



INDICE



Primo Piano:

- **Strategie e problemi per gli scali dal Ministero del Mare a Assoporti**

(La Gazzetta Marittima)

- **<<Non candidatemi per Assoporti>>**

(Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Trieste:

"...Dieci mesi ottimi..." (La Gazzetta Marittima)

"...Il Propeller d'Oro 2018 a D'Agostino-Sommariva..."

(La Gazzetta Marittima)

Savona:

"...Estesa la concessione di aree e servizi crociere..."

(La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Il Porto di Genova ora punta sulla Zona economica speciale..."

(Il Secolo XIX, The Meditegraph, La Gazzetta Marittima, Messaggero Marittimo)

"...Il nuovo Ponte di Genova solido..."

(Corriere Marittimo, Informazioni Marittime, Il Natilus, Primo Magazine)

"...Tir, torna il vento di protesta..." (Il Secolo XIX)

"...Fedespediti e Confetra su Genova..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...E' tornato in attività il bacino galleggiante..."

(La Gazzetta Marittima, Il Giornale,)

"...Nuova linea bus pubblico interporto Vespucci-Livorno..."

(Messaggero Marittimo)

"...Tormentone 398. C'è la firma per il tratto Gagno-Porto..."

(Il Tirreno Piombino, Il Telegrafo LI, Messaggero Marittimo)

"...Accoglienza, più attenzione in caso di blocco delle navi..."

(Il Tirreno Piombino)

Ancona:

"...Un'ottima stagione (+29%) per le crociere ad Ancona..."

(La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Interporto: Cfft ci riprova..." (Civonline)

Bari:

"...L'Authority MAM punta sulla Turchia..."

(La Gazzetta Marittima)

"...MAM tra i LOOP PORTS per l'economia circolare..."

(La Gazzetta Marittima)



INDICE



Taranto:

"... <<In estate piattaforma e terminal per Taranto>>..."

(The MediTelegraph)

Gioia Tauro:

"...Toninelli al porto di Gioia Tauro: ultimatum alla società di gestione...."

(Gazzettadelsud.it)

"...Falcomatà: "non parteciperò all'incontro con Toninelli...."

(Ilcittadinodimessina.it)

"...Bovalino-Bagnara, imprese in campo...." (Il Sole 24 Ore)

Messina:

"...Cisl Messina: Si all'Autorità Portuale dello Stretto, ma No a Zes divise..." (Normanno, TempoStretto)

"...Comune di Messina in deficit, De Luca: "Il dissesto ora è inevitabile"..." (Giornaledisicilia)

Catania:

"...Tirrenia, traffico merci da Catania cresciuto del 46%..." (Ansa)

Palermo:

"...A Termini Imerese riqualificazione del Porto..."

(La Gazzetta Marittima)

Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Strategie e problemi per gli scali dal Ministero del Mare a Assoporti

ROMA – Il viceministro del MIT, Edoardo Rixi, non si sta facendo mancare niente in questi ultimi giorni dell'anno. Forse anche per bilanciare gli schiaffoni che il governo ha ricevuto e riceve da Bruxelles, ha lanciato due iniziative importanti per il cluster marittimo nazionale: il Ministero del Mare, già sottolineato anche nel recente incontro di Federmanager a Livorno (applausi a scena aperta da tutta Italia: ma quanto realizzabile in tempi brevi?); e un nuovo rapporto con Assoporti, che deve studiarsi – parole dello stesso Rixi – una più chiara "mission" se intende continuare ad avere un ruolo.

Sul Ministero del Mare ci sarebbe poco da aggiungere. Cancellato quando si chiamava Ministero della Marina Mercantile, ha visto una specie di riffa tra altri dicasteri per accaparrarsene le funzioni. È finita che oggi se ne sono prese un ritaglio sia la Difesa che l'Agricoltura, con il nocciolo al MIT (nel frattempo semi-desertificato dai funzionari più competenti) ma anche all'Ambiente. E forse mi dimentico qualcun altro. Ha ragione Rixi quando dice che a volte per affrontare anche un problema minore ci vuole un "concerto" interministeriale che porta alla disperazione per i tempi lunghi e le montagne di scartoffie. Però c'è un però: creare un ministero nuovo, o riproporre un ministero vecchio, con questi lumi di luna e con la forbice feroce dei tagli alla struttura pubblica, è realistico? Se deve contare l'efficienza, lo è certamente. Se invece contano i balletti burocratici, le risse in parlamento, la difesa dei "poteri" acquisiti, la faccenda si fa dura.

Assoporti, siamo alla resa dei conti. Non solo il viceministro Rixi, ma alti esponenti del cluster marittimo nazionale e una parte dei presidenti delle AdSP, ritengono che così com'è Assoporti sia in crisi. Non c'è solo la secessione siciliana a creare dubbi, anche se è un sintomo allarmante. C'è il fatto che un pur bravo e dinamico presidente come D'Agostino non sembra in grado di ricompattare i colleghi delle altre 14 autorità di sistema per una unità d'intenti davvero concreta. I porti continuano a farsi la guerra – o comunque la concorrenza – spesso andandosene all'estero isolati o con il supporto di altre associazioni. Manca anche il promesso coordinamento governativo e non si riesce ad avere una cabina di regia comune nemmeno su un tema che dovrebbe essere più gestibile come le crociere. Nascono (bisogna dire: per fortuna) iniziative sia nel Tirreno che in Adriatico di "sistemi dei sistemi", fuori da Assoporti e con qualche sottintesa nota polemica. Insomma, non tira una bella aria. Tanto che crescono le voci secondo cui D'Agostino intenderebbe rinforzare il suo staff romano per tentare una "riconquista": e si parla addirittura di un'offerta a Massimo Provinciali, attuale segretario generale dell'AdSP a Livorno, che da buon romano certo non dovrebbe disdegnare di tornare a casa. Gossip soltanto? Se c'è fumo, dice un vecchio adagio, in genere c'è anche un pò d'arrosto.

Il Secolo XIX

«NON CANDIDATEMI PER ASSOPORTI»

Con stupore ho scoperto sul Secolo XIX di figurare tra i candidati alla presidenza di Assoport. Non è così.

L' Autorità di sistema portuale che presiedo, insieme alle altre Adsp siciliane, ha lasciato Assoport perché non ne condivide ruolo, politica, scelte e gestione. Non ho interesse a tornare alla guida di Assoport e di trascinare al suo interno Authority che ne hanno constatato l' inutilità: farlo risulterebbe tra l' altro offensivo nei confronti dei presidenti degli altri porti siciliani. Nulla è cambiato: a mio parere Asso porti, diventata sempre più soggetto in grado solo di garantire continuità e sopravvivenza a poltrone ben retribuite, non svolge oggi alcun ruolo: non quello di consulente del governo sui porti; non quello propositivo della individuazione sul campo di idee e progetti da proporre all' esecutivo; non quello di stimolo di una reale politica portuale.

Com' è configurata, Asso porti è un carrozzone pubblico che non serve a nulla, mentre il Paese avrebbe bisogno di professionalità capaci di far emergere il ruolo dei porti al servizio dell' economia nazionale. Critica senza proporre: invece proprio Assoport dovrebbe offrire al governo massima disponibilità per cancellare quella riforma che presunti

tecnici hanno generato, impedendo ai porti di lavorare, inserendo i nostri enti nella riforma della Pa e affidandone di fatto la responsabilità all' esercito di burocrati contro cui cittadini e imprese cozzano ogni giorno. Facile dire al governo che non si riesce a spendere, o che non ci si occupa di politica portuale italiana in Europa. Sarebbe più onesto dire che il Codice appalti è stato scritto per non appaltare, o che aver applicato ai nostri enti il pubblico impiego è stata una pazzia. Solo allora si potrà, con onestà intellettuale, affrontare temi di portualità scevri da logiche politiche, che mai dovrebbero interessare un presidente di Authority! Questa Assoport non lotta contro la burocrazia e non si mette a disposizione del governo per cambiare le regole del gioco: in primis rispondendo alla contraddizione fra la realtà di enti pubblici non funzionanti e Spa. Ma tutto questo ad Assoport forse non interessa. Meglio pensare a chi sarà il prossimo presidente. Io sono fuori da queste dinamiche.

- L' autore è presidente dell' Autorità di sistema portuale Sicilia Occidentale.

CON I CONTAINERS IN CRESCITA A DOPPIA CIFRA

Trieste: dieci mesi ottimi

E l'Autorità di Sistema Portuale istituisce la direzione ferroviaria

TRIESTE - Con 52.903.403 tonnellate di merce movimentata, il volume complessivo dei traffici nel porto di Trieste cresce del 3,48% nei primi dieci 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 rinfuse solide si attestano a 1.467.265 tonnellate, (segue a pagina 23)



Zeno D'Agostino

Trieste: dieci mesi ottimi

in netto rialzo sul 2017 (+15,06%). Si mantengono stabili le rinfuse liquide (+1,17%) e il comparto RO-RO, (+1,66%) con 254.470 unità transitate.

Amara 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 Sauer (+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

mezzo 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 co-

stante crescita del comparto treni, è stata di recente istituita una nuova Direzione ferroviaria all'interno dell'Autorità. 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.

Il Propeller d'Oro 2018 a D'Agostino-Sommariva

TRIESTE – «Questo non è che l'inizio, abbiamo intenzione di farne tante altre». Con queste parole, dopo i ringraziamenti di rito, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha chiuso il discorso che, assieme al segretario generale della stessa Authority, Mario Sommariva, lo ha visto protagonista al Propeller Club di Trieste. Il premio Propeller d'Oro 2018, infatti, è stato assegnato proprio alla coppia di professionisti che, come ha voluto sottolineare Sommariva, si è considerata rappresentante l'intera Authority, sottolineando il lavoro di squadra che in questi anni è stato portato avanti per il rilancio del Porto di Trieste. Un lavoro di squadra che era stato evidenziato poco prima dal presidente del Propeller Club giuliano, Fabrizio Zerbini, nell'elencare le motivazioni che hanno portato all'assegnazione del premio, consegnato dallo stesso presidente Zerbini assieme al comandante della Capitaneria di Porto, Luca Sancilio e da Anna Maria Cisint, sindaco di Monfalcone, porto da poco entrato nell'ambito dell'Authority triestina. Il Propeller d'Oro viene riconosciuto ogni anno a donne, uomini, imprese o associazioni che si siano particolarmente distinti nel favorire scambi commerciali e sviluppo economico.

Dopo avere fatto notare la particolarità dovuta al fatto che, per la prima volta, il premio veniva assegnato a una coppia di persone, il presidente Zerbini ha detto come Zeno D'Agostino, in qualità di presidente dell'allora Autorità Portuale di Trieste, oggi Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale «ha avuto il merito di indirizzare la politica dell'Authority che governa lo scalo giuliano verso scelte di campo che hanno posto le basi per lo sviluppo dei prossimi anni e forse decenni».

Del segretario generale Sommariva ha invece sottolineato «il merito di avere trovato applicazione pratica per quegli indirizzi che, nell'ambito pubblico, devono essere sempre tradotti in leggi e regolamenti e di essere sempre stato abilmente e compiutamente a presidio dell'attività di controllo e regolazione, che deve essere svolta dall'Autorità di sistema portuale».

Ad entrambi, invece, il riconoscimento di avere sempre tenuto adeguatamente presente anche la tematica del lavoro portuale, secondo il principio per il quale alla crescita economica e dell'occupazione, portata avanti con ottimi risultati dagli imprenditori coinvolti e con grande fatica e costante impegno, va associata l'opera di chi, in tutti i settori e le diverse modalità, quotidianamente collabora alla crescita del Porto.

«Va dato atto, a chi stasera riceve il premio, di avere dato ascolto agli operatori portuali

ed anche per questo – ha ricordato il Presidente Zerbini – consentendo la prosecuzione di quell'attività grazie alla quale viene apportata, attraverso l'attrazione di nuovi traffici, linfa vitale a tutto il sistema Porto ed a tutte le attività ad esso collegate. Per queste ragioni, il premio Propeller d'oro 2018 vuole essere non solo un riconoscimento ma anche un apprezzamento ed un segnale di continuità a proseguire un'azione che si è rivelata di grande utilità per l'economia del Mare, ormai da tutti riconosciuta come il settore economico sul quale puntare per lo sviluppo di Trieste e del suo territorio».

