

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
24,25 & 26 Marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Assoporti: Assemblea degli Associati**
(Ferpress, The MediTelegraph, Informazioni Marittime, La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Venezia:

- "...Porto Marghera firma la concessione alla Pilkington..."
(Informazioni Marittime, The MediTelegraph, Seareport)

Trieste:

- "...Serracchiani, Monfalcone entra in mosaico logistico..."
(Ferpress, Il Natilus)
- "...Dagli Asburgo ai cinesi Trieste si scopre capolinea della nuova Via della Seta..." (Repubblica, Cronaca)

Genova:

- "...Costa torna nel Porto di Genova..." (Il Secolo XIX)
- "...Giornata di confronto aperto tra la Guardia Costiera e rappresentanti delle compagnie Armatori..." (Ferpress)
- "...Container, One scalda i motori e punta sui Porti Liguri..."
(The MediTelgraph)
- "...Il 30% del commercio tra Italia e Cina passa da Genova ..."
(Ansa, The MediTelgraph)

La Spezia:

- "...Il Gigante One scalda i motori: 200 mila teu per i porti liguri..."
(La Gazzetta Marittima)
- "...Laghezza: il male oscuro delle AdSP..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

- "...Un angelo custode dei nostri dati anche per partiti, sindacati e Caf..."
(Il Sole 24 Ore)
- "...Med Ports..." (Il Telegrafo, La Nazione, La Gazzetta Marittima)
- "...Crociere, l'allungo di La Spezia E Costa volta le spalle a Livorno..."
(Il Telegrafo)
- "...Piattaforma Europea..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Paduletta perché il TAR..." (La Gazzetta Marittima)

Piombino:

- "...Un 2017 da 3,3 milioni di passeggeri..." (Il Tirreno)
- "...Porto della Chiusa in autunno via ai lavori..." (Il Tirreno)
- "...Più navi ma i prezzi salgono..." (Il Tirreno)

Civitavecchia:

- "...Magistratura e Capitaneria di Porto passano la costa raggi X..."
(Civonline)

Napoli:

- "...Il metaforico <<schiaffo>> che il porto di Napoli avrebbe assestato a quello di Salerno con il....." (Il Mattino)
- "...Porto, le occasioni del Masterplan..." (Messaggero Marittimo)

Bari:

- "...AdSP MAM e Puglia Promozione firmano accordo..." (Il Natilus)

Taranto:

- "...Lunedì accordo per l'ex Abbazia..." (Il Natilus)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
24, 25 & 26 marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Cagliari:

"...Antitrust multa Moby e Cin per 29 milioni..."

(Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Ansa, Seareporter, Ferpress, La Gazzetta Marittima, Il Messaggero, Avvenire, Il Secolo XIX)

Messina:

"...Messina, inaugurato i cantieri del pontile di Giammoro..."

(Stretto Web, Ansa)

Augusta:

"...Il quadro della città non è così desolante com'è stato dipinto da Fuori Roma..." (Stretto Web)

"...Futuro del Porto roseo: lo ha detto Annunziata..." (Web Merte)

Palermo:

"...Porti, nuovo incarico per Gregory Bongiorno..." (Giornale di Sicilia)

"...Tagli alle operazioni di carico e scarico..." (Giornale di Sicilia)

"...<<Ho incontrato Messina Denaro in Toscana>>..." (Il Tirreno)

Focus:

• Zone Economiche Speciali

(La Sicilia, Gazzetta del Sud, Il Sole 24 Ore, Gazzetta del Mezzogiorno, Nuovo Quotidiano di Puglia)

Assoporti: l'Assemblea degli associati si riunisce per approvare le strategie future

(FERPRESS) – Roma, 23 MAR – Si è riunita oggi l'Assemblea degli associati di Assoporti. Tra i punti trattati, la decisione di procedere alla costituzione di gruppi di lavoro tematici composti e coordinati dai Presidenti, per l'approfondimento di argomenti d'interesse per la portualità. Alcuni dei temi oggetto dei gruppi di lavoro saranno: Mezzogiorno, Far East, Europa, Sviluppo Sostenibile, Infrastrutture, Mediterraneo, Lavoro nei porti e Piano Logistico Nazionale.

Nella stessa riunione è stato approvato il bilancio di previsione in linea con le decisioni strategiche messe in atto dall'Associazione e con il rinnovato approccio di dettaglio di spesa, simile ai bilanci delle Autorità di sistema portuale associate.

E' stato inoltre distribuito il Bollettino statistico relativo all'anno 2017 che, oltre a contenere le raffigurazioni tabellari dei dati dei porti facenti parte delle Autorità di Sistema Portuale, analizza e commenta le tendenze, collegando i dati statistici ai colli di bottiglia e alle necessità infrastrutturali del settore.

