



Dai Porti:

Trieste:

"...**Regione: II Comm, audizione Giunta...**"

(Ansa, Messaggero Marittimo, Ferpress)

Genova:

"...**Vertice Piaggio in Authority...**" (La Repubblica GE)

"...**Ente Bacini, Miazza da Savona ...**" (La Repubblica GE)

La Spezia:

"...**Porti: alla Spezia + 15,8% ...**"(Ansa, The MediTelegraph)

"...**AdSP Mar Ligure Orientale: nel 2017 movimentati 1.473.571 TEU...**"(Ferpress)

"...**Trasporti: Msc cancella scalo Spezia...**" (Ansa)

Livorno:

"... **Pericolo esplosione...**"(Il Telegrafo LI)

"...**Di Maio (M5s) interviene sul grande bacino di Livorno...**"

(Messaggero Marittimo)

Piombino:

"...**Calenda: <<Preoccupato per il futuro di Piombino>>...**" (Il Telegrafo)

Ancona:

"...**Porto Ancona: selezione per 9 figure professionale...**"

(Ansa, Messaggero Marittimo)

Napoli:

"...**Connettere l'Italia -La Logistica per lo sviluppo...**"

(L'Informatore Navale)

"...**Zes: Grassi, nuova stagione per sviluppo Sud...**" (Messaggero Marittimo)

Brindisi:

"...**Eccezionale bonifica del Porto...**" (La Gazzetta di Brindisi)

"...**Zona economica speciale a rischio...**" (La Gazzetta del Mezzogiorno)

Messina:

"...**Porti, Musumeci incontra la deputazione...**"

(Gazzetta del Sud, Ilcittadinodimessina.it)

Catania:

"...**Catania e crocierismo, 2018 anno di crescita...**"

(Quotidianodisicilia.it)

Regione:II Comm, audizione Giunta su Punto franco di Trieste

(ANSA) - TRIESTE, 29 GEN - Caratteristiche, dimensioni, limiti territoriali, modalità operative, aspetti doganali, prospettive: sono gli approfondimenti sul Punto franco di Trieste che, richiesti dal Consiglio Fvg, hanno ottenuto risposta dalla Giunta in un'audizione della II Commissione.

Il Punto franco internazionale nasce col Trattato di Parigi del 1947, poi confermato dal Memorandum di Londra del 1954.

Finora però mancavano i decreti attuativi: non era mai stato stabilito chi facesse che cosa. Il decreto governativo 368 dello scorso giugno ha posto la parola fine a questa immobilità fissando attribuzioni, competenze, caratteristiche, fondamenti giuridici. Oggi quindi ci sono 5 Punti franchi nel Porto franco internazionale di Trieste - tre commerciali e due industriali - aree di zona franca: i vantaggi possono riassumersi in franchigie e libertà di transito. Ma la caratteristica che rende unica questa situazione sono le deroghe sulle tasse, che riguarderanno anche la produzione, vera arma in più. In pratica, le aziende potranno godere di questo regime per insediarsi, ma anche per realizzare i loro prodotti ed esportarli, fuori da Ue.

Un fattore di attrazione notevole per nuovi investimenti.

Le merci verranno considerate in transito ed esentate dal pagamento immediato dei diritti doganali e dell'Iva e con l'applicazione di un tasso di interesse limitato. Le merci terze potranno essere stoccate senza un termine temporale e senza obbligo di garanzie fideiussorie.

La demanializzazione di alcune aree ha inoltre consentito di recuperare spazi all'interno del Porto vecchio per spostarli e metterli a disposizione - sempre nell'area triestina, anche se non più necessariamente all'interno del Porto - per insediamenti industriali in zone di punti franchi. Si parla di aree circoscritte, perimetrare, recintate, presidiate da Guardia di Finanza e autorità doganali.

In definitiva, rendere concreto, operativo il Porto franco internazionale di Trieste è stata una grande conquista, perché potrà diventare la porta d'ingresso per l'intera regione e avrà come immediata conseguenza la messa a sistema di tutto quel che c'era in Friuli Venezia Giulia, a partire dagli interporti, che per la prima volta saranno messi nella condizione di dialogare fra loro e di lavorare assieme in grande sinergia. (ANSA).

Audizione Giunta su Punto franco di Trieste

TRIESTE – Caratteristiche, dimensioni, limiti territoriali, modalità operative, aspetti doganali, prospettive: sono questi gli approfondimenti sul Punto franco di Trieste che, richiesti dal Consiglio regionale, hanno ottenuto risposta dalla Giunta in un'audizione programmata dalla II Commissione.

Il Punto franco internazionale nasce col Trattato di Parigi del 1947, poi confermato dal Memorandum di Londra del 1954. Finora però mancavano i decreti attuativi, non era mai stato stabilito chi facesse che cosa. Finalmente il decreto governativo 368 dello scorso Giugno ha posto la parola fine a questa immobilità fissando attribuzioni, competenze, caratteristiche, fondamenti giuridici.

Oggi quindi abbiamo cinque Punti franchi all'interno del Porto franco internazionale di Trieste – tre commerciali e due industriali – aree di zona franca: i vantaggi possono riassumersi in franchigie e libertà di transito.

Ma la caratteristica che rende unica la situazione di Trieste sono le deroghe sulle tasse, che riguarderanno anche la produzione, vera arma in più. In pratica, le aziende potranno godere di questo regime non solo per insediarsi, ma anche per realizzare i loro prodotti ed esportarli, fuori dall'Unione europea. Ciò potrà rivelarsi un fattore di attrazione notevole per nuovi investimenti.

A ciò bisogna aggiungere che le merci verranno considerate in transito ed esentate dal pagamento immediato dei diritti doganali e dell'Iva e con l'applicazione di un tasso di interesse limitato. Le merci terze potranno essere stoccate senza un termine temporale e senza obbligo di garanzie fideiussorie.

La demanializzazione di alcune aree ha inoltre consentito di recuperare spazi all'interno del Porto vecchio per spostarli e metterli a disposizione – sempre nell'area triestina, anche se non più necessariamente all'interno del porto – per insediamenti industriali in zone di punti franchi. Stiamo comunque parlando di aree circoscritte, perimetrare, recintate, presidiate da Guardia di Finanza e autorità doganali.

In definitiva, rendere concreto, operativo il Porto franco internazionale di Trieste è stata una grande conquista, perché potrà diventare la porta d'ingresso per l'intera regione e avrà come immediata conseguenza la messa a sistema di tutto quel che c'era in Friuli Venezia Giulia, a partire dagli interporti, che per la prima volta saranno messi nella condizione di dialogare fra loro e di lavorare assieme in grande sinergia.

Ferpress

Regione FVG: Porto franco internazionale di Trieste, audizione in II Commissione



(FERPRESS) - Trieste, 29 GEN - Caratteristiche, dimensioni, limiti territoriali, modalità operative, aspetti doganali, prospettive: sono questi gli approfondimenti sul Punto franco di Trieste che, richiesti dal Consiglio regionale, hanno ottenuto risposta dalla Giunta in un'audizione programmata dalla II Commissione.