Estesa la concessione di aree e servizi crociere

SAVONA – Si è tenuta al Palacrociere la firma dell'atto con il quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale ha esteso sino al 2044 la concessione a Costa Crociere delle aree e dei servizi crociere del porto di Savona.

Oltre a Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, e Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere, che hanno sottoscritto il nuovo accordo, erano presenti Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria e Ilaria Caprioglio, sindaco di Savona, a testimonianza dell'importanza di questo momento per lo sviluppo futuro del porto di Savona.

Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, ha dichiarato: "L'attenzione al settore delle crociere da parte dell'Autorità di Sistema è molto alta e 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 dell'Istituto Nazionale Ricerche Turistiche e dell'Osservatorio Turistico Regionale 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 lo scorso agosto."

"Savona è l'home port principale di Costa Crociere, dove generiamo un traffico annuale di oltre 800.000 passeggeri" – ha dichiarato Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere – "Questo nuovo accordo rappresenta un ulteriore successo nella nostra proficua collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale, e pone basi ancora più solide e durature per gli investimenti che abbiamo già deliberato per l'adeguamento del Palacrociere in vista dell'arrivo a fine 2019 della nostra nuova ammiraglia Costa Smeralda".

"Il settore crocieristico rimane strategico per la Liguria e per il suo sviluppo turistico – conferma il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti –, un asset fondamentale per il rilancio economico di questa regione, uno dei cardini della sua riconversione da realtà industriale a terra che guarda al futuro. L'estensione al 2044 della concessione è sinonimo di una progettualità di ampio respiro e a lungo termine, che mira a potenziare quello che è il polo crocieristico più importante della Liguria, che a questo punto si candida a diventare protagonista a livello italiano ed europeo. Questo passaggio odierno conferma lo stretto legame tra la Liguria e Costa, una azienda fortemente legata alla Liguria, una realtà che opera e dà lavoro nella terra dove è stata fondata e dove opera da 70 anni".

Ilaria Caprioglio, Sindaco di Savona ha commentato: "L'Amministrazione Comunale accoglie con soddisfazione la firma di questo importante atto, fondamentale per il proseguimento dello sviluppo economico, non solo in campo turistico, della nostra Città e di tutto il territorio circostante. Un atto frutto del lavoro sinergico, al fine di proseguire ad ospitare l'home port principale di Costa Crociere a Savona. Da parte nostra continua l'impegno per rendere la Città sempre più accogliente per i molti crocieristi che hanno l'opportunità di conoscere e far conoscere Savona nel mondo".

Il 3 novembre 2019 verrà 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.

In previsione dell'arrivo di Costa Smeralda, a breve verranno avviati importanti interventi nel porto crociere di Savona, per un investimento totale di circa 24 milioni di euro. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale provvederà ai lavori di approfondimento del fondale antistante la banchina principale del Terminal crocieristico, per incrementare il tirante idraulico dalla quota attuale di -9 m slm alla quota di -11 m slm, previo intervento di consolidamento della struttura.

- segue

L'importo complessivo dell'intervento è stimato in 19,35 milioni di euro. Costa Crociere investirà un totale di 4,5 milioni di euro per l'acquisto di due nuovi finger e l'adeguamento della struttura del Palacrociera, con una riorganizzazione degli spazi e dei flussi. I lavori non comprometteranno comunque l'operatività del porto, dove nel 2019 sono previsti 155 scali di navi Costa.

Costa Smeralda sarà la prima nave da crociera per il mercato globale alimentata sia in porto che in mare aperto a LNG. La nuova ammiraglia sarà inoltre la migliore espressione del concetto di Italy's finest che caratterizza il marchio Costa a livello internazionale. Proporrà innovazioni assolute, ma anche ulteriori sviluppi di quelle caratteristiche di prodotto che stanno riscuotendo maggior successo sulle navi già in servizio. Per realizzare gli interni sono state selezionate quattro società di progettazione di fama internazionale - Dordoni Architetti, Jeffrey Beers International, Partner Shlp Design e Rockwell Group - sotto la guida del direttore creativo Adam D. Tihany.

Il porto di Genova ora punta sulla Zona economica speciale

Alberto Ghiara
Alberto Quarati / GENOVA

Per il momento, a Genova è prevista la Zona logistica speciale, così come scritto sul decreto Genova, per quale però mancano i decreti attuativi. Ma la comunità portuale è alla ricerca gli strumenti per rendere più appetibile lo scalo ligure, a seguito del disastro del Ponte Morandi ma anche della conferma da parte del governo dei lavori sul Terzo valico.

La Zls - il cui obiettivo riguarda in sostanza una semplificazione amministrativa, e già ottenerne i decreti attuativi sarebbe un successo - potrebbe essere un primo passo, come spiegato al convegno sulle Zone speciali organizzato ieri a Genova da Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, che hanno chiesto insieme alle istituzioni locali, Confindustria, Assagenti e Alce un'azione di lobby nei confronti di governo e Unione europea.

Secondo l'avvocato fiscalista Sara Armella, tecnicamente il porto oggi ha i mar-

gini per poter chiedere anche la Zona economica speciale, e l'Italia avrebbe potuto trattarla: le Zone speciali, secondo una definizione che si è diffusa con la globalizzazione, sono aree in cui le imprese godono di particolari vantaggi che possono essere fiscali, doganali, amministrativi o infrastrutturali. La Zes prospettata da Armella - e dall'ex presidente degli spedizionieri, Roberto Oliaro - sarebbe un passo ulteriore a favore dell'economia e della portualità genovese, con vantaggio anche di tipo fiscale e la possibilità per le imprese di accedere al credito d'imposta. La catastrofe del ponte Morandi infatti ha avuto un bilancio immediato e pesante. Nelle settimane successive la città e il territorio che le gravita intorno hanno subito anche conseguenze economiche negative, rendendo la situazione di Genova un'emergenza che può essere riconosciuta anche dal diritto comunitario, permettendo deroghe alla rigida normativa sugli aiuti di Stato. Spiega Oliaro: «L'articolo 107 del Trattato dell'Unione europea prevede una deroga alle norme sugli

aiuti di Stato in caso di calamità e eventi straordinari che portino una penalizzazione socio-economica a un territorio. In questo caso è possibile istituire Zes, che in Italia finora sono ammesse soltanto per i porti meridionali. Crediamo che la tragedia del ponte Morandi e i danni che ha portato a Genova e a tutto il Nord-Ovest siano un presupposto per chiedere questa deroga».

FREE TRADE ZONE E IL RUOLO DI INVITALIA
Non solo: lo studio legale genovese Maresca & Partners sta provando in queste settimane a tracciare una cornice - discussa con le istituzioni locali e con Invitalia - per la creazione di una Free Trade Zone, una zona economica nella quale premiare le aziende (insediate e di futuro insediamento) che creano occupazione e movimento di traffico sulla città: il ruolo proposto alla società pubblica sarebbe proprio quello di gestire il meccanismo di incentivo alle aziende (di tipo fiscale o contributivo: ad esempio, taglio delle tasse a zero per cinque anni). Una ricetta choc, con un quadro normativo tutto da costruire. —

Il porto di Genova ora punta sulla Zes

Genova - Per il momento, a Genova è prevista la Zona logistica speciale, così come scritto sul decreto Genova, per quale però mancano i decreti attuativi. Ma la comunità portuale è alla ricerca gli strumenti per rendere più appetibile lo scalo ligure

Genova - Per il momento, a Genova è prevista la Zona logistica speciale, così come scritto sul decreto Genova, per quale però mancano i decreti attuativi. Ma la comunità portuale è alla ricerca gli strumenti per rendere più appetibile lo scalo ligure, a seguito del disastro del Ponte Morandi ma anche della conferma da parte del governo dei lavori sul Terzo valico.

La Zls - il cui obiettivo riguarda in sostanza una semplificazione amministrativa, e già ottenerne i decreti attuativi sarebbe un successo - potrebbe essere un primo passo, come spiegato al convegno sulle Zone speciali organizzato ieri a Genova da Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, che hanno chiesto insieme alle istituzioni locali, Confindustria, Assagenti e Alce un'azione di lobby nei confronti di governo e Unione europea.

Secondo l'avvocato fiscalista Sara Armella, tecnicamente il porto oggi ha i margini per poter chiedere anche la Zona economica speciale, e l'Italia avrebbe potuto contrattarla: le Zone speciali, secondo una definizione che si è diffusa con la globalizzazione, sono aree in cui le imprese godono di particolari vantaggi che possono essere fiscali, doganali, amministrativi o infrastrutturali. La Zes prospettata da Armella - e dall'ex presidente degli spedizionieri, Roberta Oliaro - sarebbe un passo ulteriore a favore dell'economia e della portualità genovese, con vantaggio anche di tipo fiscale e la possibilità per le imprese di accedere al credito d'imposta. La catastrofe del ponte Morandi infatti ha avuto un bilancio immediato e pesante. Nelle settimane successive la città e il territorio che le gravita intorno hanno subito anche conseguenze economiche negative, rendendo la situazione di Genova un'emergenza che può essere riconosciuta anche dal diritto comunitario, permettendo deroghe alla rigida normativa sugli aiuti di Stato. Spiega Oliaro: «L'articolo 107 del Trattato dell'Unione europea prevede una deroga alle norme sugli aiuti di Stato in caso di calamità e eventi straordinari che portino una penalizzazione socio-economica a un territorio. In questo caso è possibile istituire Zes, che in Italia finora sono ammesse soltanto per i porti meridionali. Crediamo che la tragedia del ponte Morandi e i danni che ha portato a Genova e a tutto il Nord-Ovest siano un presupposto per chiedere questa deroga».

- segue

FREE TRADE ZONE E IL RUOLO DI INVITALIA

Non solo: lo studio legale genovese Maresca & Partners sta provando in queste settimane a tracciare una cornice - **discussa con le istituzioni locali e con Invitalia** - per la creazione di una Free Trade Zone, una zona economica nella quale premiare le aziende (insediate e di futuro insediamento) che creano occupazione e movimento di traffico sulla città: il ruolo proposto alla società pubblica sarebbe proprio quello di gestire il meccanismo di incentivo alle aziende (di tipo fiscale o contributivo: ad esempio, taglio delle tasse a zero per cinque anni). Una ricetta choc, con un quadro normativo tutto da costruire.

Zone logistiche l'approfondimento con Spediporto

GENOVA - Le zone logistiche semplificate (ZLS) sono oggi uno dei temi più attuali nella programmazione dei prossimi sviluppi della logistica di sistema a servizio dei porti ma non solo. Così il convegno di ieri a Genova, organizzato da Spediporto e Spediservices nella sala del capitano di Palazzo San Giorgio, ha voluto affrontare i progetti e le reali opportunità che le ZES possono rappresentare sia per gli imprenditori che per i lavoratori. Il panel dei relatori guidato dal presidente dell'Autorità di sistema Paolo Emilio Signorini, ha visto intervenire il presidente della Camera di Commercio Luigi Attanasio, il presidente di ALCE Riccardo Braggio, l'avvocato fiscalista Sara Armella, il consigliere Francesco Maresca, il segretario generale di Femoza Maurizio d'Amico e Roberta Oliaro, past president di Spediporto.

Il tema è stato approfondito sia sugli aspetti giuridici che su quelli fiscali e legali, facendo anche il punto sui collegamenti possibili ed auspicabili tra le ZES e i servizi portuali sia alle merci che ai vettori di trasporto. Una mattinata di confronti, in sostanza, che ha voluto anche sottolineare come esistano opportunità concrete di investimenti in zone speciali se gli aspetti giuridici, legali e specialmente burocratici, venissero ulteriormente semplificati nell'interesse delle imprese e più in generale del sistema Italia.

Messaggero Marittimo

Convegno Spediporto: quali progetti per il cambiamento

GENOVA – “Non dobbiamo avere paura di nuovi modelli organizzativi, ma anzi vogliamo essere il motore propulsore del cambiamento” questo, in sintesi, il messaggio arrivato dal Convegno organizzato a Palazzo San Giorgio, da Spediporto.