“Sono lieto di aver avviato, già dalla nostra Assemblea Programmatica del dicembre scorso, questo percorso di lavoro di squadra, “ha commentato il Presidente di Assoporti Zeno D'Agostino a margine dell'Assemblea degli associati, “Stiamo dimostrando passo dopo passo che le competenze e il know-how per rendere i nostri porti più competitivi ci sono, e i gruppi di lavoro su cui lavoreremo insieme lo confermano. “ In relazione ai dati statistici appena pubblicati, D'Agostino ha proseguito, “E' ora di mettere in chiaro quello di cui i nostri porti hanno veramente bisogno in relazione al loro potenziale e alle tendenze di mercato. Con questo documento abbiamo avviato un percorso di analisi e approfondimento che intendiamo portare all'attenzione del prossimo Governo”.

I dati del bollettino sono disponibili sul sito dell'Associazione nella sezione Documenti e Statistiche, al seguente link: <http://www.assoporti.it/node/61680>

Assoportri, cresce il commercio via mare

Genova - Nel 2017 il commercio estero dell'Italia via mare ha visto un incremento del 3,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Lo scrive **Assoportri** nel suo ultimo bollettino statistico. Le importazioni, hanno registrato un incremento 3,8%, le esportazioni del 2,9%



Genova - Nel 2017 il commercio estero dell'Italia via mare ha visto un incremento del 3,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Lo scrive **Assoportri** nel suo ultimo bollettino statistico. In particolare, le importazioni, sempre via mare, hanno registrato un incremento 3,8%, mentre le esportazioni via mare hanno registrato un aumento del 2,9%.

Le categorie di merci che hanno registrato maggiori incrementi delle importazioni via mare sono state: **materie prime secondarie, rifiuti** (+41%); mezzi di trasporto (+19,3%); altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (+19,1%). Quelle che hanno invece registrato un incremento delle esportazioni via mare sono state: **carboni fossili, ligniti, petrolio greggio e gas naturale** (+13%); mezzi di trasporto (+12%); coke e prodotti petroliferi raffinati (+9,5%); legno, prodotti in legno, carta e prodotti di carta (+8,8%); prodotti chimici e fibre sintetiche (+7,2%); prodotti alimentari, bevande e tabacchi (+2,9%).

Con 70 milioni di passeggeri nel 2015, anno dell'ultima rilevazione Eurostat, l'Italia resta saldamente prima in Europa nel traffico crocieristico ma **perde il 20%** rispetto al 2010. Nella movimentazione merci, con 462 milioni di tonnellate, l'Italia è terza nel 2016 - ultimo aggiornamento Eurostat - dopo Paesi Bassi e Regno Unito, con un calo del 7,6% sul 2011.

Per quanto riguarda invece la **movimentazione di container**, il segmento di traffico ha complessivamente registrato un lieve segno positivo pari a +0,7% (10.651.399 TEU).

Assoportri, approvato il bilancio di previsione

Roma - Si è riunita l'assemblea degli associati di Assoportri. Tra i punti trattati, la decisione di procedere alla costituzione di gruppi di lavoro tematici composti e coordinati dai presidenti, per l'approfondimento di argomenti d'interesse per la portualità



Roma - Si è riunita l'assemblea degli associati di Assoportri. Tra i punti trattati, la decisione di procedere alla costituzione di gruppi di lavoro tematici composti e coordinati dai presidenti, per l'approfondimento di argomenti d'interesse per la portualità. Alcuni dei temi oggetto dei gruppi di lavoro saranno Mezzogiorno, **Estremo Oriente**, Europa, sviluppo sostenibile, infrastrutture, Mediterraneo, lavoro nei porti e Piano logistico nazionale.

Nella stessa riunione è stato approvato il bilancio di previsione in linea con le decisioni strategiche messe in atto dall'associazione e con il rinnovato approccio di dettaglio di spesa, simile ai bilanci delle Autorità di sistema portuale associate. **È stato inoltre distribuito il Bollettino statistico relativo all'anno 2017**, che oltre a contenere le raffigurazioni tabellari dei dati dei porti facenti parte delle Autorità di Sistema Portuale, analizza e commenta le tendenze, collegando i dati statistici ai colli di bottiglia e alle necessità infrastrutturali del settore: «Sono lieto di aver avviato, già dalla nostra Assemblea Programmatica del dicembre scorso, questo percorso di lavoro di squadra - commenta il presidente di Assoportri Zeno D'Agostino a margine dell'assemblea degli associati -. Stiamo dimostrando passo dopo passo che le competenze e le conoscenze per rendere i nostri porti più competitivi ci sono, e i gruppi di lavoro su cui lavoreremo insieme lo confermano».