Il Punto franco internazionale nasce col Trattato di Parigi del 1947, poi confermato dal Memorandum di Londra del 1954. Finora però mancavano i decreti attuativi, non era mai stato stabilito chi facesse che cosa. Finalmente il decreto governativo 368 dello scorso giugno ha posto la parola fine a questa immobilità fissando attribuzioni, competenze, caratteristiche, fondamenti giuridici.

Oggi quindi abbiamo cinque Punti franchi all'interno del Porto franco internazionale di Trieste - tre commerciali e due industriali - aree di zona franca: i vantaggi possono riassumersi in franchigie e libertà di transito.

Ma la caratteristica che rende unica la nostra situazione sono le deroghe sulle tasse, che riguarderanno anche la produzione, vera arma in più. In pratica, le aziende potranno godere di questo regime non solo per insediarsi, ma anche per realizzare i loro prodotti ed esportarli, fuori dall'Ue. Ciò potrà rivelarsi un fattore di attrazione notevole per nuovi investimenti.

A ciò bisogna aggiungere che le merci verranno considerate in transito ed esentate dal pagamento

-segue

immediato dei diritti doganali e dell'Iva e con l'applicazione di un tasso di interesse limitato. Le merci terze potranno essere stoccate senza un termine temporale e senza obbligo di garanzie fideiussorie.

La demanializzazione di alcune aree ha inoltre consentito di recuperare spazi all'interno del Porto vecchio per spostarli e metterli a disposizione - sempre nell'area triestina, anche se non più necessariamente all'interno del Porto - per insediamenti industriali in zone di punti franchi. Stiamo comunque parlando di aree circoscritte, perimetrare, recintate, presidiate da Guardia di Finanza e autorità doganali.

In definitiva, rendere concreto, operativo il Porto franco internazionale di Trieste è stata una grande conquista, perché potrà diventare la porta d'ingresso per l'intera regione e avrà come immediata conseguenza la messa a sistema di tutto quel che c'era in Friuli Venezia Giulia, a partire dagli interporti, che per la prima volta saranno messi nella condizione di dialogare fra loro e di lavorare assieme in grande sinergia.

VERTICE PIAGGIO IN **AUTHORITY** SULLE AREE

Il vertice in **authority portuale** avvia sul rettilineo finale la trattativa per il futuro della Piaggio, quanto meno per quanto riguarda il suo assetto genovese. Il presidente **dell'Authority** Paolo Signorini intende comprensibilmente fare presto per dare stabilità a un comparto da rendere pienamente produttivo.

pagina VII

La trattativa

Piaggio Aerospace vertice in **authority** sul futuro delle aree "Spazio ai dipendenti"

L'appello dei sindacati al tavolo con le istituzioni Vella, Fim-Cisl: "L'azienda ha dichiarato 116 esuberi chi arriva, attinga da qui"

MASSIMO MINELLA

Il vertice in **authority portuale** avvia sul rettilineo finale la trattativa per il futuro della Piaggio, quanto meno per quanto riguarda il suo assetto genovese. Il presidente **dell'Authority** Paolo Signorini intende comprensibilmente fare presto per dare stabilità a un comparto da rendere pienamente produttivo. E sulla stessa lunghezza d'onda ieri ha trovato le stesse posizioni del sindaco Marco Bucci e dell'assessore regionale allo Sviluppo Economico Edoardo Rixi. Di fronte a loro, i

sindacati di categoria che, ancora una volta, hanno ribadito la necessità di fare spazio su quelle aree, chiunque sia il vincitore del bando di gara internazionale, ai lavoratori della Piaggio dichiarati in esubero dalla proprietà. Il futuro delle aree genovesi si incrocia infatti inevitabilmente con quello della stessa azienda, ora che il piano industriale sta cominciando a marciare e che i vertici societari hanno già prefigurato uno scenario da "perimetro ristretto". Secondo quanto riferito al tavolo della trattativa, infatti, Piaggio intende cedere la manutenzione a i motori, ma anche la "proprietà intellettuale" delle attività civili, vale a dire il P180. Proprio per questo la scorsa settimana l'azienda ha annunciato al sindacati e a Confindustria di aver proceduto con il trasferimento di un ra-

mo d'azienda ("P180 Aircraft Team") da Piaggio Aero a Piaggio Aviation. Sarà proprio questa nuova scatola, che parte con un organico di 23 dipendenti (21 impiegati e 2 quadri), a contenere al suo interno la "proprietà intellettuale" del P180. Il passo successivo, a questo punto, perlomeno quello ipotizzato dai sindacati, è l'offerta di acquisto da parte di "Pac", una società di diritto lussemburghese sostenuta da capitali cinesi. Piaggio considera però come esuberi i 116 addetti attualmente in cassa integrazione: 36 a Villanova d'Albenga e 80 a Genova. Ed è proprio da questo "serbatoio" di 116 addetti che i sindacati chiedono di attingere nel caso di scelta di un nuovo soggetto pronto a subentrare nella concessione delle aree. Come è noto, al momento con una concessione temporanea opera sulle aree Piaggio la Phase Motion Control, un'eccellenza nel campo tecnologico nell'elettronica di alta potenza, con un consolidato rapporto di lavoro con la Nasa e una sofisticata produzione per le principali aziende a livello internazionale.

Phase sarà ovviamente della partita, nel bando di gara per l'assegnazione delle aree. L'8 febbraio in Regione ci sarà un nuovo passaggio con tutti i soggetti per arrivare a definire la

questione e procedere celermente con il bando. «Phase è già operativa, ma con una concessione temporanea, che certo non può favorire investimenti di lungo periodo – spiega Alessandro Vella, segretario regionale della Fim-Cisl – Adesso si parla di una concessione trentennale. Noi certo non ci spendiamo a favore di un soggetto rispetto a un altro, chiedono però con grande forza che il vincitore del bando possa far ricorso ai dipendenti Piaggio attualmente in cassa integrazione». Per il sindacalista, va avviato rapidamente un percorso di formazione che possa preparare i dipendenti Piaggio, oggi sostanzialmente tutti carpentieri, per altre attività.

«Siamo pronti ad aprire una discussione seria con chi prenderà le aree – continua Vella – Stanno parlando di aree del demanio marittimo, di cui è titolare **l'Authority portuale** che devono essere date in concessione. Io credo che la strada della formazione resti centrale per questi lavoratori. Così facendo, potremmo dare soluzione a due ordini di problemi, trovare un concessionario in grado di fare investimenti e rendere altamente produttive queste aree e dare nuova occupazione a lavoratori oggi considerati esuberi da Piaggio».

8 MARZO 2018 | L'ESPRESSO | 11

Ente Bacini, Miazza da Savona al vertice della società

L'ex presidente **dell'Amorina portuale** chiamato alla guida dell'azienda che si prepara alla gara internazionale per la concessione delle vasche

Gianluigi Miazza, ex presidente **dell'Amorina portuale** di Savona, alla guida della società Ente Bacini nel delicato passaggio che, attraverso una gara internazionale, porterà soggetti privati alla gestione delle vasche. La doppia esperienza di Miazza, che è stato manager privato e poi pubblico amministratore, sembra aver favorito

questa scelta che va a colmare il vuoto della carica di amministratore delegato di una società che deve avere occupato tutte quante le caselle prima di partire con la gara.