Nell'incontro, intitolato “Zone Logistiche Semplificate – Zls, Quali progetti e quali reali opportunità” si sono alternati numerosi ed autorevoli esperti tra cui, Sara Armella – avvocato fiscalista Studio Armella &Associati;

Francesco Dian avvocato fiscalista Studio Uckmar; Maurizio D'Amico segretario generale Femoza oltre ad Stefano Balleari (comune di Genova), Luigi Attanasio (presidente Camera di Commercio) Marco Sanguineri (AdSp mar Ligure orientale), Francesco Maresca (consigliere comune delegato al porto); Massimo Sola (direttore Confindustria Genova) Alessandro Pitto (presidente Spediporto) e Roberta Oliaro (Past president Spediporto)

Il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto, ha evidenziato come “il testo del decreto legge Genova offre importanti spunti di innovazione, anche nel settore della logistica; la nostra categoria è pronta a fare la sua parte insieme al mondo imprenditoriale, per dotare il territorio ricompreso nella Zona Logistica Semplificata, di tutti gli strumenti normativi, e di servizio alla merce, atti a richiamare gli investitori internazionali, è una sfida e noi siamo pronti a giocare la nostra partita”

Le opportunità non sono da sottovalutare, come hanno evidenziato nei loro interventi tanto Sara Armella ed il segretario generale di Femoza, Maurizio D'Amico. Contro chi dichiara che le Zone Logistiche Semplificate sono una sorta di fratello minore delle più blasonate Zes i tecnici hanno osservato che oggi, a livello mondiale, molti Paesi stanno puntando molto di più sul concetto di “burocrazia zero” piuttosto che sul tema del credito di imposta o sui benefici di natura fiscale.

“Dobbiamo avere coraggio ed essere determinati a portare a Bruxelles la nostra visione di sistema logistico semplificato da Sud a Nord – questo il pensiero di Giampaolo Botta direttore di Spediporto – Tutti i nostri principali competitors stanno applicando la normativa sulle Zes in via derogatoria rispetto alla normativa Ue, adesso è il nostro turno. Dobbiamo avere un progetto chiaro, condiviso tra operatori, assistito da un quadro dispositivo ben scritto e sostenuto a livello politico. ”

Dal convegno di Spediporto è emersa la forte convinzione anche da parte di Confindustria Genova, con le parole espresse dal direttore Massimo Sola, che si debba percorrere la strada di una istanza unitaria da presentare al mondo politico.

“Obiettivo è il Piano strategico che deve essere redatto, ai sensi della legge sulle Zls, da Regione Liguria e dalle Amministrazioni interessate. Il contributo di Spediporto e di tutte le categorie, ricorda Giampaolo Botta,

-segue

vuole essere importante. Crediamo in una visione integrata di logistica che renda complementare il Sud al Nord attraverso lo sviluppo di piani di integrazione tra Hub portuali e retroporti, obiettivo sostenere l'export del made in Italy e la creazione di piattaforme di lavorazione delle merci destinate nel cuore dell'Europa. "

Il nuovo ponte di Genova solido, ben piantato e a forma di nave - La ricostruzione va a Salini-Fincantieri

Firmato il decreto di assegnazione dei lavori per la ricostruzione del ponte di Genova alla cordata Salini Impregilo e Fincantieri, attraverso la controllata Fincantieri Infrastructure. Il progetto è di Renzo Piano: di acciaio e calce struzzo, 6 corsie, 43 piloni di illuminazione, uno per ogni vittima del ponte Morandi. La prima pietra sarà posata entro marzo poi 9 mesi per la costruzione, 3 mesi per il collaudo. Costo 202 milioni.

GENOVA avrà il suo ponte nei primi mesi del 2020, l'opera verrà completata in 12 mesi successivamente all'esecuzione della demolizione di quello che resta del Morandi e il progetto sarà quello di Renzo Piano. Il sindaco di Genova e Commissario per la ricostruzione, Marco Bucci, ha annunciato di avere firmato il decreto di assegnazione dei lavori, la cordata Salini Impregilo e Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure, si sono aggiudicati il contratto per la ricostruzione del ponte che verrà realizzato dalla neo-costituita società "PERGENOVA". "Il nuovo ponte prevede la forma di nave è un richiamo alla città di Genova," - ha dichiarato Bucci durante la conferenza stampa per l'annuncio - "i piloni saranno sottili e richiamano la prua della nave, mentre la sezione richiama il corpo della nave" - "Vedo questo ponte molto vicino alla realtà di noi genovesi, ovvero una cosa solida e ben piantata che va avanti passo dopo passo ma che alla fine raggiunge l'obiettivo e soprattutto una cosa bella". Quarantatre piloni di illuminazione, uno per ogni vittima del ponte Morandi, il nuovo viadotto a sei corsie, ancora senza un nome, sarà di acciaio e calce struzzo e la prima pietra sarà posata entro marzo quindi 9 mesi per la costruzione, 3 mesi successivi per il collaudo per un costo sarà di 202 milioni di euro. L'area sotto il ponte diventerà un parco.

Renzo Piano metterà la sua professionalità a disposizione e gratuitamente e avrà la supervisione tecnica. Il suo progetto è stato preferito a quello dell'archi star Santiago Gallatrava presentato dalla ditta Cimolai spa di Pordenone, una valutazione, ha spiegato il sindaco, che ha tenuto conto di qualità, manutenzione, rischi, estetica e costi. Il progetto prevede che il ponte sarà costituito da un impalcato in acciaio, con una travata continua di lunghezza totale pari a 1100 m, costituita da 20 campate. Inoltre 19 pile in cemento armato di sezione ellittica posizionate con un passo costante di 50 metri, ad eccezione della campata sul torrente Polcevera e di quella sulle linee ferroviarie, dove l'interasse passa da 50 a 100 metri.

Pietro Salini, A.D. di Salini Impregilo, ha commentato la notizia dell'assegnazione così: "12 mesi per far ripartire Genova. Questo il sogno che ci accingiamo a regalare subito prima di Natale ai genovesi, ricordando le vittime di questa terribile tragedia, per far ripartire la città in tempi rapidi, dando un segnale forte a tutto il paese, perché la ripresa economica e l'occupazione possono ripartire dalle grandi opere. Siamo a Genova per spirito di servizio e con Fincantieri ci sentiamo attrezzati per aiutare la città e le sue persone. Tanti nostri operai che lavorano al Terzo valico sono liguri e noi vogliamo essere loro vicini dopo la tragedia che ha colpito questa città".

"Fin dal primo momento Fincantieri si è resa disponibile, lo dovevamo a Genova e alla Liguria", - ha detto l'A.D. di Fincantieri, Giuseppe Bono. - "La nostra competenza nella gestione di processi e prodotti complessi ci pone nelle condizioni di realizzare il miglior lavoro possibile per dare alla città nei tempi previsti un'opera bella, funzionale e che duri nel tempo. Sono convinto che la nuova infrastruttura sarà il migliore esempio di un'Italia che, se unisce le proprie eccellenze, può fare sistema e compiere grandi opere al servizio del Paese".

- segue

Per realizzare le strutture in acciaio verranno utilizzati il cantiere di Genova - Sestri Ponente, lo stabilimento di Valeggio sul Mincio (Verona) e, se necessario, altri stabilimenti del gruppo Fincantieri in Italia. La produzione dell'impalcato metallico sarà realizzata in macro elementi strutturali che verranno trasportati a piè d'opera, assemblati e saldati, completando a terra le lavorazioni di ogni singola campata. In questo modo gli interventi in quota saranno ridotti al minimo. Il sollevamento invece verrà effettuato utilizzando prevalentemente speciali apparati, denominati "strand jacks", che permetteranno di allineare l'impalcato all'elemento principale in acciaio collocato preventivamente in sommità alle pile, con l'utilizzo di autogru. In collaborazione con Cetena, la società di ricerca del gruppo Fincantieri basata a Genova, verrà fornito e installato anche un sistema integrato di monitoraggio, controllo e ispezione del ponte.

Genova, Salini e Fincantieri incaricate della ricostruzione del ponte

La struttura verrà realizzata su progetto di Renzo Piano dalla neocostituita società "Pergenova"

Confermando quanto [anticipato martedì dai giornali](#), Salini Impregilo e Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure, comunicano di aver ricevuto ufficialmente l'incarico della ricostruzione del ponte sul fiume Polcevera a Genova, che verrà realizzato al posto del Morandi dalla neocostituita società "Pergenova". Il nuovo ponte, che parte dal progetto di Renzo Piano, prevede il completamento dell'opera in 12 mesi, dal momento in cui l'area verrà resa disponibile, dopo il completamento delle attività di demolizione.

Il progetto

Il ponte sarà costituito da un impalcato in acciaio, con una travata continua di lunghezza totale pari a 1100 m, costituita da 20 campate. Il progetto prevede 19 pile in cemento armato di sezione ellittica posizionate con un passo costante di 50 metri, ad eccezione della campata sul torrente Polcevera e di quella sulle linee ferroviarie, dove l'interasse passa da 50 a 100 metri. Tale soluzione ha consentito l'ottimizzazione delle strutture e delle fondazioni, limitando le dimensioni delle stesse, in un contesto fortemente urbanizzato ed antropizzato.

Per realizzare le strutture in acciaio verranno utilizzati il cantiere di Genova - Sestri Ponente, lo stabilimento di Valeggio sul Mincio (Verona) e, se necessario, altri stabilimenti del gruppo Fincantieri in Italia. La produzione dell'impalcato metallico sarà realizzata in macro elementi strutturali che verranno trasportati a piè d'opera, assemblati e saldati, completando a terra le lavorazioni di ogni singola campata. In questo modo gli interventi in quota saranno ridotti al minimo. Il sollevamento invece verrà effettuato utilizzando prevalentemente speciali apparati, denominati "strand jacks", che permetteranno di allineare l'impalcato all'elemento principale in acciaio collocato preventivamente in sommità alle pile, con l'utilizzo di autogru. In collaborazione con Cetena, la società di ricerca del gruppo Fincantieri basata a Genova, verrà fornito e installato anche un sistema integrato di monitoraggio, controllo e ispezione del ponte.

I commenti

"Dodici mesi per far ripartire Genova. Questo il sogno che ci accingiamo a regalare subito prima di Natale ai genovesi, ricordando le vittime di questa terribile tragedia, per far ripartire la città in tempi rapidi, dando un segnale forte a tutto il paese, perché la ripresa economica e l'occupazione possono ripartire dalle grandi opere. Siamo a Genova per spirito di servizio e con Fincantieri ci sentiamo attrezzati per aiutare la città e le sue persone. Tanti nostri operai che lavorano al Terzo valico sono liguri e noi vogliamo essere loro vicini dopo la tragedia che ha colpito questa città". Con queste parole Pietro Salini, amministratore delegato di Salini Impregilo, ha accolto la notizia dell'assegnazione del progetto annunciata dal Commissario Straordinario per la ricostruzione Marco Bucci.

"Fin dal primo momento Fincantieri si è resa disponibile, lo dovevamo a Genova e alla Liguria", ha commentato l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono. "La nostra competenza nella gestione di processi e prodotti complessi ci pone nelle condizioni di realizzare il miglior lavoro possibile per dare alla città nei tempi previsti un'opera bella, funzionale e che duri nel tempo. Sono convinto che la nuova infrastruttura sarà il migliore esempio di un'Italia che, se unisce le proprie eccellenze, può fare sistema e compiere grandi opere al servizio del Paese".

SALINI IMPREGILO E FINCANTIERI RICOSTRUIRANNO IL PONTE DI GENOVA CON “PERGENOVA”

GENOVA – Salini Impregilo e Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure, si aggiudicano il contratto per la ricostruzione del ponte sul fiume Polcevera a Genova, che verrà realizzato dalla neocostituita società “PERGENOVA”. Il nuovo ponte, che parte dal progetto di Renzo Piano, prevede il completamento dell’opera in 12 mesi, dal momento in cui l’area verrà resa disponibile, dopo il completamento delle attività di demolizione.

“12 mesi per far ripartire Genova. Questo il sogno che ci accingiamo a regalare subito prima di Natale ai genovesi, ricordando le vittime di questa terribile tragedia, per far ripartire la città in tempi rapidi, dando un segnale forte a tutto il paese, perché la ripresa economica e l’occupazione possono ripartire dalle grandi opere. Siamo a Genova per spirito di servizio e con Fincantieri ci sentiamo attrezzati per aiutare la città e le sue persone. Tanti nostri operai che lavorano al Terzo valico sono liguri e noi vogliamo essere loro vicini dopo la tragedia che ha colpito questa città”. Con queste parole Pietro Salini, Amministratore Delegato di Salini Impregilo, ha accolto la notizia dell’assegnazione del progetto annunciata dal Commissario Straordinario per la ricostruzione Marco Bucci.