In relazione ai [dati statistici](#) appena pubblicati, prosegue D'Agostino, «è ora di mettere in chiaro quello di cui i nostri porti hanno veramente bisogno in relazione al loro potenziale e alle tendenze di mercato. Con questo documento abbiamo avviato un percorso di analisi e approfondimento che intendiamo portare all'attenzione del prossimo governo».

Informazioni Marittime

Mezzogiorno, ambiente e lavoro. Nascono gli 'studi'
Assoporti



Mezzogiorno, commercio asiatico, Europa, ambiente, lavoro, infrastrutture. Saranno alcuni dei temi trattati dai nuovi gruppi di lavoro costituiti all'interno di Assoporti, delineati nel corso dell'ultima assemblea dell'associazione. Saranno formati dai presidenti delle Autorità di sistema portuale. «Stiamo dimostrando passo dopo passo che ci sono le competenze e il know-how per rendere i nostri porti più competitivi, e i gruppi di lavoro su cui lavoreremo insieme lo confermano», commenta Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti.

Il bollettino statistico 2017 È stato inoltre distribuito il bollettino statistico del 2017 che, oltre a contenere le tabelle delle Adsp, collega i dati statistici ai 'colli di bottiglia' logistici e alle necessità infrastrutturali del settore. «È ora di mettere in chiaro quello di cui i nostri porti hanno veramente bisogno in relazione al loro potenziale e alle tendenze di mercato. Con questo documento abbiamo avviato un percorso di analisi e approfondimento che intendiamo portare all'attenzione del prossimo governo», commenta D'Agostino.

Infine, è stato approvato il bilancio di previsione, «in linea con le decisioni strategiche e con il rinnovato approccio di dettaglio di spesa, simile ai bilanci delle Autorità di sistema portuale associate», si legge in una nota.

Se i tempi della politica non rispettano l'economia

Ancora da completare la riforma della riforma dei porti: e in troppi temi sono i tribunali, centrali o regionali a determinare le scelte - La guerra aperta con i Comuni

ROMA - Il presidente di Assoport, Zeno D'Agostino s'è inchiodato la bocca e di questi giorni non parla: e sui contorcimenti dei partiti per la formazione di un governo stabile, anche gli imprenditori dei porti in genere stanno alla finestra. Ma non è detto che non siano preoccupati perché il problema esiste, ed è più in generale lo stato dell'arte della "riforma della riforma". E in chiave più allargata, del piano nazionale della logistica.

A.F.

(segue a pagina 10)

Se i tempi della politica

Ad essere impietosi, potremmo citare- consultate pure il web, sul tema Riforma Portuale Italia- le dichiarazioni del ministro Delrio che già nel 2016 dava la riforma per completata entro pochi mesi. Cito: 8 aprile 2014 "Entro metà maggio la riforma dei porti", firmato, ministro dei trasporti Maurizio Lupi". È solo un riferimento, ma basta.

Approvata a cavallo della fine dell'anno la "riforma della riforma", il vero stato dell'arte è che si va avanti a passo del gambero. Gli organi nazionali di coordinamento delle 15 autorità di sistema ancora non sono partiti, il ministero a sua volta stenta a star dietro ai compiti, svuotato quasi dalle varie **ANCI** di settore: sulle quali si sono abbattuti ricorsi, come nel caso dell'ACT (controllo dei trasporti) che hanno confermato l'illegittimità

della pretesa di gravare sulle spalle dei controllati, ma che è ben lungi dal concludersi. C'è da chiedersi: in questo regime in cui sono alla fine i TARA condizionare il funzionamento dei porti, chi controlla i controllori?

Sul tema delle Autorità di sistema, i loro problemi, i loro ritardi e certe insostenibilità del mondo che lavoriamo abbiamo riportato, in questo stesso numero, la lettera del presidente degli spedizionieri spezzini Laghezza. Una lettera dura, impegnata, politicamente coraggiosa, che si può condividere o no, ma che mette il dito in una delle piaghe del sistema, compresa l'incontestabile eccesso di ingerenze partitiche nel sistema. Che si riflette anche nella guerra che l'ANCI, l'associazione dei Comuni, ha dichiarato al "ritocco" della riforma che esclude i sindaci dai comitati di gestione. Un altro granello nell'ingranaggio generale, che tanto granello non è. E la preoccupazione è la solita: che i tempi della politica non tengano conto di quelli dell'economia.