Nell'ultimo comitato di gestione del 2017 era arrivata la sospensione della concessione delle vasche alla società, atto propedeutico al lancio del bando. Il prossimo comitato, fissato per domani, dovrebbe occuparsi del tema e definire tutti gli aspetti.

L'ipotesi su cui si è lavorato in questi ultimi tempi per arrivare alla definizione di uno

schema condiviso prevede una sorta di "scissione" societaria, con l'Ente Bacini che continuerà a controllare la parte immobiliare (il molo Guardiano), mentre le vasche andranno in gara.

Una delle cinque vasche della società dovrà restare di pubblico interesse, mentre le altre quattro faranno parte del bando

Una delle cinque vasche della società dovrà restare di pubblico interesse, mentre le altre quattro andranno in gara con specifiche suddivisioni fra grandi yacht e navi mercantili e passeggeri.

Dopo un primo bando in cui non era stata garantita la "clausola sociale" (il mantenimento di tutti i posti di lavoro), i sindacati hanno ottenuto l'inserimento nella nuova versione del bando della clausola. A questo punto l'operazione dovrebbe partire.

— (massimo minella)

REPORTAGE DI GIACCA

Porti: alla Spezia +15,8% i container, in calo i passeggeri

(ANSA) - LA SPEZIA, 29 GEN - Cresce nel 2017 il traffico nel porto della Spezia, con un aumento container del 15,8% sul 2016.

La movimentazione complessiva sale a 1.473.571 Teu (di cui 1.076.773 di 'pieni') che "conferma il ruolo di primo piano dello scalo, al secondo posto in Italia per destinazione finale verso i mercati di produzione e consumo del nord Italia" sottolinea l'Autorità di Sistema Portuale in una nota. Segno più sia per la movimentazione dei contenitori in export (+16,8%) sia in import (+14,8%), come positiva l'attività di trasbordo che rappresenta l'11,7% del traffico portuale con 173 mila movimenti complessivi in banchina, quasi il triplo dell'anno precedente. E il porto della Spezia parla sempre di più con l'oriente: tra i mercati esteri serviti spicca l'Asia, seguita dalle Americhe. Il 65% del mercato totale per quel che riguarda l'inland è coperto da Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. I dati sul trasporto intermodale segnano nel 2017 movimentazioni per 127 mila carri (+6,7%) e 7500 treni (+6,4%), con la quota di trasporto ferroviario di La Spezia Container Termina al 33%, tra le più rilevanti in Italia e in Europa e che "conferma negli anni l'eccellenza spezzina in questa modalità di trasporto". Nel 2017 sono 15,98 milioni le merci passate nel porto spezzino (+12,6%).

Il segno negativo arriva per il traffico passeggeri (-10,4%), con 455 mila crocieristi e 143 toccate navi, per la "cancellazione di alcuni scali previsti a fine anno. Il calo tuttavia dovrebbe essere recuperato, secondo le prime previsioni, nel corso del 2018". Anno d'oro anche per il porto di Marina di Carrara con un incremento del 20,7% delle movimentazioni in banchina pari a 2.279.725 tonnellate. Il consolidamento del traffico container e rotabili, inaugurato nel 2016, vale 715.410 tonnellate di containerizzato (+60%) e 476.940 tonnellate di rotabili. Sono stati 17.810 i crocieristi in transito, +13,7% rispetto al 2016. (ANSA).

Porto della Spezia, contenitori +15,8% nel 2017

La Spezia - Il segno negativo arriva per il traffico passeggeri (-10,4%), con 455 mila crocieristi e 143 toccate navi, per la «cancellazione di alcuni scali previsti a fine anno. Il calo tuttavia dovrebbe essere recuperato, secondo le prime previsioni, nel corso del 2018».

La Spezia - **Cresce nel 2017 il traffico nel porto della Spezia, con un aumento container del 15,8% sul 2016.** La movimentazione complessiva sale a 1.473.571 Teu (di cui 1.076.773 di "pieni") che «conferma il ruolo di primo piano dello scalo, al secondo posto in Italia per destinazione finale verso i mercati di produzione e consumo del nord Italia» sottolinea l'Autorità di Sistema Portuale in una nota. Segno più sia per la movimentazione dei contenitori in export (+16,8%) sia in import (+14,8%), come positiva l'attività di trasbordo che rappresenta l'11,7% del traffico portuale con 173 mila movimenti complessivi in banchina, quasi il triplo dell'anno precedente. E il porto della Spezia parla sempre di più con l'oriente: tra i mercati esteri serviti spicca l'Asia, seguita dalle Americhe.

Il 65% del mercato totale per quel che riguarda l'inland è coperto da Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. I dati sul trasporto intermodale segnano nel 2017 movimentazioni per 127 mila carri (+6,7%) e 7500 treni (+6,4%), con la quota di trasporto ferroviario di La Spezia Container Termina al 33%, tra le più rilevanti in Italia e in Europa e che «conferma negli anni l'eccellenza spezzina in questa modalità di trasporto». Nel 2017 sono 15,98 milioni le merci passate nel porto spezzino (+12,6%). **Il segno negativo arriva per il traffico passeggeri (-10,4%), con 455 mila crocieristi e 143 toccate navi, per la «cancellazione di alcuni scali previsti a fine anno. Il calo tuttavia dovrebbe essere recuperato, secondo le prime previsioni, nel corso del 2018».** Anno d'oro anche per il porto di Marina di Carrara con un incremento del 20,7% delle movimentazioni in banchina pari a 2.279.725 tonnellate. Il consolidamento del traffico container e rotabili, inaugurato nel 2016, vale 715.410 tonnellate di containerizzato (+60%) e 476.940 tonnellate di rotabili. Sono stati 17.810 i crocieristi in transito, +13,7% rispetto al 2016.

ADSP Mar Ligure Orientale: nel 2017 movimentati 1.473.571 TEU e 127 mila carri ferroviari

(FERPRESS) – La Spezia, 29 GEN – Il 2017 fa registrare nel porto spezzino una sostenuta ripresa del traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1.473.571 TEU, pari ad un incremento del 15,8% sull'anno precedente. Un volume di traffico molto rilevante che conferma il ruolo di primo piano che lo scalo riveste ormai da molti anni nel panorama della portualità nazionale e mediterranea, confermando La Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di destinazione finale verso i mercati di produzione e consumo del nord Italia.

Nel dettaglio è interessante osservare che In export i contenitori totali movimentati sono stati 742.495 TEU (+16,8%) ed in import 731.076 (+14,8%). Complessivamente i contenitori pieni movimentati a banchina ammontano a 1.076.773 TEU (+15,1%), di cui l'export, con 686.747 TEU (+16,5%) ne rappresenta il 63,7%. In crescita anche l'import con 390.026 TEU (+12,9%).

Nel 2017 cresce anche l'attività di trasbordo che ha rappresentato l'11,7% del traffico portuale, con 173 mila movimenti complessivi a banchina, rispetto ai 63 mila dell'anno scorso.

Nei mercati esteri serviti dal porto spezzino troviamo in ordine di importanza l'interscambio con Asia, Americhe, Europa, Africa ed Oceania.