“Fin dal primo momento Fincantieri si è resa disponibile, lo dovevamo a Genova e alla Liguria”, ha commentato l’Amministratore Delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono. “La nostra competenza nella gestione di processi e prodotti complessi ci pone nelle condizioni di realizzare il miglior lavoro possibile per dare alla città nei tempi previsti un’opera bella, funzionale e che duri nel tempo. Sono convinto che la nuova infrastruttura sarà il migliore esempio di un’Italia che, se unisce le proprie eccellenze, può fare sistema e compiere grandi opere al servizio del Paese”.

Il viadotto sul Polcevera è uno snodo essenziale per il collegamento di Genova con la Francia, con il porto e in generale con le aree limitrofe, tassello essenziale per far recuperare alla città il ruolo di grande hub portuale e commerciale. Il Ponte sarà costituito da un impalcato in acciaio, con una travata continua di lunghezza totale pari a 1100 m, costituita da 20 campate. Il progetto prevede 19 pile in cemento armato di sezione ellittica posizionate con un passo costante di 50 metri, ad eccezione della campata sul torrente Polcevera e di quella sulle linee ferroviarie, dove l’interasse passa da 50 a 100 metri. Tale soluzione ha consentito l’ottimizzazione delle strutture e delle fondazioni, limitando le dimensioni delle stesse, in un contesto fortemente urbanizzato ed antropizzato.

Per realizzare le strutture in acciaio verranno utilizzati il cantiere di Genova – Sestri Ponente, lo stabilimento di Valeggio sul Mincio (Verona) e, se necessario, altri stabilimenti del gruppo Fincantieri in Italia. La produzione dell’impalcato metallico sarà realizzata in macro elementi strutturali che verranno trasportati a piè d’opera, assemblati e saldati, completando a terra le lavorazioni di ogni singola campata. In questo modo gli interventi in quota saranno ridotti al minimo. Il sollevamento invece verrà effettuato utilizzando prevalentemente speciali apparati, denominati “strand jacks”, che permetteranno di allineare l’impalcato all’elemento principale in acciaio collocato preventivamente in sommità alle pile, con l’utilizzo di autogru. In collaborazione con Cetena, la società di ricerca del gruppo Fincantieri basata a Genova, verrà fornito e installato anche un sistema integrato di monitoraggio, controllo e ispezione del ponte.

La ricostruzione del ponte è destinata a diventare il simbolo della rinascita di una grande città come Genova, ma anche il simbolo di una nuova fase di sviluppo del paese, mostrando che anche in Italia è possibile fare infrastrutture in breve tempo, dalla fase di identificazione delle necessità alla fase di execution. Il progetto di Genova rappresenta un modello di collaborazione tra grandi aziende complementari tra loro, che permette di mettere a disposizione della città e del paese un know how unico di grandi aziende italiane.

“Pergenova” ricostruirà il ponte di Genova

19 dicembre 2018 – Salini Impregilo e Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastrutture, si aggiudicano il contratto per la ricostruzione del ponte sul fiume Polcevera a Genova, che verrà realizzato dalla neocostituita società “PERGENOVA”. Il nuovo ponte, che parte dal progetto di Renzo Piano, prevede il completamento dell’opera in 12 mesi, dal momento in cui l’area verrà resa disponibile, dopo il completamento delle attività di demolizione. Il viadotto sul Polcevera è uno snodo essenziale per il collegamento di Genova con la Francia, con il porto e in generale con le aree limitrofe, tassello essenziale per far recuperare alla città il ruolo di grande hub portuale e commerciale.

Il Ponte sarà costituito da un impalcato in acciaio, con una travata continua di lunghezza totale pari a 1100 m, costituita da 20 campate. Il progetto prevede 19 pile in cemento armato di sezione ellittica posizionate con un passo costante di 50 metri, ad eccezione della campata sul torrente Polcevera e di quella sulle linee ferroviarie, dove l’interasse passa da 50 a 100 metri. Tale soluzione ha consentito l’ottimizzazione delle strutture e delle fondazioni, limitando le dimensioni delle stesse, in un contesto fortemente urbanizzato ed antropizzato.

Per realizzare le strutture in acciaio verranno utilizzati il cantiere di Genova - Sestri Ponente, lo stabilimento di Valeggio sul Mincio (Verona) e, se necessario, altri stabilimenti del gruppo Fincantieri in Italia. La produzione dell’impalcato metallico sarà realizzata in macro elementi strutturali che verranno trasportati a piè d’opera, assemblati e saldati, completando a terra le lavorazioni di ogni singola campata. In questo modo gli interventi in quota saranno ridotti al minimo.

Il sollevamento invece verrà effettuato utilizzando prevalentemente speciali apparati, denominati “strand jacks”, che permetteranno di allineare l’impalcato all’elemento principale in acciaio collocato preventivamente in sommità alle pile, con l’utilizzo di autogrù. In collaborazione con Cetena, la società di ricerca del gruppo Fincantieri basata a Genova, verrà fornito e installato anche un sistema integrato di monitoraggio, controllo e ispezione del ponte.

I camionisti scrivono a Palazzo San Giorgio per le attese del Tir in porto
«L'Authority attui l'accordo di programma, pronti al fermo a gennaio»

Tir, torna il vento di protesta «Senza decisioni, sarà sciopero»

IL CASO

Matteo Dell'Antico

L'autotrasporto scalda nuovamente i motori, con il rischio di una protesta che per cinque giorni potrebbe paralizzare il porto e più in generale l'intera città. Questa volta, nel mirino dei camionisti, è finita l'Autorità di sistema portuale. Le associazioni datoriali di settore - Cna-Fita, Confartigianato Trasporti, Fiap, Fai e Trasportounito - hanno scritto una lettera a Palazzo San Giorgio. Nella missiva, di cui *Il Secolo XIX* ha potuto visionare il contenuto, l'autotrasporto chiede un intervento

immediato ai vertici dell'Authority, altrimenti il mondo dei Tir che operano in porto proclamerà cinque giorni di fermo a partire dal 18 gennaio del prossimo anno. Le associazioni datoriali, nei giorni scorsi, avevano deciso di sospendere il fermo programmato a pochi giorni da Natale proprio per non creare ulteriori difficoltà alla città e all'interno tessuto produttivo ligure che stanno già vivendo mesi difficili dopo il crollo di Ponte Morandi. Per settimana è andata avanti una trattativa tra camionisti e operatori del porto che si è chiusa con l'impegno dell'Authority di sistema portuale ad intervenire perché venisse messo in pratica un accordo scritto nero su bianco dalle varie parti

coinvolte nella discussione: il testo elaborato ha come obiettivo quello di eliminare il problema delle lunghe attese dei Tir che devono caricare e scaricare le merci in banchina. «In data 11 dicembre - si legge nella lettera scritta dalle associazioni dell'autotrasporto - l'Asdsp aveva indicato possibile l'impegno a farsi parte dell'attuazione dell'accordo di programma con proprio provvedimento avente forma di ordinanza. Purtroppo, ad oggi, nonostante le diverse richieste verbali effettuate, non abbiamo avuto alcun riscontro ufficiale».

Terminalisti, spedizionieri e agenti marittimi da una parte e camionisti dall'altra, hanno elaborato una bozza di accordo che preve-

de indennizzi per l'autotrasporto in caso di forti ritardi per i Tir all'interno del terminal dopo la prima ora e quaranta minuti di attesa e una certificazione delle procedure portuali per consentire di tagliare le code all'interno dello scalo. Il modello che Genova vuole seguire è quello di Barcellona, dove è previsto un sistema assicurativo per gli indennizzi, ma in fase di avvio, a coprirli sarà un fondo istituito dall'Authority di sistema portuale, alimentato con un aumento delle tariffe sulla merce. L'obiettivo è quello di partire a febbraio 2019. Nella missiva scritta dai camionisti, l'autotrasporto annuncia che una volta proclamato, il possibile fermo a gennaio difficilmente verrà revocato. —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

Fedespedi e Confetra su Genova

GENOVA – Fedespedi segue con attenzione gli sviluppi delle trattative per scongiurare il fermo dell'autotrasporto a Genova: fermo previsto prima di Natale e ad oggi ancora sospeso. Secondo il presidente di Fedespedi, Roberto Alberti: "La posizione della Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali è sintetizzabile in due punti chiari:

1 – Il porto di Genova è, a livello nazionale, il principale snodo dei traffici commerciali al servizio del polmone produttivo dell'economia italiana e, a livello internazionale, una delle principali porte di accesso all'Europa. Inutile dire che il blocco del porto, in questo momento, sarebbe un danno economico per tutti; in particolare, per una città come Genova, già penalizzata da problemi di viabilità e di connessione dovuti ad un deficit infrastrutturale, ulteriormente aggravato dal crollo del Ponte Morandi. L'invito e l'appello della comunità degli spedizionieri è al senso di responsabilità e all'impegno per soluzioni che affrontino alla radice le cause che determinano le inefficienze del porto di Genova.

2 – La logica risarcitoria, che ha guidato la trattativa fino ad oggi, nonostante risponda a legittime esigenze dell'autotrasporto, di fatto non contribuisce a raggiungere l'obiettivo che sta a cuore a tutti: l'efficienza dello scalo portuale genovese, nell'interesse di tutti gli operatori economici coinvolti – spedizionieri, autotrasportatori, agenti marittimi e terminalisti – e, in ultima analisi, della "merce" stessa. In questo quadro, dunque, Fedespedi chiede all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale di governare con responsabilità di ente pubblico e di agire nell'interesse e al servizio dei cittadini e delle imprese per sviluppare e rendere operative in tempi ragionevoli soluzioni di gestione dello scalo efficaci ed efficienti nel lungo periodo".

Aggiunge Nereo Marcucci, presidente di Confetra: "Siamo d'accordo con Fedespedi nel ritenere che a problemi strutturali debbano essere date risposte strutturali e in tempi ragionevoli. Per quanto riguarda la congiuntura attuale, riteniamo che l'AdSP del Mar Ligure Occidentale, nel breve periodo, dovrebbe farsi carico delle modalità e delle risorse per ristorare gli autotrasportatori dei costi generati dal crollo del Ponte Morandi; risorse che, anche a questo fine, sono già nella sua disponibilità".

Conclude il presidente Alberti: "Oggi si ha la grande opportunità di dare un segnale forte di cambiamento, agendo nel breve come nel lungo periodo, per risolvere il problema intervenendo sulle cause. L'Autorità portuale di Genova ha recentemente presentato un piano triennale di investimenti per il 2019-2021 che – grazie anche ai fondi aggiuntivi stanziati dal Governo con il Decreto Genova e la Legge di Bilancio (di prossima approvazione) – vale 922 milioni di euro, di cui oltre la metà garantiti dall'ente e la restante parte a carico dei soggetti privati a vario titolo coinvolti nei progetti di sviluppo del porto. Questo ci sembra un passo nella giusta direzione: puntare ad aumentare la qualità del servizio reso, facendo convergere ingenti risorse pubbliche e private in un progetto concreto di interventi infrastrutturali, urgente e necessario a rendere sempre più efficiente e competitivo, a livello internazionale, lo scalo genovese".

È tornato in attività il bacino galleggiante

LIVORNO – Il bacino galleggiante "Mediterraneo" torna a essere operativo: sono infatti riprese le normali attività di alaggio sospese da agosto 2015, ovvero dal giorno dell'incidente alla nave Urania. A comunicarlo, in una conferenza stampa congiunta organizzata presso i cantieri Benetti, i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, del Comune di Livorno e della Capitaneria di Porto.

Grazie alla fattiva collaborazione di tutti gli Enti coinvolti, e sotto la regia dell'Autorità Portuale, è stato infatti possibile procedere al rigalleggiamento e alla rimessa in esercizio di questa fondamentale infrastruttura del Porto di Livorno, che ha da poco ottenuto il certificato di "classe" da parte del RINA per poter ritornare in operatività.

