due cifre. **L'appuntamento per gli imprenditori della nautica da diporto è fissato** per il 19 dicembre a Roma

Genova - Fra scenari economici, politici e industriali, l'assemblea annuale di Ucina Confindustria Nautica sarà l'occasione per analizzare le prospettive future e le opportunità di un'industria che cresce a due cifre.

L'appuntamento per gli imprenditori della nautica da diporto è fissato per il 19 dicembre a Roma, a palazzo Patrizi, e saranno presentati anche i dati più recenti di mercato con le prime previsioni per il 2019 e comunicate le date ufficiali del prossimo Salone Nautico di Genova, il 59esimo, dopo l'edizione del 2018 che si è chiusa con 174.610 visitatori, in crescita del 16%, con 951 marchi esposti e oltre 1.100 imbarcazioni. Ad aprire l'assemblea pubblica sarà la tavola rotonda dedicata proprio agli scenari e alla via da seguire per proseguire la crescita: «Competere con il mondo, confrontarsi con l'Italia. L'industria nautica traccia la rotta».

Il dato di partenza è l'andamento del fatturato globale del settore che ha registrato negli ultimi anni una ripresa significativa e consolidata: partendo dai minimi del 2013, l'anno che ha chiuso il periodo buio della crisi, in soli quattro anni è cresciuto del 60% (3,8 miliardi di euro nel 2017, il 12,8% in più rispetto al 2016), performance che forse nessun altro settore industriale in Italia ha saputo generare.

Carlo Cottarelli, direttore dell'Osservatorio dei conti pubblici italiani dell'Università cattolica del Sacro Cuore ed ex commissario alla Revisione della spesa tratterà gli scenari macroeconomici - dall'Unione europea alla situazione italiana, passando per la Brexit, e a completare il quadro seguiranno gli interventi di Ruggero Aricò, vicepresidente di Confindustria Assafrica e Mediterraneo; Matteo Borsani direttore della delegazione Confindustria presso l'Ue; Luigi Paparoni, direttore brand identity Confindustria e Gianni Pietro Giroto, presidente della commissione industria del Senato. Chiuderà i lavori il vice ministro delle Infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi.

UCINA: a Roma mercoledì 19 dicembre 2018 l'assemblea annuale dei soci

Nel pomeriggio un focus sugli scenari economici, politici e industriali per comprendere dove sta andando l'industria nautica. A Roma l'Associazione ufficializzerà le date del Salone Nautico 2019

Si terrà il 19 dicembre a Roma presso la Pinacoteca del Tesoriere di Palazzo Patrizi, l'Assemblea Generale dei Soci di UCINA CONFINDUSTRIA NAUTICA che vedrà riuniti gli imprenditori della nautica da diporto per una giornata di lavori, di confronto e di aggiornamento sul settore.

Primo appuntamento, al mattino, con la sessione privata dell'Assemblea. Alle 14.30, la giornata proseguirà con l'Assemblea pubblica organizzata in una tavola rotonda dal titolo "Competere con il mondo, confrontarsi con l'Italia.

L'industria nautica traccia la rotta".

L'andamento del fatturato globale del settore ha registrato negli ultimi anni una ripresa significativa e consolidata che, partendo dai minimi del 2013, ha registrato in soli 4 anni un incremento del 60% (nel 2017 il fatturato globale è stato pari a 3,88 miliardi di euro, con un 12,8% in più rispetto al 2016), performance che forse nessun altro settore industriale in Italia ha saputo generare. Anche il Salone Nautico, organizzato da UCINA Confindustria Nautica a Genova, per l'edizione 2018 ha registrato numeri di assoluto rilievo con 174.610 visitatori (il 16% in più rispetto allo scorso anno), 951 brand esposti e oltre 1.100 imbarcazioni.

-segue

Si tratta ora di mantenere stabile per il futuro questo trend positivo, fornendo alle imprese le migliori condizioni per operare. La tavola rotonda organizzata a Roma da UCINA intende fornire alle aziende e agli operatori del settore un focus sullo scenario economico, politico e industriale per comprendere dove sta andando l'industria della nautica da diporto.

Nello specifico, il convegno sarà aperto da un focus sugli scenari macro economici – dall'Unione Europea alla situazione italiana, passando per la Brexit – che saranno delineati grazie alla relazione del professor Carlo Cottarelli, economista italiano, Direttore dell'Osservatorio dei Conti Pubblici Italiani dell'Università Cattolica del Sacro Cuore. Seguiranno gli interventi di Ruggero Aricò, Vice Presidente di Confindustria Assafrica e Mediterraneo, per gli scenari geopolitici, Matteo Borsani, Direttore della Delegazione Confindustria presso l'UE, per gli scenari europei, Luigi Paparoni, Direttore Brand Identity Confindustria, sulle opportunità offerte da Connex, il primo incontro nazionale di partenariato industriale di Confindustria, Gianni Pietro Giroto, Presidente Commissione Industria del Senato, sugli scenari industriali. Le conclusioni della tavola rotonda saranno affidate all'On. Edoardo Rixi, Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con un quadro sulle riforme del settore e sugli scenari politici finanziari dell'Italia.

L'Assemblea sarà, infine, l'occasione per un aggiornamento sui dati di mercato con le prime previsioni 2019 e per comunicare ufficialmente le date del 59° Salone Nautico organizzato a Genova da UCINA Confindustria Nautica.