I principali mercati inland di riferimento sono rappresentati, in ordine di importanza, dalle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Toscana, Liguria e Piemonte. Va sottolineato che le prime tre coprono circa il 65% del mercato totale del porto spezzino. Sempre ragguardevoli i dati relativi al trasporto intermodale svolti nel porto della Spezia: nel 2017 sono stati movimentati complessivamente circa 127 mila carri (+6,7%) ed inoltrati 7.500 treni (+6,4%) che attestano al 33% la quota di trasporto ferroviario del La Spezia Container Terminal (al netto dei trasbordi), quota tra le più rilevanti percentuali in Italia ed in Europa e che conferma negli anni l'eccellenza spezzina in questa modalità di trasporto.

Traffico complessivo

In termini di tonnellate, il traffico generale svolto nel 2017 si attesta così a 15,98 milioni (+12,6%) tra merci containerizzate, rinfuse solide e liquide, di cui 6,73 milioni allo sbarco e 9,25 milioni all'imbarco che ne rappresenta il 57,8% del totale. Oltre l'85% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto.

Passaggeri

Il traffico crocieristico nel 2017 si è chiuso con una ulteriore flessione pari al 10% sul 2016, principalmente dovuta alla cancellazione di alcuni scali previsti a fine anno: sono transitati complessivamente nel golfo spezzino 455 mila crocieristi (-10,4%) di cui in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere, sono stati 8.824 unità mentre le toccate nave alla Spezia sono state 143. Il calo tuttavia dovrebbe essere recuperato, secondo le prime previsioni, nel corso del corrente anno.

PORTO DI MARINA DI CARRARA

Il 2017 si è chiuso per il porto di Marina di Carrara con un importante incremento delle movimentazioni a banchina per un totale di 2.279.725 tonnellate (+20,7%), di cui 889.890 in import e 1.389.835 in export.

In particolare le rinfuse solide ammontano a 529.900 tonnellate (-3%) e le merci varie a 1.749.825 tonnellate (+30,3%).

Tra quest'ultime il consolidamento del traffico containers e rotabili, inaugurato nel 2016 e ha totalizzato rispettivamente 715.410 tonnellate di containerizzato (pari a 52.452 TEU +60%) e 476.940 tonnellate di rotabili (per 516 mila m/l equivalenti)

Vivaci segnali anche dal traffico passeggeri a conferma delle interessanti potenzialità che può vantare Marina di Carrara in questo settore: nel 2017 si sono registrati infatti 17.810 crocieristi in transito con un incremento del 13,7% sul 2016.

Trasporti: Msc cancella scalo Spezia da servizio Med-Usa

(ANSA) - GENOVA, 29 GEN - Il gruppo Msc ha deciso di cancellare lo scalo nel porto di La Spezia dal suo servizio chiamato MedUSEC e dedicato al trasporto di container tra il Mar Mediterraneo e la costa orientale degli Stati Uniti. Lo ha comunicato la stessa compagnia italo-svizzera, basata a Ginevra ma fondata e guidata dall'armatore sorrentino Gianluigi Aponte, che in una nota spiega come, a partire dal mese di marzo prossimo, le modifiche a questo collegamento consentiranno alle merci spedite dal centro Europa e dirette negli Usa di raggiungere New York dall'hub portuale di Sines, in Portogallo, in soli 7 giorni. Il transit-time complessivo per raggiungere le principali destinazioni sull'East Coast americana, come Baltimora, Norfolk, Savannah e Charleston, verrà ridotto invece di circa 4 giorni rispetto alla precedente configurazione del servizio.

Nella nuova rotazione, riferisce Msc, verranno cancellate le toccate nei porti di La Spezia e di Boston (Usa), e quindi le navi del gruppo scaleranno Tangeri (Marocco), Valencia (Spagna), Gioia Tauro, Napoli, Livorno, Genova, di nuovo Valencia, Algeciras (Spagna), Sines (Portogallo), Baltimora, Norfolk, Savannah e Charleston. (ANSA).

Pericolo esplosione alla Calata Carrara

L'ALLARME è scattato poco prima delle 13 per il pericolo di esplosione dal porto di Livorno, nella zona della Calata Carrara all'accosto 55 che ha fatto scattare l'sos al comando provinciale dei vigili del fuoco. Il tutto a seguito della caduta da un automezzo di due cestelli contenenti bombole di acetilene e di ossigeno. Una situazione potenzialmente molto pericolosa: l'acetilene, infatti, è un gas estremamente infiammabile e instabile, che può esplodere con inneschi minimi, con un semplice aumento della temperatura o a causa di



FUGA DI GAS Una delle bombole di acetilene ha sprigionato gas

una corrente elettrostatica capace di originare una scintilla.

• **UNA DELLE** bombole di acetilene - fanno sapere dal comando dei vigili del fuoco - ha presentato la rottura della tubazione di prelievo con rilascio di gas. La squadra dei vigili del fuoco, intervenuta con personale qualificato Nber (nucleare, biologico, chimico e radiologico) e con strumentazione specifica (analizzatori gas, termocamera) ha provveduto al monitoraggio e alla delimitazione dell'area.

IL TRANSITO e le lavorazioni

in atto nella zona sono immediatamente sospesi all'evento sono state sospese. Il rilascio di gas è stato intercettato, ma le operazioni per il ripristino della sicurezza all'accosto 55 sono andate avanti per ore. Sul posto sono intervenuti mezzi della ditta proprietaria del carico per la rimozione delle bombole di acetilene. Non si segnalano danni a persone o cose. Grazie alla tempestività dei vigili del fuoco, nessuno è rimasto ferito e la situazione è rimasta sotto controllo per tutto il tempo necessario. Nei prossimi giorni, i periti provvederanno ad appurare le cause dell'innesco.



Bombole di acetilene Gas infiammabile con inneschi minimi

Dal camioncino sono caduti due cestelli con bombole di acetilene e di ossigeno. L'acetilene, infatti, è un gas estremamente infiammabile e instabile, che può esplodere con inneschi minimi, con un semplice aumento della temperatura o a causa di una corrente elettrostatica capace di originare una scintilla.

Di Maio (M5s) interviene sul grande bacino di Livorno

LIVORNO – *“Non si può accettare che un’infrastruttura pubblica come questa, il secondo bacino di carenaggio più grande d’Europa, venga lasciata all’incuria più totale e rimanga inutilizzato mentre centinaia di persone rimangono senza lavoro”.*

Non c’era davvero bisogno delle parole pronunciate la settimana scorsa a Livorno da Luigi Di Maio per ribadire l’inaccettabilità dell’abbandono in cui viene lasciato il grande bacino da carenaggio, tuttavia l’intervento del pretendente dei 5 Stelle alla presidenza del Consiglio dei ministri è servito, oltre che a stimolare il sindaco Nogarini a non lasciar cadere la questione, anche a tener viva l’attenzione su un tema che continua a gridare vendetta almeno dal 2006, anno in cui all’interno dell’impianto navalmeccanico – sotto la gestione di Azimut Benetti – furono effettuate le ultime riparazioni navali.