Anche il Comune di Livorno sta facendo la propria parte per favorire il pieno recupero dell'area: tra breve sarà infatti completata, con una rotatoria, la nuova viabilità pubblica di via Edda Fagni fino all'altezza del Bastione Mediceo. L'intervento consentirà l'accesso indipendente alle aree dei Bacini, senza dover transitare sulle aree private del Cantiere Benetti. I sottoservizi, già predisposti lungo la nuova strada, potranno così fornire energia elettrica, acqua potabile, gas, ecc. al complesso dei bacini, rendendolo completamente autonomo e indipendente anche dal punto di vista dei servizi.

Se questi lavori sono fondamentali per consentire la ripresa delle attività, altrettanto importante per il destino dell'area è la notizia della ripartenza della gara pubblica per stabilire chi avrà in concessione il compendio dei bacini. La gara, bandita nella primavera del 2015, è ripartita la scorsa settimana dopo un lungo periodo di stand-by che aveva visto il blocco del bacino galleggiante a causa dei danni subiti a seguito dell'incidente all'Urania. L'Authority ha infatti già inviato le comunicazioni ai concorrenti prequalificati, che avranno tempo sino al 23 gennaio per inviare la documentazione richiesta.

Intanto, nelle more dell'assegnazione della gara per i bacini, il Cantiere Benetti ha chiesto alle Istituzioni locali un supporto per procedere dalle prossime settimane alle operazioni di varo e allestimento in mare di tre giga yacht di oltre 100 metri di lunghezza, che dopo quattro anni di lavori di costruzione, di ingenti investimenti per nuove infrastrutture, di potenziamento dei servizi, con circa 800-900 persone occupate e oltre 5 milioni di ore lavorate, riceveranno il loro battesimo dell'acqua per essere poi consegnate ai loro armatori.

A seguito del varo sul bacino galleggiante "Mediterraneo", le tre navi saranno ormeggiate lungo la banchina 76 del Bacino Grande, che verrà presto liberata da una vecchia gru di 80 metri che sino ad oggi ne ha interdetto l'uso. I lavori di demolizione sono già partiti.

In questi ultimi mesi l'AdSP ha infatti sviluppato un piano di messa in sicurezza dell'area, avviando una procedura per la demolizione di due gru portuali fuori servizio.

La fase di allestimento e collaudo dei tre giga yacht impegnerà circa 300 persone a natante per un periodo che varia tra i sei e i sette mesi dal singolo varo.

Il Cantiere Benetti garantisce fin d'ora che tutte le opere, le sistemazioni a terra, gli impianti e le attrezzature a supporto delle attività e a servizio delle maestranze, avranno assoluto carattere di temporaneità ed amovibilità e che, in nessun caso, potranno alterare lo stato dei luoghi. Non saranno, pertanto, di alcun intralcio alle procedure di gara per l'assegnazione in concessione dell'intero complesso.

«Il ritorno all'operatività del bacino galleggiante e la ripresa delle procedure di gara per la concessione del compendio è il frutto di un grande lavoro di squadra, una pagina importante della collaborazione tra le istituzioni e gli operatori», ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, che ha aggiunto: «la città merita di veder restituita alla sua dimensione economica questa importantissima infrastruttura portuale».

-segue

«L'evento che ci vede riuniti, – concorda soddisfatto il comandante della Capitaneria di Porto, l'ammiraglio Giuseppe Tarzia, – è il risultato di una complessa attività di coordinamento e collaborazione fra Istituzioni e privati che crea, questo è l'auspicio, le condizioni per restituire al porto di Livorno l'operatività di un comparto, quale quello della manutenzione e della riparazione navale, rimasto troppo a lungo inattivo, ben oltre le note vicende dell'Urania.»

«La giornata di oggi rappresenta un punto di svolta per la città di Livorno – ha sottolineato il sindaco, Filippo Nogarini – 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 anche livornesi, ci rende ancor più orgogliosi». E Nogarini ha anche annunciato di aver presentato a Roma un progetto per aprire a Livorno un vero centro di formazione navale e nautico.

«È un giorno importante per tutti noi – ha detto Paolo Vitelli, presidente di Azimut|Benetti – Grazie alla collaborazione tra le istituzioni e la nostra impresa possiamo varare i nostri giga yacht. Ma abbiamo anche dato un forte contributo alla città per la rimessa in funzione dell'area dei bacini: è stato un investimento cospicuo, per il momento tutto sulle nostre spalle, che ci permette nel breve, con il varo, di mantenere l'impegno che abbiamo assunto con i nostri clienti, e nel medio termine di creare un nuovo polo di lavoro per Livorno che ci auguriamo possa diventare il più importante del Mediterraneo per la riparazione e manutenzione dei grandi yacht e la manutenzione di navi di media dimensione». Vitelli a sua volta ha parlato di portare a Livorno per riparazioni e rimessaggi gli yachts costruiti da uno dei più grandi cantieri del nord Europa, probabilmente Lürshen.

Antonio Risolo

■ Torna operativo il bacino galleggiante «Mediterraneo» di Livorno dopo l'incidente della nave Urania avvenuto nell'agosto 2015. L'annuncio nella conferenza stampa congiunta organizzata dal Comune di Livorno e Cantieri Benetti.

Il «Mediterraneo», quindi, torna a galleggiare. Si tratta di una struttura fondamentale del Porto di Livorno. Da qui la richiesta del cantiere Benetti alle istituzioni locali: un supporto per procedere nei prossimi mesi a varo (l'ultimo tra marzo e aprile) e all'allestimento in mare di tre gigayacht di oltre 100 metri, che dopo quattro anni di lavori di costruzione, di ingenti investimenti per nuove infrastrutture, di potenziamen-

IL «MEDITERRANEO» TORNA OPERATIVO

Dal bacino galleggiante alla Benetti Giga Season Livorno in primo piano

Ieri cerimonia a porte chiuse per il varo del 107 metri FB-277, il primo dei tre gigayacht

nostre spalle, che ci permette nel breve, con il varo, di mantenere l'impegno che abbiamo assunto con i nostri clienti, e nel medio termine di creare un nuovo polo di lavoro per Livorno che ci auguriamo possa di-

ventare il più importante del Mediterraneo per la riparazione e la manutenzione di grandi yacht e di navi da diporto di media dimensione».

«Il ritorno all'operatività del bacino galleggiante è il frutto

di un grande lavoro di squadra, una pagina importante per Livorno», la replica di Stefano Corsi, presidente del Comune di Livorno.

Intanto proprio ieri è stato varato il primo dei tre giganti, lun-

go 107 metri, nome in codice FB-277, che va a inaugurare la «Benetti Giga Season», idea suggestiva del *nouveaux penseurs* del Cantiere Benetti.

Secondo i programmi del cantiere livornese gli altri due gigayacht saranno varati nella prima metà del 2019.

FB 277 era stato trasportato fuori dal capannone il 12 dicembre scorso con una spettacolare operazione. L'evento si è svolto a cancelli chiusi su richiesta dell'armatore.

Realizzato con scafo in acciaio e sovrastruttura in alluminio, FB-277 è lungo 107 metri e largo 15,2 per una stazza di 3.300 tonnellate. Il gigayacht è stato concepito interamente da Benetti con la collaborazione e la supervisione di Imperial Yachts che ne ha seguito i lavori per conto dell'armatore.

PAOLO VITELLI

«Giornata importante. Abbiamo dato un grande contributo alla città»

to dei servizi, con circa 800-900 persone occupate e oltre 5 milioni di ore lavorate, saranno presto consegnati ai rispettivi armatori. La fase di allestimento e collaudo dei tre gigayacht impiegherà circa 300 persone a natante per un periodo che varia tra i sei e i sette mesi dal singolo varo.

«È un giorno importante per tutti noi», ha detto Paolo Vitelli, presidente del gruppo Azimut|Benetti. «Grazie alla collaborazione tra le istituzioni e la nostra impresa possiamo varare i nostri gigayacht. Ma abbiamo anche dato un forte contributo alla città per la rimessa in funzione dell'area dei bacini: è stato un investimento cospicuo, per il momento tutto sulle



GIOIELLO Varata ieri nel cantiere Benetti di Livorno, questa «barca» è lunga 107 metri, larga 15,2 e ha una stazza lorda di 3.300 tonnellate

Messaggero Marittimo

Nuova linea bus pubblico interporto Vespucchi-Livorno

FIRENZE – Sarà attivo, in via sperimentale dal prossimo 7 Gennaio, il servizio di trasporto pubblico che collegherà l'interporto Vespucchi con la città di Livorno.

La sperimentazione arriva come risposta alle esigenze di lavoratori e visitatori tramite l'aggiunta di una nuova linea, la 113, che collegherà la

stazione ferroviaria di Livorno con l'interporto e attraverserà anche l'area industriale di Guasticce.

Attivo dal lunedì al venerdì (con una corsa verso la stazione di Livorno anche il sabato mattina, per favorire chi termina il turno di notte), coprirà varie fasce orarie. La programmazione degli autobus è stata fatta dopo aver realizzato un sondaggio tra le imprese presenti all'interno dell'area interportuale ed aver valutato gli orari di entrata e di uscita dei lavoratori, in modo da agevolare il raggiungimento dei luoghi di lavoro anche attraverso l'uso del mezzo pubblico.

Si tratta di un collegamento creato grazie alle risorse messe a disposizione dalla Regione Toscana, dall'interporto Toscano e dalla Provincia di Livorno, con la collaborazione dei Comuni di Livorno e Collesalvetti e della Ctt Nord Livorno.

La sperimentazione del servizio durerà tre mesi, al termine dei quali, se l'iniziativa avrà successo, sarà messa a regime e proseguirà.

"Questo è un esempio positivo" ha detto l'assessore regionale ai trasporti Vincenzo Ceccarelli. "La Regione sta lavorando su più fronti per favorire l'uso del mezzo pubblico, specialmente per gli spostamenti quotidiani. Organizzare o creare servizi che aiutino le persone a recarsi sui luoghi di lavoro senza utilizzare il mezzo privato è possibile, basta che le istituzioni, i gestori del trasporto e le aziende collaborino alla costruzione di un progetto serio. Come è accaduto in questo caso".

"La Provincia di Livorno -sottolinea la presidente Marida Bessi- è lieta di aver promosso fattivamente il potenziamento del servizio di trasporto pubblico in un'area particolarmente importante del territorio. Un progetto scaturito dalle esigenze espresse dalle realtà produttive operanti nella zona, che l'amministrazione provinciale, nelle sue funzioni di coordinamento, ha raccolto promuovendo opportune azioni di raccordo tra istituzioni e imprese e contribuendo insieme alla Regione e all'Interporto Toscano Vespucchi, a dare vita ad un servizio di grande utilità per le aziende e il personale dipendente".

Anche l'ad di Interporto Bino Fulceri esprime la sua soddisfazione per un servizio essenziale che contribuisce all'integrazione dei servizi già presenti per la Community Interporto e tutti gli utenti che transitano dalla nostra struttura.

Il Tirreno Piombino

COMUNE E **AUTORITÀ PORTUALE**

Tormentone 398 C'è la firma per il tratto Gagno-Porto

Firmata l'intesa per lo studio dell'ultimo tratto della 398 dal Gagno al Porto tra Comune e Autorità di sistema. / INCRONACA

COMUNE ED ENTE PORTUALE

Sulla 398 siglato accordo con l'Autorità di sistema per il tratto Gagno-Porto



Lo svincolo della 398 a Montegemoli

PIOMBINO. Un accordo congiunto per andare avanti sul secondo lotto della 398. Dopo aver incassato 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 stanziato 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, ultimo tratto della 398.

«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» dicono i due enti in una nota congiunta.

Sarà l'Autorità di Sistema a realizzare le procedure di affidamento dell'incarico.

«Riteniamo sia un primo passo importante verso la risoluzione dei pro-

blemi di ultimo miglio di cui soffre lo scalo», ha dichiarato il presidente della Port **Autorità** 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». —

VIABILITÀ

Finanziato il piano per l'ultimo lotto della strada 398-porto

■ A pagina 13

Strada per il porto, inizia la fase due Finanziato il piano dell'ultimo lotto

Piombino, dopo la Fiorentina-Gagno, si progetta il tratto finale

COLLEGAMENTO Gagno-porto, firmato un accordo tra Comune di Piombino per andare avanti sul secondo lotto della 398. Sono stati stanziati sino a 44 mila euro per redigere il progetto di fattibilità. Dopo aver intascato l'approvazione da parte del Cipe della prima parte del potenziamento della strada 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 stanziano a bilancio 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. In pratica, mentre ci si avvicina all'inizio dei lavori per il primo lotto della nuova strada, si prepara il progetto per il secondo lotto in modo che ci possa essere una continuità nella realizzazione della nuova strada, destinata a snellire il traffico per il 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 va-



RECORD ESTIVI Il porto di Piombino ha bisogno di una strada capace di smaltire i picchi di traffico

lutarne 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 ag-

giunto 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: 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 Gendetica 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”.