E’ bene tener sempre presente che, se mentre altrove il comparto delle riparazioni fiorisce, a Livorno, sede di un bacino di 350 metri per quasi 60 di proprietà pubblica, gli addetti al settore continuano a tirare la cinghia e questo avviene, almeno in buona parte, perché l’Autorità che lo amministrava e lo amministra per conto dello Stato ha lasciato, senza colpo ferire e senza alcuna censura, che quel prezioso impianto venisse progressivamente smantellato e ridotto nelle condizioni in cui attualmente si trova.

Insomma, se oggi il grande bacino è ridotto ad essere una vasca inservibile e malridotta è perché, allo scadere dell’ultima concessione, il 31 Dicembre del 2009, quella stessa Autorità che avrebbe dovuto tutelarla si è ben guardata dall’imporre al concessionario uscente di restituire quel bene almeno nelle condizioni di efficienza e funzionalità in cui l’aveva ricevuto con ciò tenendo in completo non cale il dettato del codice della Navigazione, senza che alcuno gliene chiedesse conto.. Ciò detto, poiché – come si dice – soltanto alla morte non c’è rimedio, sarebbe già molto se l’attuale responsabile di quella poco adempiente Autorità provasse almeno a tener fede a quanto dichiarato circa un paio di settimane fa quando, in un suo intervento alla commissione ambiente della regione Toscana, ha assicurato che l’affidamento della gara avverrà, nella migliore delle ipotesi, nel prossimo Giugno correggendo parzialmente *in melius* quanto aveva affermato in Dicembre: *“..... sarà presto ripresa la procedura di gara indipendentemente dalla rimozione della nave Urania, in modo da consegnare le strutture appena disponibili. Il nostro obiettivo è quello di chiudere la vicenda entro il 2018 e anche prima”.*

La soluzione dell’annoso problema questione sarebbe dunque ad portas?

Magari! Il fatto è che non vediamo come possa essere realisticamente possibile *“riprendere la procedura di gara.....e chiudere la vicenda entro il 2018 e anche prima (forse intendeva proprio Giugno?)”* sulla scorta di un bando in cui viene proposto un bacino libero da impicci e pienamente efficiente mentre, invece, a più di dieci mesi dal dissequestro, l’Urania si trova ancora intrappolata nella struttura, fra l’altro danneggiata e non funzionante..

Forse....., se non sarà Giugno è assai probabile che si lascerà passare l’Estate....., poi.... chissà se basterà tutto il 2018, ma..... perché sottutilizzare?.

Consideriamo che quella del temporeggiare è un’arte a cui siamo stati abituati da tempo, essa, però, può essere esercitata con successo solo verso chi si lascia corbellare ed è proprio ciò che sembra essere avvenuto ed avvenga a Livorno, una città che, non ostante la sbandierata ripresa, continua ad essere strangolata da una disoccupazione che non accenna ad attenuarsi.

E’, fra l’altro, di questi ultimi giorni l’annuncio del trasferimento forzoso – provvisorio, secondo l’AdSp (da intendersi, naturalmente all’italiana) – alla banchina 75 della metà o poco più delle quasi seicento imbarcazioni da diporto ospitate nel porto Mediceo, un’operazione che molti hanno interpretato come finalizzata a predisporre un argomento in più per impedire la riapertura del grande

-segue

bacino in muratura

Intanto i lavoratori delle riparazioni continuano a limitarsi ad avanzare civilissime rimostranze espresse con richieste e documenti mentre una delle maggiori e tradizionali potenzialità del territorio, quella della navalmeccanica (fra i 350 e i 400 posti di lavoro), che continua ad avere un mercato abbastanza interessante, come dimostra la costruzione di nuovi bacini in Italia e all'estero, viene progressivamente e surrettiziamente estromessa dal conteso produttivo cittadino.

Secondo una relazione del RINa, stando alle iscrizioni del 2008 nei registri art. 68 dell'Autorità portuale, gli addetti al settore navalmeccanico a Livorno, con la grave crisi allora già in atto, risultavano essere circa 1.380, ripartiti su un totale di circa novantacinque imprese, inoltre, dalle conclusioni di un studio appositamente commissionato nell'Agosto del 2011 dall'allora Autorità portuale sempre al RINa emerge che le potenzialità del grande bacino, con riferimento alle riparazioni di varia tipologia e durata, sarebbero tali da attrarre a Livorno almeno una settantina di navi all'anno.

Affinché ciascuno possa farsi una propria idea su come vadano da noi certe faccende e per completezza di informazione, c'è da ricordare che lo stesso RINa, in un lavoro commissionato poco dopo da Azimut, si espresse in maniera abbastanza diversa.

Ebbene, al di là dell'indovinare quale fra le due relazioni (stese a distanza di un tempo relativamente breve) sia quella attendibile, il dato che rimane certo è che, se anche le settanta navi previste dal Registro nella relazione stesa per l'Authority risultassero – roviniamoci – la metà, si tratterebbe pur sempre di quasi sei navi al mese, ma chi potrebbe dire che, di questi tempi, non andrebbe bene anche la metà della metà?.

Calenda: «Preoccupato per il futuro di Piombino»

I SINDACATI questo pomeriggio sono a Roma per Aferpi. L'appuntamento è al Ministero dello sviluppo economico alle 18. Intanto alla vigilia dell'incontro che sarà presieduto dal viceministro Teresa Bellanova, il ministro Carlo Calenda a margine dell'Annual meeting di Bhge a Firenze si è detto molto «preoccupato per il futuro Aferpi, perché abbiamo affrontato un investitore che si è dimostrato totalmente irresponsabile». «Abbiamo deciso insieme ai sindacati, pezzo per pezzo, la strategia – ha affermato Calenda – al momento sono in corso azioni legali molto pesanti. L'obiettivo è di riprendere un asset fondamentale per ricollocarlo



Carlo Calenda

sul mercato: mercato che oggi esiste perché in Europa siamo riusciti a far rimettere quei dazi che l'Unione europea ha tardato a rimettere, e che oggi consentono all'Italia e agli altri Paesi europei di riprendere il settore dell'acciaio e di riprendere investimenti e



Abbiamo deciso insieme ai sindacati, pezzo per pezzo, la strategia al momento sono in corso azioni legali molto pesanti

profitabilità».

E A ROMA interverranno le istituzioni locali e il presidente della Regione Enrico Rossi che anche lui si è detto «preoccupatissimo. Ci saremo dal ministro Calenda per parlare di Piombino». A

Firenze ieri è stato firmato l'addendum all'Accordo di programma stipulato nel novembre 2016 tra la Regione e il Ministero dello sviluppo economico e finalizzato a sostenere l'attività di ricerca e sviluppo del Gruppo Nuovo Pignone in Toscana nel campo delle turbine e dei compressori centrifughi. Investimento che riguarda anche il porto di Piombino. E anche di porto, o meglio del rinnovo delle concessioni demaniali in scadenza domani, si dovrebbe parlare oggi a Roma. Indiscrezione sostengono che il rinnovo a Issad Rebrab dovrebbe essere di due o tre mesi, ma si attende la firma del presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini.