Il Tirreno Piombino

PORTOFERRAIO / INCHIESTA

Tra Comune e Autorità portuale
Intesa sull'accoglienza in porto
in caso di stop ai collegamenti

PORTOFERRAIO

Accoglienza, più attenzione in caso di blocco delle navi

L'assessore Del Mastro ha chiesto delle misure migliori per i passeggeri costretti a delle attese forzate quando i traghetti non viaggiano per il maltempo

PORTOFERRAIO. «Studiamo qualcosa per alleviare l'attesa forzata dei passeggeri nei casi di interruzione forzata dei collegamenti marittimi». È la proposta che l'assessore del Comune di Portoferraio Angelo Del Mastro ha portato sul tavolo dell'accoglienza turistica dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, che si è tenuto ieri a Piombino.

Alla riunione erano presenti rappresentanti dei comuni di Piombino e di Portoferraio, insieme alle agenzie marittime, la Capitaneria di Porto, le associazioni di categoria, Parchi Val di Cornia e dirigenti

All'ordine del giorno le iniziative promozionali connesse all'attività crocieristica, ma soprattutto la questione della viabilità e dell'accesso ai porti, con l'obiettivo di individuare insieme agli operatori portuali e alle compagnie di navigazione le criticità e le possibili soluzioni.

Il Comune di Piombino ha annunciato di aver approvato il nuovo piano della viabilità, che prevede per il 2019 - in attesa della realizzazione di una nuova bretella di accesso all'interno dell'area portuale - la creazione di nuovi spazi di interscambio a Poggio Batteria, in prossimità dell'ingresso alla zona portuale. Grazie ad una nuova segnaletica, inoltre, il turista in arrivo verrà accompagnato con una apposita cartellonistica liberando il più possibile la strada di ac-



Passeggeri bloccati in biglietteria a Piombino

cesso al porto e cercando di disincentivare l'ingresso nella zona portuale in eccessivo anticipo da parte delle auto. Nei prossimi giorni lo stesso argomento sarà affrontato all'Elba con una riunione convocata dalla Capi-

**Quasi pronta la App
che fornirà notizie
sulle partenze
e criticità di traffico**

taneria di porto nell'ipotesi di revisionare la viabilità di accesso e di uscita dalla zona portuale.

«Sono stati fatti importanti passi avanti, a cominciare dall'apertura di questo tavo-

lo - ha dichiarato l'assessore al demanio del comune di Portoferraio Angelo Del Mastro - ora però dobbiamo fare qualcosa per l'accoglienza invernale. La scorsa settimana 200 elbani sono rimasti a Piombino, decine di persone hanno subito lo stesso inconveniente all'Elba». A questo proposito, è stato chiesto di migliorare la comunicazione delle iniziative già in atto, fra cui convenzioni con alberghi e ristoranti per le persone costrette a pernottare fuori sede.

L'Autorità di sistema portuale ha confermato di aver disposto l'apertura della stazione marittima di Piombino in caso di fermo nave, con la creazione di una zona attrezzata con poltrone e ri-

scaldamento, provvedendo inoltre alla ristrutturazione e alla riapertura della sala di attesa di Portoferraio; è stato inoltre annunciata la predisposizione di una App che servirà a fornire notizie sia sulla partenza dei traghetti che per eventuali criticità di traffico.

Il Comune di Portoferraio ha infine chiesto una ulteriore sistemazione dell'area portuale di Portoferraio, con la creazione di zone d'ombra e di riparo provviste di sedute, in attesa della realizzazione della stazione marittima per la quale è in dirittura d'arrivo la progettazione definitiva alla quale seguiranno gli atti di competenza dell'Autorità di sistema portuale. —

La Gazzetta Marittima

Un'ottima stagione (+29%) per le crociere ad Ancona

ANCONA – L'8 novembre con l'ultimo dei 40 approdi delle navi da crociera nello scalo dorico si è chiusa una stagione di accoglienza turistica targata "Welcome to Ancona" molto positiva: da aprile il movimento crocieristico ha visto il transito di 67.000 passeggeri, trend in aumento rispetto alla stagione precedente (+29%). Quest'anno quasi un crocierista su 5 ha scelto di imbarcarsi ad Ancona.

Protagonista indiscussa di questo successo la compagnia MSC che con la nave Sinfonia (la più capace tra quelle approdate in dodici anni di sbarchi al porto di Ancona) ha effettuato 20 toccate (e permanenza di un'intera giornata ogni volta) ogni venerdì dal 18 maggio al 5 ottobre.

La compagnia ha già confermato la sua presenza ad Ancona per le stagioni 2019 e 2020.

A questi scali si aggiungono i complessivi 20 effettuati di altre compagnie crocieristiche che, va detto, sempre di più stanno scegliendo il nostro porto. In totale 40 gli approdi allo scalo dorico.

Sempre forte la presenza di passeggeri di nazionalità straniera che rappresentano i $\frac{3}{4}$ dei crocieristi; per quanto riguarda i Paesi di provenienza dei turisti internazionali, quest'anno i crocieristi erano di nazionalità soprattutto spagnola (il 15% del totale dei turisti stranieri), francese, tedesca e portoghese; passeggeri in arrivo anche da oltre oceano (Australia e USA).

Ad accogliere questo importante flusso turistico nella stagione Welcome 2018 l'Infopoint, realtà consolidata negli anni allestito all'interno del Terminal Crociere per fornire un servizio di informazione turistica, distribuzione di materiale promozionale, rilevazione customer satisfaction: ad integrare l'informazione turistica c'è stato il Centro IAT Regionale, ospitato presso gli ex Magazzini del Sale (Banchina Nazario Sauro) grazie all'accordo di partenariato tra Camera di Commercio delle Marche, Regione Marche, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e Comune di Ancona.

I due punti informativi collocati in Porto hanno fornito informazioni a oltre 10.000 contatti: corrispondenti nei fatti a un numero ben più elevato di turisti.

Sono state oltre 10.000 le copie della City Map Welcome to Ancona distribuite ai turisti.

Una volta entrati in città la metà dei turisti in transito ha scelto di visitare Ancona in modo autonomo e, grazie alla collaborazione tra la Camera di Commercio, Assessorato Cultura e Turismo del Comune di Ancona e la Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche, hanno potuto accedere a importanti monumenti e realtà museali.

Negli ultimi anni infatti il modello di accoglienza Welcome è stato sviluppato e messo a sistema nell'ambito dell'offerta turistica cittadina complessiva, al fine di intercettare e servire nuovi segmenti di domanda; il primo di questi è rappresentato dai passeggeri dei traghetti.

I passeggeri che hanno scelto Ancona, come porto di collegamento con porti dell'altra sponda dell'Adriatico e verso lo Ionio, tra gennaio e novembre del 2018 sono stati circa 1.100.000.

La Grecia è, anche per quest'anno, il top delle destinazioni. La sfida è stata, sin dall'inizio, quella di trasformare almeno una parte dei passeggeri (appunto, gente "di passaggio", laddove il crocierista è invece già turista per disposizione) in clienti / turisti del porto e della città.

A differenza di tredici anni fa, quando Welcome è partito, oggi l'accoglienza deve passare anche dal web ed essere accessibile dal nuovo imprescindibile compagno di ogni turista (e non): lo smartphone.

Interporto: Cfft ci riprova

CIVITAVECCHIA - C'è un'offerta per l'acquisto dell'interporto. Ieri pomeriggio, infatti, sono scaduti i termini per partecipare all'ennesima asta - questa volta con gara telematica - con il prezzo base sceso a 3,2 milioni di euro. E l'unica offerta pervenuta sarebbe quella di Cfft. La società che gestisce il terminal ortofrutticolo all'interno del porto, infatti, si è candidata anche per entrare nella piattaforma logistica, rilevando l'Icpl. Già la volta scorsa la società italo belga aveva presentato un'offerta che però non era stata ritenuta conveniente, in quanto prevedeva non l'acquisto ma l'affitto di dodici mesi dell'Interporto, con possibilità di acquisto nei sei mesi successivi. E questo dopo aver già preso in affitto, nei mesi scorsi, un capannone di 4mila metri quadrati per stoccare la merce varia non alimentare all'interno della struttura.

"Siamo soddisfatti, dopo quattro anni c'è un'offerta che al momento sembra essere regolare - ha commentato il curatore fallimentare Angelo Novellino - c'è stato un gran lavoro in questi mesi: la gara telematica, il prezzo sceso ancora hanno fatto avvicinare almeno quattro/cinque gruppi o società interessate. Poi è arrivata l'offerta; e questa è già una vittoria. Il 20 dicembre si presenterà ufficialmente come unico partecipante".

Una volta verificato il tutto ed espletate le formalità, la proposta verrà trasmessa al Comune che dovrà accertare i requisiti soggettivi ed oggettivi richiesti e si dovranno comunque attendere i dieci giorni per un eventuale rilancio del 10% da parte di altri soggetti. Un'eventualità, questa, prevista dalla gara. «Speriamo che finalmente - ha concluso Novellino - il fallimento possa chiudersi».

IN VISTA DI UN INCREMENTO DELLE LINEE RO/RO

L'Authority MAM punta sulla Turchia

Il presidente Patroni Griffi e il console generale onorario Pinar Ugursal Bolognini s'incontrano con l'obiettivo di intensificare i traffici e creare nuove opportunità



Nella foto: Il console Pinar U. Bolognini e il presidente Patroni Griffi.

BARI – Il presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, ha ricevuto negli uffici di Bari il console generale onorario di Turchia a Brindisi, Pinar Ugursal Bolognini, presidente Nazionale di Italya'da Turk Ticaret Odasi, e la direttrice di Turkish Airlines di Bari, Omur Kahraman.

Obiettivo dell'incontro rafforzare le sinergie già esistenti e creare nuovi collegamenti e opportunità di sviluppo tra i due Paesi.

Le potenziate opportunità offerte dal nuovo sistema portuale: le agevolazioni economiche, fiscali e amministrative previste dalle istituende ZES; una significativa vicinanza geografica tra Puglia, Turchia e Medio Oriente, costituiscono un valore attrattivo peculiare per il Paese della Mezzaluna che sta

registrando altissimi tassi di crescita economica, sostenuta dal Governo che punta ad orientare l'export verso nuovi mercati.

Nel corso del proficuo incontro, si è concordato di incentivare i rapporti tra Turkish Airlines e i porti dell'Adriatico meridionale, anche in previsione dell'apertura di nuove linee Ro-Ro dalla Turchia verso il porto di Brindisi, dove recentemente è stato reso funzionale il nuovo raccordo ferroviario che consente efficaci e celeri collegamenti intermodali ulivino miglio.

Una vision supportata, anche, dal progetto di Italya'da Turk Ticaret Odasi, fatto proprio dall'Unione per il Mediterraneo di Barcellona che, utilizzando la pianificazione e gli obiettivi previsti da Autostrade del Mare, mira a unire triangolarmente

il porto di Izmir a quelli di Brindisi e di Tunisi.

"Brindisi potrebbe fungere da hub intermodale strategico al servizio non solo dell'Italia centro-meridionale, ma anche per i successivi collegamenti internazionali - commenta il presidente Patroni Griffi. Le merci giunte a Brindisi attraverso navi Ro-Ro, infatti, proseguirebbero il loro viaggio su ferro fino ai porti di Salerno, Napoli e Civitavecchia, per poi raggiungere la Spagna, la Francia ma anche la Tunisia e il Marocco o via gomma o ferro verso l'Europa centrosettentrionale".

"Oltre ad imprimere un significativo slancio allo sviluppo economico dei territori interessati, il progetto si connota per la sua ecosostenibilità - commenta il Console Pinar Bolognini. Attualmente, le merci esportate dalla Turchia raggiungono, prevalentemente, il porto di Trieste per poi, su gomma, percorrere oltre mille chilometri e raggiungere il centro-sud-Italia. Il Governo Turco - conclude il Console - ritiene le Istituzioni nazionali italiane e quelle locali di Bari e Brindisi alleati strategici importantissimi per l'elevata dotazione infrastrutturale di cui dispongono i territori".

Per consolidare tali sinergie e determinare nuovi progetti di sviluppo è stata già calendarizzata una convention, che si terrà presso il porto di Brindisi, promossa da AdSP MAM, Turkish Airlines di Bari e Consolato Turco di Brindisi. All'evento parteciperanno rappresentanti dei Governi, Italiano e Turco, e delegazioni imprenditoriali dei due Paesi.

MAM tra i LOOP PORTS per l'economia circolare

BARI – Il presidente Ugo Patroni Griffi, ha formalizzato l'adesione dell'AdSP MAM al network europeo LOOP PORTS, finalizzato a facilitare e promuovere il processo di transizione verso un'economia circolare, attraverso l'introduzione di nuove proposte legislative e misure di sviluppo in diversi settori, quali la produzione, il consumo, la gestione dei rifiuti, il mercato secondario delle materie prime, la promozione della ricerca, lo sviluppo e l'innovazione.

"Le aree portuali possono costituire il fulcro ottimale sul quale impiantare un piano di azione di economia circolare – commenta il presidente – tutti i tipi di rifiuti e di flussi industriali, infatti, confluiscono negli hub logistici, per poi essere smistati nelle destinazioni finali. Per tali ragioni i cluster portuali sono i luoghi ideali per valutare, testare e avviare nuove strategie di economia circolare. Il progetto a cui abbiamo aderito si svilupperà in due anni di attività con la finalità di agevolare la transizione verso una economia più circolare nel settore portuale, dove i prodotti, i materiali e le risorse non siano considerati rifiuti ma possano diventare modelli di business sostenibili e replicabili in porti con caratteristiche simili. Per quanto riguarda la nostra realtà, conclude Patroni Griffi, potremo ricevere dal network un supporto fondamentale nel processo di riconversione industriale in corso, principalmente, nel porto di Brindisi in un'ottica di consolidamento dell'indotto della blue economy."

Il progetto "Circular Economy Network of Ports (LOOP Ports)", che coinvolge sei Stati membri dell'UE: Spagna, Italia, Francia, Germania, Danimarca e Paesi Bassi, intende promuovere, nel settore portuale, l'economia circolare, attraverso la creazione di una rete che faciliterà lo scambio di informazioni e di esperienze tra i suoi membri, stabilirà contatti tra i differenti stakeholders e creerà sinergie, offrendo diversi strumenti di miglioramento agli attori coinvolti nella comunità portuale.

Il progetto rientra nel programma EU EIT Climate-KIC SGA 2018, una comunità, supportata dall'Istituto Europeo di Innovazione e Tecnologia, che lavora per accelerare il processo di trasformazione dell'economia attuale in economia sostenibile, l'innovativo strumento che oltre a garantire impatto zero sul clima e sull'ambiente, produce nuove forme di sviluppo e di crescita.

«In estate piattaforma e terminal per Taranto»

Taranto - «Entro l'estate 2019 avvieremo sia il terminal container, sia la piattaforma logistica del porto di Taranto»: ad affermarlo è Sergio Prete, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Ionio e commissario straordinario per le opere nel porto di Taranto

Taranto - «Entro l'estate 2019 avvieremo sia il terminal container, sia la piattaforma logistica del porto di Taranto»: ad affermarlo è Sergio Prete, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Ionio e commissario straordinario per le opere nel porto di Taranto. Una certezza che non viene intaccata neanche dal ricorso che pende al Tar contro la decisione di assegnare la concessione del terminal al gruppo turco Yilport, che fa capo all'imprenditore Robert Yildirim, terminalista, ma anche socio di minoranza di Cma-Cgm.

Toninelli al porto di Gioia Tauro: ultimatum alla società di gestione

"Il bilancio della visita in Calabria non è positivo. Servono investimenti sulle infrastrutture". Queste le prime parole del ministro Danilo Toninelli appena arrivato al porto di Gioia Tauro. Sulla crisi dello scalo ha aggiunto: "Dobbiamo prenderlo per i capelli e abbiamo dato l' ultimatum alla società di gestione". Annunciata a breve la nomina dei due nuovi presidenti delle **autorità portuali** calabresi e di quella dello Stretto. IN AGGIORNAMENTO © Riproduzione riservata.

«Il bilancio non è positivo»

Ultimatum alle società di gestione del porto. Difesa la riforma delle Authority

Alfonso Nasoreggio calabria «Il bilancio della visita non è certamente positivo, ma vogliamo guardare avanti in maniera positiva». Il ministro dei trasporti, Danilo Toninelli, nel secondo giorno di visita in Calabria, è obiettivamente contrariato della situazione infrastrutturale riscontrata e da Gioia Tauro, a bordo della nave Diciotti della Guardia Costiera ha ribadito: «La Calabria non ha le infrastrutture minime sufficienti per far vivere serenamente i cittadini e far lavorare serenamente le imprese, dobbiamo quindi far di più. Oggi, a differenza di prima, il governo c'è e vuole utilizzare i soldi che si sono meglio di prima. Sappiamo perfettamente che qua - ha proseguito - c'è un modo di fare clientelare e un modo di fare dell'attività della criminalità organizzata. Lo faremo nel porto di Gioia Tauro, lo faremo negli aeroporti, lo faremo nelle strade e nelle autostrade. Ho visitato tantissimi cantieri con Anas, alcuni dei quali stanno andando avanti bene, altri meno. Tornerò a febbraio per fare il punto della situazione». Per il ministro la situazione dell'autostrada A2 è finalmente migliorata ma si deve fare di più, lo stesso non ha poi escluso che possa arrivare anche da queste parti l'alta velocità ferroviaria.

Toninelli, accompagnato dal commissario straordinario dell' **Autorità portuale**, Andrea Agostinelli, ha visitato l' **area portuale** e quella del grande gateway ferroviario. Il Governo punta forte sull'intermodalità ma il problema sono i tempi.

Mancando i rappresentanti della Regione e del sindaco della Città Metropolitana di Reggio Calabria, Giuseppe Falcomatà che ha declinato l'invito in polemica con le scelte governative, il ministro si è soffermato sulla grave situazione dello scalo calabrese: «Ovviamente va presa per i capelli la situazione del porto di Gioia Tauro: meno 16 per cento i container nel 2017. È un disastro, siamo già a meno otto in questo nel primo semestre.

Non si può andare avanti in questa maniera».

Toninelli ha confermato che nella scorsa settimana c'è stato un confronto con le società che gestiscono il terminal: «Abbiamo dato un ultimatum, un mese. In questo mese ci devono dare delle risposte chiare, se non ci venissero date le risposte chiare in termini di investimenti significa che dovremo intervenire con una revoca graduale delle concessioni Non c'è alternativa, abbiamo già investitori che bussano alla porta al governo, se quelli che già ci sono e hanno le concessioni non vogliono rispettare gli investimenti

- segue

promessi, evidentemente revocandole gradualmente le daremo ad altri e penso - ha concluso il ministro - che rilanceremo il porto di Gioia Tauro».

Sul come e sulla tempistica si aprono ulteriori interrogativi perché anche per "Autostrade" il Governo aveva annunciato la revoca della concessione dopo il crollo del ponte Morandi e ancora non se n'è fatto nulla. Allo stesso modo la procedura di verifica degli investimenti delle società di gestione dello scalo è stata avviata un anno addietro dall' **Autorità Portuale** ma ancora non è stata conclusa. Questo perché le concessioni sono quasi "blindate" e lo Stato deve valutare bene l' iter da seguire per evitare di sborsare penali.

Infine sul riassetto del sistema **portuale** (creata la nuova Authority dello Stretto che comprende i porti di Reggio, Villa, **Messina**, Milazzo e Tremestieri) il ministro ha aggiunto: «Chi contesta oggi - ha aggiunto Toninelli - probabilmente non ha capito l' iniziativa. Preferivate avere un commissariamento che andava avanti per dieci anni? Io direi assolutamente di no. I commissari - ha spiegato - hanno fatto un ottimo lavoro, continuano a fare un ottimo lavoro in uno stato emergenziale, dobbiamo creare e mettere le basi di una normale attività perché si possa gestire con una visione progettuale a lungo termine. A breve le scelte del Governo».

Toninelli non incanta i sindacati «Vediamo se seguiranno i fatti»

Servono risposte concrete su investimenti e infrastrutture in modo da rilanciare un "nodo" strategico per la Calabria

Domenico LatinoGIOIA TAURO Un mese di tempo. È il perentorio ultimatum lanciato dal ministro Toninelli al colosso Mct, il terminalista privato a trazione tedesca che da sempre ha fatto il bello e cattivo tempo sopra le gru dell'infrastruttura pubblica gioiese, all'uscita del lungo vertice in **Autorità portuale**. Subito dopo il vertice con l'azienda, Toninelli ha incontrato i rappresentanti dei sindacati che hanno esposto le problematiche cogenti dell'intera area **portuale**. Cauti i commenti su una possibile revoca della concessione.

«Abbiamo ascoltato il ministro - ha detto Nino Sigilli, responsabile regionale **portuali** Cisl - le colpe non sono solo di Mct: Governo centrale e regionale si prendano le loro responsabilità e capiscano che Gioia non può essere abbandonata».

Gli fa eco Larizza, segretario Fit-Cisl territoriale: «Quest'area ha grandi potenzialità - ha evidenziato - deve costituire la chiave di svolta sociale, economica e occupazionale dell'intera Calabria. Da Toninelli ci aspettiamo fatti concreti, non solo parole. Iniziando dal sistema **portuale** calabrese, che pensavamo rimanesse omogeneo, e da un rapido avvio della Zes».

Scettico anche Mimmo Macrì dell'Orsa Porti:

«Bisogna vedere se attuerà quanto detto - ha commentato -. Noi ci auguriamo che l'azienda riveda il piano di investimenti e chiediamo al ministro di investire sull'infrastruttura pubblica: si sta parlando del gateway ma dimentichiamo che fuori abbiamo una questione meridionale legata alla rete ferroviaria. Adesso serve un investimento di coraggio, aprendo le porte anche ad altri».

Sulle parole nei confronti del terminalista l'analisi di Peppe Rizzo, segretario regionale Uiltrasporti: «Non vogliamo che nessuno vada via, però pretendiamo che ci siano investimenti e occupazione per tutti. Gioia tauro rappresenta il 50% del Pil calabrese, se fallisce fallisce l'intera Calabria».

Sul gateway interviene anche il segretario Uil comparto ferrovie, Natale Spadaro: «I ritardi ci hanno fatto perdere opportunità che auspicavamo potessero essere realizzate vent'anni fa. Ora ci aspettiamo che il suo completamento porti la politica a ravvedersi sulle altre opere, a cominciare dall'alta velocità ancora lontana».

- segue

Così Nino Costantino, Filt-Cgil Calabria: «A Toninelli rivolgiamo tutte le questioni che abbiamo posto allora nelle lunghe trattative con il Governo precedente. Intanto, il rispetto dell' APQ sugli investimenti. Ora siamo davvero a un punto di svolta: o c' è una presa di posizione seria del governo centrale per rilanciare il porto, e una consapevolezza di Mct/Msc di mettere in campo un' azione energica, oppure si rischia la catastrofe».

Infine, il segretario nazionale SUL Porti, Daniele Caratozzolo: «A noi - spiega - non interessa "chi", interessa "come" e "quanto". Le banchine sono sottoutilizzate, ci interessa che vengano usate e, quindi, la forza lavoro».

Mentre sul gateway: «Sarà un' opera all' avanguardia ma bisogna vedere quanto voglia sfruttarla il terminalista. Va inoltre infrastrutturata tutta la linea ferroviaria».