Porto Ancona: selezione per 9 figure professionali

(ANSA) - ANCONA, 29 GEN - L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale ha aperto i bandi di concorso per la ricerca, con selezione per titoli ed esami, per nove figure professionali. Gli avvisi pubblici - informa una nota - nascono da una logica di razionalizzazione e dalla necessaria organizzazione per la gestione delle nuove competenze dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, che coinvolge oggi sei porti, Ancona, Pesaro, Falconara Marittima, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona. I concorsi sono stati indetti dopo l'approvazione della nuova pianta organica da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le selezioni riguardano i diversi ambiti di attività dell'Autorità di sistema portuale: security portuale, appalti e contratti, demanio, finanziamenti comunitari, dragaggi e infrastrutture.

Ancona: bando AdSp per nove figure professionali

ANCONA – L’Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale ha aperto i bandi di concorso per la ricerca, con selezione per titoli ed esami, per nove figure professionali. Gli avvisi pubblici – informa una nota della stessa Authority – nascono da una logica di razionalizzazione e dalla necessaria organizzazione per la gestione delle nuove competenze dell’Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale, che coinvolge oggi sei porti, Ancona, Pesaro, Falconara Marittima, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona. I concorsi sono stati indetti dopo l’approvazione della nuova pianta organica da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le selezioni riguardano i diversi ambiti di attività dell’Autorità di Sistema portuale: security portuale, appalti e contratti, demanio, finanziamenti comunitari, dragaggi e infrastrutture. Per informazioni sui requisiti e sui termini di presentazione delle domande per le singole selezioni consultare il sito www.porto.ancona.it alla pagina “Bandi di concorso”.

Connettere l'Italia – La logistica per lo sviluppo del Mezzogiorno

Napoli, 29 gennaio 2018 -

Orario: 14:30 – 18:00

Location: Unione Industriali Napoli

Il Ministro Graziano Delrio chiuderà giovedì 1 febbraio il convegno su “La logistica per lo sviluppo del Mezzogiorno”. Si terrà all'Unione degli Industriali di Napoli, dalle ore 14.30, come da [programma](#). Il Presidente Pietro Spirito è tra i relatori del convegno.

-segue



**connettere
l'italia**



LA LOGISTICA PER LO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO

Programma della giornata

#connetterelitalia

-segue



INFRASTRUTTURE E LOGISTICA PER CONNETTERE IL MEZZOGIORNO

Con Connettere l'Italia, il nuovo piano strategico per la mobilità del Paese, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha promosso lo sviluppo di un sistema logistico e dei trasporti sostenibile, fondato sulla integrazione modale e sull'intermodalità, sulla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente e sulla realizzazione di nuove infrastrutture che siano innanzitutto "utili e condivise". Questo sistema logistico è volto a migliorare l'accessibilità di tutto il territorio, sia in ambito nazionale, sia connettendosi efficientemente con l'Europa ed il Mediterraneo, supportando così il miglioramento della qualità della vita delle aree urbane e lo sviluppo dei sistemi e delle filiere produttive nazionali.

Da tale visione integrata nasce dunque l'imponente piano da 123 miliardi di euro, con cui Connettere l'Italia delinea un disegno armonico, basato da un lato su grandi opere epocali, quali i grandi tunnel di base alpini, dall'altro su un intervento diffuso di upgrade della rete stradale e, soprattutto, della rete ferroviaria per raggiungere gli standard prestazionali europei e rendere questa alternativa più competitiva ed efficiente e, infine, su interventi puntuali, ma coordinati a livello centrale, sui nodi urbani, aeroportuali e portuali.

Ma quello infrastrutturale è solo uno dei tre capisaldi su cui ci si è concentrati per connettere l'Italia ed il Mezzogiorno: incentivi e semplificazione di norme, procedure e governance sono gli altri due. L'implementazione di questo disegno sarà in grado di cambiare radicalmente accessibilità e grado di connessione del sistema logistico, produttivo, economico e sociale del paese e, di conseguenza, avrà un grande impatto sulla entità e la geografia dei flussi di passeggeri e merci.

Il Mezzogiorno d'Italia si trova dinanzi a nuove opportunità di riposizionamento e di relativo rilancio, grazie allo sviluppo di un sistema di mobilità e logistica teso da un lato a sviluppare l'interconnessione tra i poli ed i nodi meridionali e, dall'altro, ad accorciare le distanze con l'Europa ed a valorizzare la centralità nel bacino del Mediterraneo. Estensione al sud dell'Alta Velocità di Rete, completamento e messa in sicurezza dei principali assi viari, sistemi di metropolitane e reti ferroviarie urbane, collegamenti di ultimo miglio di porti e aeroporti, Aree Logistiche Integrate e Zone Economiche Speciali (ZES) costituiscono i principali assi di intervento su cui costruire questo nuovo sistema logistico. Già oggi si registrano i primi risultati decisamente positivi, invertendo una tendenza che vedeva il Mezzogiorno sempre più staccato dal resto d'Italia.

Nel periodo 2014-2020 l'Italia ha finalmente ricominciato a crescere ed il Meridione ha tenuto il passo come e più del resto d'Italia: PIL +3,9% a fronte di un +3,1% a livello nazionale e movimentazione di merci in ambito portuale +7,2%, di poco superiore al dato nazionale nonostante la concentrazione registrata dagli hub di transhipment.

La giornata ha lo scopo di confrontare il programma di interventi finanziati per la logistica del Mezzogiorno con i fabbisogni delle imprese nella prospettiva di sostenere e alimentare lo sviluppo economico e sociale di questa fondamentale area del Paese.

-segue



PROGRAMMA

ORE 14.30 ACCOGLIENZA E REGISTRAZIONE

ORE 15.00 SALUTI

> Ambrogio PREZIOSO | *Presidente Confindustria Campania*

ORE 15.30 RELAZIONE INTRODUTTIVA

> Ennio CASCETTA | *Amministratore Unico RAM S.p.a.*
"Infrastrutture e logistica per connettere Il Mezzogiorno"

ORE 16.15 NE DISCUTONO

- > Gianni ARMANI, *Amministratore Delegato Anas S.p.a.*
- > Maurizio GENTILE, *Amministratore Delegato RFI S.p.a.*
- > Pietro SPIRITO, *Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale Delegato Assoporti*
- > Vincenzo DE LUCA, *Presidente Regione Campania*

MODERA Alessandro BARBANO | *Direttore Il Mattino di Napoli*

ORE 17.00 ALESSANDRO BARBANO INTERVISTA:

> Vincenzo BOCCIA
Presidente Confindustria

> Graziano DELRIO
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Zes: Grassi, nuova stagione per sviluppo Sud

NAPOLI – «Con le Zes si apre una nuova stagione per le politiche di sviluppo del Mezzogiorno, non basata sugli incentivi a pioggia o su un intervento diretto dello Stato: un obiettivo reso possibile grazie alla forte collaborazione istituzionale tra la Regione Campania e il Governo. Occorre ora, però, che le Zes facciano tesoro dei limiti che hanno presentato altri strumenti di incentivazione. Come la 488 (centrata su aree territoriali depresse), i contratti d'area e i patti territoriali, i quali non hanno introdotto una maggiore rapidità nella spesa dei fondi: tali programmi, secondo gli ultimi dati, partirono nel 2000 e al 2005 la spesa era appena all'8,4%». Lo ha detto Vito Grassi, vicepresidente dell'Unione industriali di Napoli con delega alla Logistica e alla Portualità, dopo la firma dei decreti attuativi con i requisiti per le Zone economiche speciali che diventeranno operativi tra la fine di Febbraio e il mese di Marzo.

Fondamentale per il futuro dunque, secondo Grassi, «sarà snellire la burocrazia. E determinante, in questo senso, sarà la formula dei contratti di programma, che coinvolgono grandi imprese e consorzi di Pmi in piena salute, in settori propulsivi, con un requisito che è bene assegnare anche alle Zes. E cioè che i passaggi burocratici siano del tutto definiti ex ante e risolti attraverso accordi preliminari tra gli enti pubblici interessati, nazionali e territoriali».

GLI ORDIGNI BELLICI AD UNA DECINA DI METRI DAL LUNGOMARE

Eccezionale bonifica del porto grazie ai palombari della Marina

• Una bomba d'aereo da 500 libbre, 5 colpi da 127 mm, 8 mine anticarro e diverse munizioni per armi di reparto. Bonifica perfettamente riuscita nel porto di Brindisi. Dal 20 al 27 gennaio 2018 i Palombari del Gruppo operativo subacqueo del comando subacqueo ed incursori della Marina Militare, distaccati al Nucleo Sdai di Taranto, hanno le bombe trovate a soli 10 metri di distanza dal lungomare.

SERVIZIO A PAGINA II >>>



ESPLOSIONE Gli ordigni fatti brillare al largo (foto Marina Militare)

Zona economica speciale a rischio

» CONTINUA DALLA PAGINA 1

Entro la metà di febbraio la Regione dovrà inviare al governo il piano strategico di sviluppo delle due Zes contestualmente alla delimitazione delle aree che non possono che privilegiare il porto di riferimento e già attrezzato per le Zes. Rincorrere facili consensi locali, allargando, annacquando, aggiungendo così come si è proceduto fino adesso ha solo ritardato e inutilmente illuso territori e comunità.

Per queste ragioni, per le infrastrutture e la interconnessione tra il porto di Brindisi e l'area industriale, per la disponibilità di aree retroportuali, non possono esserci dubbi e alibi per dare al

porto un ruolo importante per la Zes dell'Adriatico meridionale.

Il perimetro dovrà essere rapportato all'importanza strategica e potenziale del porto di Brindisi che di fatto può essere considerato, come l'aeroporto, una infrastruttura per l'intero Salento.



L'on. Massimo D'Alema ha preso atto di queste preoccupazioni, ha ribadito di voler ritornare a rappresentare l'intero Salento e ha assunto l'impegno di sottoporre al presidente della Regione Michele Emiliano quanto sostenuto dagli operatori portuali di Brindisi.

Carmine Dipietrangelo*
Arti Mdp (Liberi e Uguali)
Brindisi

Il pressing sul governatore siciliano perché assuma tutte le iniziative di sua competenza a tutela del sistema Messina-Milazzo

Porti, Musumeci incontra la deputazione

Anche su "Ship2Shore" si definisce "mortale" l'abbraccio, a queste condizioni, con Gioia Tauro

Lucio D' Amico Oggi a Palermo si terrà il primo confronto ufficiale tra il presidente della Regione e la nuova deputazione messinese all' Ars.

Un incontro durante il quale Nello Musumeci, ne siamo certi (sarebbe incomprensibile il contrario...), annuncerà le iniziative del suo Governo a tutela dei porti di Messina e Milazzo.

Un impegno per tutelare l' autonomia politica, gestionale e finanziaria del sistema portuale dello Stretto rispetto a quello che una delle riviste più importanti del settore trasportistico, "Ship2Shore", non esita a definire nelle sue pagine «l' abbraccio mortale con Gioia Tauro». In queste condizioni, ben diverse da quanto era stato immaginato sulla carta all' inizio del percorso di riforma - quando cioè era ancora tutto teoria e si potevano spacciare sogni e grandi idee a buon mercato -, l' accorpamento di Messina-Milazzo a Gioia Tauro, senza alcuna garanzia sulla "parità di governance", sulla possibilità di spendere sul territorio i soldi dei nostri porti senza vederli finire nel grande e confuso calderone del bilancio dell' Autorità di sistema (la cui cassaforte sarà ovviamente in mano a Gioia Tauro), è solo un abbraccio mortale. E meno male che qualcuno, anche all'

esterno, sta comprendendo che questa di Messina-Milazzo non è una piccola battaglia di retroguardia e di campanilismo, ma è la vera sfida di oggi e del futuro, al pari di quella che si gioca sul versante delle infrastrutture (Ponte compreso, ma non solo Ponte).

«Siamo certi che i nostri rappresentanti - afferma Gianfranco Salmeri a nome di CapitaleMessina - sapranno esprimere efficacemente i sentimenti della nostra città, che è contraria all' accorpamento con Gioia Tauro, non per motivazioni campanilistiche, bensì a causa di dubbi e preoccupazioni concrete. Prima tra tutte lo stato di crisi strutturale del porto di Gioia Tauro. Ed a fronte di ciò senza gli investimenti per l' Alta Capacità ferroviaria, Gioia Tauro rischia di morire come porto transshipment e di trascinare nel suo abbraccio mortale i porti produttivi di Messina-Milazzo. E non è solo questo. Ci preoccupa, anche, il rischio della mortificazione degli interessi dei nostri porti a causa di una governance della futura Autorità di sistema portuale fortemente sbilanciata a favore della regione

-segue

Calabria.

Il Comitato di gestione, infatti, come prevede il decreto Delrio, sarà a maggioranza calabrese, con ben quattro componenti su sei espressione degli interessi territoriali d'oltreStretto: il presidente Russo, indicato dal governatore della Regione Calabria, più tre componenti, uno indicato dal sindaco di Reggio, uno da Gioia Tauro ed uno nominato dalla Regione Calabria, e solo due messinesi (uno indicato dal sindaco di Messina ed uno dalla Regione siciliana).

Strettamente collegato a questo è il tema dell'attribuzione delle risorse economiche (l'abbiamo detto e ripetuto, non è accettabile che i guadagni dei porti di Milazzo e Messina, ben otto milioni annui, siano destinati a compensare il deficit del porto di Gioia Tauro) e della gestione delle aree cittadine di competenza del Demanio marittimo. È indispensabile, quindi, che Musumeci non dia assolutamente l'intesa, prevista all'art. 8 del decreto Delrio, per la nomina del presidente della futura Authority calabro-messinese, bloccando in tal modo l'accorpamento. Nel frattempo - conclude CapitaleMessina - sarà compito dell'Esecutivo regionale avviare una trattativa col prossimo Governo per trovare una soluzione che garantisca gli interessi del nostro territorio. Un presupposto però deve essere certo: la gestione dei nostri porti deve restare in Sicilia».

Collegato ai porti è anche il tema delle Zone economiche speciali. La presidenza del Consiglio dei ministri ha emanato i decreti che regolamentano l'avvio delle "Zes" e la maggior parte delle Regioni meridionali si sta già organizzando.

«Sarebbe utile - l'altra richiesta del movimento - che i deputati regionali messinesi chiedessero al presidente Musumeci quali iniziative il Governo regionale stia intraprendendo per l'avvio delle Zone siciliane, e se si prevede che il territorio messinese sarà coinvolto, ed in che modo, nell'ambito di una delle Zes consentite dalla legge per la nostra Regione».