Altri reintegratesi dal giudice Arrivano nuovi reintegri al porto di Gioia Tauro. Il Tribunale di Palmi, sezione lavoro, ha riconosciuto a numerosi dipendenti Medcenter il diritto ad essere reintegrati nel posto di lavoro perduto per effetto del perentorio licenziamento intimato dall' azienda. I giudici palmesi hanno accolto le tesi difensive illustrate dall' avvocato Carmelita Alvaro con particolare riferimento all' illegittimità della procedura di licenziamento per difetto di poteri rappresentativi in capo al direttore generale Davide Testi, firmatario dell' accordo sindacale e delle lettere di licenziamento. Tale motivo è stato ritenuto assorbente rispetto ai plurimi profili di illegittimità sollevati dal difensore. Al termine i dipendenti Medcenter hanno espresso la loro soddisfazione per l' esito. (i.p.)

)

"Il ministro prende in giro i reggini"

Falcomatà: "Non parteciperò all' incontro con Toninelli"

Non parteciperò all' incontro con Toninelli previsto per domani 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 infatti di una scelta che penalizza fortemente il porto di Gioia Tauro ed 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". è quanto dichiara il sindaco della Città Metropolitana Reggio Calabria Giuseppe Falcomatà parlando della visita istituzionale del Ministro Toninelli prevista per domani al porto di Gioia Tauro. "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. Credo siano questioni rilevanti che non possono in alcun modo essere ignorate. Istanze - ha spiegato 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 - ha aggiunto il sindaco Falcomatà - che evidentemente 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 Metropolitan in due diverse autorità **portuali**". "La visita del Ministro a Gioia Tauro, programmata poche ore dopo l' istituzione della nuova **Port Authority messinese**, appare come l' ennesima beffa nei confronti del nostro territorio, che peraltro rischia di fare il paio con lo spostamento del traffico dei mezzi pesanti al porto di Reggio Calabria, recentemente **autorizzato** dal Ministero dell' Ambiente. Un altro progetto scellerato che

rappresenta il segno dell' assoluto menefreghismo dell' esecutivo nei confronti del territorio, che anche su un tema delicato come quello del traffico dei mezzi pesanti si è unanimemente espresso contro lo spostamento al porto di Reggio".

INFRASTRUTTURE

Bovalino-Bagnara, imprese in campo

Incontro tra il presidente di Confindustria R. Calabria Nucera e Toninelli

gioia tauro Le problematiche connesse ai collegamenti fra litorale e aree interne e allo sviluppo infrastrutturale della provincia sono state al centro dell' incontro tra il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli e il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Giuseppe Nucera, nella sede dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro all' interno della due giorni che il ministro ha dedicato al territorio calabrese. Il presidente Nucera, inoltre, ha consegnato un approfondito dossier sulla Bovalino-Bagnara al ministro Toninelli.

Il breve colloquio tra il responsabile dei Trasporti e il presidente degli Industriali reggini, svoltosi in un clima cordiale e di reciproca collaborazione, ha avuto quale focus principale la questione della viabilità tra i versanti tirrenico e jonico della provincia di Reggio Calabria, con particolare riferimento alla Bovalino-Bagnara, la grande arteria trasversale di collegamento tra la Strada Statale 106 Jonica e l' autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria.

La grande opera attesa da oltre quarant' anni (che oggi è soprattutto una grande incompiuta), è stato ribadito dal presidente Nucera nel corso dell' incontro, è un' infrastruttura di fondamentale importanza per far uscire il territorio reggino dall' isolamento e, nel contempo, favorire il rilancio del distretto industriale e del tessuto produttivo che insiste in quell' area e che svolge un ruolo strategico nelle dinamiche economiche e occupazionali dell' intera provincia. «È una arteria fondamentale e strategica, che consentirebbe di mettere in collegamento territorio altrimenti isolati», ha spiegato Nucera, che ha ricordato al ministro anche la necessità di individuare un nuovo presidente dell' autorità **portuale** di Gioia Tauro dopo anni di commissariamento. Toninelli ha assunto l' impegno per un ulteriore confronto su tale questione già a febbraio nel quadro di una nuova visita.

Cisl Messina: SI all' Autorità Portuale dello Stretto, ma NO a Zes divise

Se la nuova **Autorità Portuale** dello Stretto sembra piacere alla Cisl, lo stesso non si può dire della soluzione trovata dal Movimento 5 Stelle per quel che riguarda le Zes, le zone economiche speciali, che il sindacato definisce "pasticciata e controversa". Dopo l'ufficializzazione della nuova **Autorità Portuale** dello Stretto, che contiene al suo interno i porti delle province di **Messina** e Reggio Calabria, e che è stata voluta e promossa dal Movimento 5 Stelle, gli esponenti pentastellati dell'area interessata hanno convocato una conferenza stampa per illustrare il risultato ottenuto e affrontare il tema delle Zes. A non convincere il sindacato è proprio questo punto, perché prevederebbe Zone economiche speciali diverse, separate, per **Messina** e Reggio Calabria. La Cisl, invece, sottolinea la necessità di mantenere la Zes sotto la guida della neonata **Autorità Portuale**. «Ci siamo già espressi positivamente sulla costituzione dell'**Autorità Portuale** dello Stretto - ha specificato il segretario generale di Cisl **Messina** Tonino Genovese a margine della conferenza - e certamente il merito va attribuito al Movimento per l'impegno profuso e definito dal Governo in questa fase». «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 - ha aggiunto. Ancor di più, atteso che, mentre le aree dei porti calabresi sono già definite, quelle delle aree **messinesi** sono ancora ipotesi di lavoro». «Invitiamo, pertanto, le rappresentanze politiche e parlamentari **messinesi** - ha concluso Tonino Genovese - ad intervenire perché si è ancora in tempo per modificare il percorso legislativo parlamentare». (5) 5 Condivisioni Facebook Twitter.

La Cisl: "Zes diverse tra Messina e Reggio non ne favoriranno il buon governo"

MESSINA - «Ci siamo già espressi positivamente sulla costituzione dell' **Autorità portuale** dello Stretto e certamente il merito va attribuito al Movimento 5 Stelle per l' impegno profuso e definito dal Governo in questa fase». Così Tonino Genovese, segretario generale della Cisl Messina. Ma il disaccordo è sulle Zes, le Zone economiche speciali. Il sindacato sperava in una nuova Zes dedicata esclusivamente alla nuova **Autorità Portuale**. Invece il decreto prevede che Reggio e Villa restino nella Zes calabrese a guida Gioia Tauro, mentre Messina dovrebbe restare in quella della Sicilia Orientale a guida Augusta. «Una soluzione - prosegue Genovese - operata in maniera compromissoria che ci appare pasticciata e controversa. 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. Invitiamo pertanto le rappresentanze politiche e parlamentari **messinesi** ad intervenire perché si è ancora in tempo per modificare il percorso legislativo parlamentare».

Comune di Messina in deficit, De Luca: "Il dissesto ora è inevitabile"

"Siamo arrivati al capolinea, tra qualche settimana dovremmo incardinare le procedure per la dichiarazione dello stato di dissesto della Città Metropolitana, è un problema che riguarda tutti gli istituti e che ormai non è più procrastinabile". Sono le parole del sindaco di Messina, Cateno De Luca che ieri mattina ha incontrato l' assessore regionale Marco Falcone. La scelta del primo cittadino va in linea con le dichiarazioni dell' ex commissario della Provincia Filippo Romano che più volte aveva annunciato il de profundis dell' ente. Già nello scorso mese di novembre De Luca aveva avvertito su un possibile default. Non ci sarebbero, dunque, più strade da percorrere per il risanamento finanziario. Intanto, ieri, al Comune, il Movimento Cinquestelle ha festeggiato il passaggio a norma della costituzione della sedicesima **Autorità portuale italiana**: quella con capofila Messina insieme a Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. La notizia completa nel Giornale di Sicilia in edicola © Riproduzione riservata.

Porti: Tirrenia, traffico merci da Catania cresciuto del 46%

Sulla rotta che collega Genova, Livorno e Malta. Hub + 20%

(ANSA) - CATANIA, 19 DIC - Tirrenia, compagnia navale del gruppo Onorato, in Sicilia ha registrato una crescita costante di traffico nel porto di Catania conquistando una quota rilevante del mercato merci e diventando partner preferenziale in particolare delle Pmi dell'autotrasporto isolano. In settembre le sole navi Tirrenia impegnate sulla rotta Genova-Livorno-Catania-Malta hanno segnato un incremento record superiore al 46% rispetto al corrispondente periodo del 2017 trasportando 266.000 metri lineari di carico, in gran parte semirimorchi, oltre a "guidato" e auto nuove.

I collegamenti marittimi da e per la Sicilia hanno base nel Terminal Catania Port Services, gestito direttamente dal gruppo Onorato e protagonista di una crescita sia quantitativa che qualitativa, caratterizzata da un potenziamento occupazionale nonché delle infrastrutture e delle dotazioni. L'hub di Catania ha già registrato su base annua un incremento di traffico di oltre il 20%, per le due nuove rotte per Napoli e Malta, sulle quali è stata impiegata la "Hartmut Puschmann" (di bandiera italiana e con equipaggio italiano), dotata di cento cabine e di due ristoranti self-service per rendere la traversata più confortevole possibile per gli autisti dei 100 mezzi pesanti trasportati. In trend positivo anche il collegamento con Catania da Ravenna e Brindisi. (ANSA).

A Termini Imerese riqualificazione del porto

PALERMO – Il sindaco di Termini Imerese, Francesco Giunta, e il presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, hanno presentato a Termini Imerese i progetti relativi allo sviluppo del porto di Termini Imerese e alle prospettive per il medio e lungo termine.

“Ringrazio il presidente dell’Autorità di Sistema portuale, Pasqualino Monti, per aver mostrato, ancora una volta, attenzione nei confronti della nostra città e, in particolare, riguardo alle prospettive connesse allo sviluppo della struttura portuale”, ha affermato il sindaco di Termini Imerese, Giunta. “Nel corso dell’incontro abbiamo appreso che il nostro porto, grazie alle infrastrutture previste, potrà diventare per il trasporto merci e passeggeri punto di riferimento nel Mediterraneo – ha aggiunto il primo cittadino – quindi esprimiamo fiducia nella disponibilità del presidente Monti, nel suo farsi portavoce rispetto alle grandi compagnie di navigazione come Costa e MSC, affinché i delegati che si occupano della individuazione degli itinerari da proporre ai croceristi, partecipino al tavolo tecnico realizzato appositamente dall’amministrazione comunale da me guidata, d’intesa con le associazioni del territorio che si occupano di promozione turistica, e visitino il nostro territorio e le nostre bellezze in modo da inserire la nostra città nei circuiti delle escursioni”.

“Termini – ha detto Monti – deve raccontare se stessa in maniera diversa rispetto al passato. E per far questo è necessario partire da una riqualificazione dell’offerta portuale per dimostrare al mercato affidabilità, efficienza e rapidità nel raggiungere gli obiettivi. Di certo non riceverà il traffico scartato da Palermo: crediamo molto nel porto termitano e nella sua capacità di trasformare l’economia della città che paga ancora, a livello occupazionale, l’abbandono della Fiat. Termini Imerese, fondamentale nodo viario, è un porto che può dire tanto in termini di traffico, sia merci che passeggeri, ma non ha i fondali adeguati”.

Ecco perché sono iniziati gli interventi propedeutici all’incremento del traffico ro-ro per i collegamenti con il centro e nord Italia, ma anche della crocieristica. Si lavora per il completamento del molo sopraflutto (il primo stralcio finanziato con oltre 19 milioni di fondi Accordo di Programma Quadro e il secondo stralcio, di oltre 22 milioni, con Fondi PON Infrastrutture e Reti), per il completamento dei lavori del molo sottoflutto (finanziato con circa 30 milioni di euro da fondi ministeriali), e per il dragaggio a -10, previsto dal Piano regolatore portuale, per il quale si è alla fase di caratterizzazione, finanziato con 38 milioni e mezzo di Fondi PON Infrastrutture e Reti. Infine è già stata avviata la realizzazione di infrastrutture e impianti necessari all’attuazione del Port Facility Security Plan, finanziata con quasi quattro milioni e mezzo di fondi Stato-Regioni. “Serviranno almeno tre anni – ha concluso Monti – perché il porto di Termini cambi pelle e sia pronto a ricevere un traffico, passeggeri e merci, in grado di creare ricchezza”.

Intanto lo scalo termitano ha fatto registrare nel 2018 un aumento del 22% rispetto al 2017 degli approdi di navi commerciali, passati da 58 a 73.