CapitaleMessina scrive alla deputazione regionale messinese sul tema dell' Autorità Portuale

A seguire la nota di CapitaleMessina a firma di Gianfranco Salmeri sul tema dell' Autorità Portuale: Domani 30 gennaio, se la notizia sarà confermata, il presidente Musumeci incontrerà la delegazione dei deputati messinesi per discutere del futuro della nostra Autorità Portuale. Siamo certi che i nostri rappresentanti sapranno esprimere efficacemente i sentimenti della nostra città, che è massicciamente contraria all'accorpamento con Gioia Tauro, non per motivazioni campanilistiche, bensì a causa di dubbi e preoccupazioni concrete. Prima tra tutte lo stato di crisi strutturale del porto di Gioia Tauro: perdita di competitività, bilanci in deficit, 440 dipendenti in cassa integrazione, il terminalista che minaccia di abbandonare lo scalo. Ed a fronte di ciò senza gli investimenti per l'Alta Capacità ferroviaria, Gioia Tauro rischia di morire come porto transshipment e di trascinare nel suo abbraccio mortale i porti produttivi di Messina-Milazzo. E non è solo questo. Ci preoccupa, anche, il rischio della mortificazione degli interessi dei nostri porti a causa di una governance della futura Autorità di Sistema Portuale fortemente sbilanciata a favore della regione Calabria. Il Comitato di gestione, infatti, come prevede il Decreto Delrio, sarà a maggioranza calabrese, con ben quattro componenti su sei espressione degli interessi territoriali d'oltrestretto: il presidente Russo, indicato dal governatore della Regione Calabria, più tre componenti, uno indicato dal sindaco di Reggio, uno da Gioia Tauro ed uno nominato dalla regione Calabria, e solo due messinesi (uno indicato dal sindaco di Messina ed uno dalla regione Siciliana). Strettamente collegato a questo è il tema dell'attribuzione delle risorse economiche (l'abbiamo detto e ripetuto, non è accettabile che i guadagni dei porti di Milazzo e Messina, ben otto milioni annui, siano destinati a compensare il deficit del porto di Gioia Tauro) e della gestione delle aree cittadine di competenza del Demanio Marittimo. È indispensabile, quindi, che Musumeci non dia assolutamente l'intesa, prevista all'art. 8 del Decreto Delrio, per la nomina del presidente della futura Authority calabro-messinese, bloccando in tal modo l'accorpamento. Nel frattempo sarà compito dell'Esecutivo regionale avviare una trattativa col prossimo Governo per trovare una soluzione che garantisca gli interessi del nostro territorio. Un presupposto però deve essere certo: la gestione dei nostri porti deve restare in

Sicilia. Ma c'è un altro tema in qualche modo collegato al primo, quello delle ZES, le Zone Economiche Speciali. Qualche giorno fa il Presidente del Consiglio ha emanato i decreti che regolamentano l'avvio delle ZES e la maggior parte delle Regioni meridionali si sta già organizzando. Sarebbe utile che i deputati regionali messinesi chiedessero al Presidente Musumeci quali iniziative il Governo regionale stia intraprendendo per l'avvio delle Zone siciliane, e se si prevede che il territorio messinese sarà coinvolto, ed in che modo, nell'ambito di una delle due ZES consentite dalla legge per la nostra Regione.

Catania e crocierismo, 2018 anno di crescita

Durante la conferenza stampa di presentazione della stagione, diffuse nuove stime di proiezione e annunciati importanti ritorni. Previsto un aumento degli scali al porto che passeranno da 44 a 69

CATANIA - Catania e il suo porto potrebbero tornare a scoprire nuovamente un serio rapporto con il settore crocieristico. Durante la conferenza stampa di presentazione della stagione crocieristica 2018 sono state diffuse nuove stime di proiezione e annunciati ritorni importanti, come quello di Costa Crociera con 20 toccate previste in città. Aumenterà la presenza di compagnie del segmento luxury (Club Med II, Croisi Europe, Variety Cruises) ed è confermata la presenza di partner ormai consueti come Royal Caribbean. Stando ai dati comunicati, il porto di Catania raddoppierà in maniera significativa gli scali, in crescita da 44 a 69 e si stima un raddoppio dei passeggeri, oltre 130 mila rispetto il 2017. I passaggi dal porto di Catania cresceranno anch'essi in maniera esponenziale, passando da 67.225 a 134.496. Rimangono lontani i dati di scalo registrati tra il 2012 e il 2013 (127 e 102), ma si ritornerà così almeno all'ultimo dato positivo del 2016 (69 scali appunto). Sulla crescita del settore crocieristico a Catania si è voluto scommettere avviando una collaborazione con Global Ports Holding, operatore indipendente con sede a Istanbul di terminal crocieristici che gestisce 14 porti in 8 Paesi nel mondo. Alla conferenza stampa

etnea era presente lo chief operating officer della soldo Stephen Xuereb, che ha spiegato: "Abbiamo creduto nella città di Catania e per questo abbiamo scelto d'investire sul territorio. Non possiamo progettare il raggiungimento di nuovi obiettivi senza l'appoggio della città stessa, che vogliamo promuovere continuando ad investire sui servizi offerti ai crocieristi. Per la prossima stagione stiamo anche concretizzando la possibilità di permettere a loro l'acquisto di prodotti di enogastronomia locale". Rimane reale il deficit urbano della città di Catania, ma la capacità attrattiva continua a convincere anche gli investitori più scettici. "Se si è credibili il mercato dà fiducia anche senza grandi infrastrutture - lo ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia Orientale Andrea Annunziata -. Con questa formula la Sicilia può addirittura aprirsi al mondo e anche Catania può farlo continuando a scommettere sulla programmazione di riqualificazione del porto, avendolo a così stretto contatto. Non abbiamo mai promesso grandi cose - ha dichiarato Annunziata - semplicemente abbiamo sempre mantenuto la parola data e per questo riusciamo ad essere concorrenziali. Oggi non basta più

-segue

dire "abbiamo l' Etna" per avere successo, servono risorse umane e il contributo di tutti". Contributo che dovrà arrivare anche da parte della politica e in particolare l' amministrazione locale che sul porto sta scommettendo attraverso il progetto di apertura alla città. "Lo scalo etneo è diventato centro della movida che sta attenta al rispetto dei luoghi - ha dichiarato l' assessore all' Urbanistica Salvo Di Salvo -. L' ottima sinergia sviluppata tra Comune e **Autorità Portuale** ha contribuito a creare questi risultati e su questa stessa strada di collaborazione bisogna continuare a camminare per portare a termine i nostri programmi di sviluppo economico e turistico. Dall' otto aprile all' otto dicembre Catania vivrà otto mesi di opportunità per la crescita e lo sviluppo turistico della città. Comunico oggi che abbiamo avuto finanziati attraverso il bando periferie 4 milioni di euro che serviranno a riqualificare la Civita e renderla sicura e transitabile per i crocieristi. Abbiamo 90 giorni di tempo per presentare il progetto esecutivo e chissà che già in estate non riusciremo a vedere i primi frutti di questa imminente possibilità di cambiamento".

CHIARA BORZÀ