Informazioni Marittime

Porto Marghera, firmata la concessione alla Pilkington fino al 2024



A Venezia si è concluso positivamente l'iter che ha condotto alla stipula della concessione pluriennale che l'Autorità di Sistema Portuale ha assegnato fino al 2024 alla Pilkington Italia Spa, la storica vetreria industriale operante a Porto Marghera. "Oggi siamo soddisfatti e orgogliosi di rilanciare ufficialmente un modello aziendale che ha dimostrato solidità e concretezza: sono queste le aziende che fanno crescere il nostro Porto e il nostro territorio" ha affermato il presidente dell'Autorità di Sistema Pino Musolino. "Siamo a fianco della Pilkington, che nella sua decisiva fase di rilancio torna a investire a Porto Marghera puntando sull'innovazione: innovazione che guarda caso, ancora una volta, parte da qui. Mentre molte voci parlano, spesso a sproposito, di Porto Marghera, diamo un segnale concreto e reale del rilancio di Porto Marghera e del futuro possibile, che comincia oggi".

Il periodo di rilancio ha avuto impatti positivi anche sul fronte occupazionale: la Pilkington Italia di Porto Marghera conta 192 dipendenti, di cui sessanta sono stati assunti recentemente a seguito della riaccensione del forno di produzione. Il fatturato dell'azienda nell'esercizio chiuso al 31 marzo 2017 è stato di circa 60 milioni di euro. L'iter amministrativo-procedurale per il rilascio della concessione pluriennale, ha reso noto l'AdSP, è stato concluso in tempi record, e ottimizzato dall'integrazione in un unico atto dell'autorizzazione e della concessione, entrambe necessarie ai sensi di legge per svolgere attività imprenditoriale.

Nella foto, da sinistra, il presidente dell'AdSP Pino Musolino e il direttore generale della Pilkington, Alessandro Michetti

Pilkington a Venezia fino al 2024

Venezia - Si è concluso positivamente l'iter per la stipula della concessione pluriennale che l'Autorità di sistema portuale ha assegnato fino al 2024 alla Pilkington Italia, la storica vetreria industriale operante a Porto Marghera



Venezia - Si è concluso positivamente l'iter per la stipula della concessione pluriennale che l'Autorità di sistema portuale ha assegnato fino al 2024 alla Pilkington Italia, la storica vetreria industriale operante a Porto Marghera. La Pilkington è fortemente legata alla storia di Marghera e del porto: lo stabilimento vetrario risale infatti al 1924, per conto della Società italiana vetri e cristalli: «Siamo soddisfatti e orgogliosi di rilanciare ufficialmente un modello aziendale che ha dimostrato solidità e concretezza: sono queste le aziende che fanno crescere il nostro porto e il nostro territorio - spiega Pino Musolino, presidente dell'Adsp -. Siamo a fianco della Pilkington, che nella sua decisiva fase di rilancio torna a investire a Porto Marghera puntando sull'innovazione: innovazione che guarda caso, ancora una volta, parte da qui». «Confermiamo la volontà di andare avanti ha rilevato il direttore generale della Pilkinton, Alessandro Michetti -, e continuare nel futuro a investire nella sede di Marghera, che per la sua posizione strategica ci consente di ricevere via mare la materia prima, e dall'altro di essere collegati con tutti i maggiori mercati europei».

Il periodo di rilancio ha avuto impatti positivi anche sul fronte occupazionale: la Pilkington Italia di Porto Marghera conta 192 dipendenti, di cui 60 sono stati assunti recentemente a seguito della riaccensione del forno di produzione. Il fatturato dell'azienda nell'esercizio chiuso al 31 marzo 2017 è stato di circa 60 milioni di euro.

PILKINGTON: FIRMATA LA CONCESSIONE FINO AL 2024



L'Autorità di sistema portuale e la vetreria industriale concludono positivamente l'iter autorizzativo per il pieno rilancio dello stabilimento a Porto Marghera

Venezia, 24 marzo 2017 – Si è concluso positivamente l'iter che ha condotto alla stipula della concessione pluriennale che l'Autorità di Sistema Portuale ha assegnato fino al 2024 alla Pilkington Italia Spa, la storica vetreria industriale operante a Porto Marghera.

La Pilkington è fortemente legata alla storia di Marghera e del porto: lo stabilimento vetrario risale infatti al 1924, per conto della Società Italiana Vetri e Cristalli. Da allora il sito produttivo ha subito diverse vicende societarie. A seguito di ristrutturazioni a livello globale, il 16 giugno 2006, il Gruppo Pilkington viene acquistato dall'azienda Giapponese Nippon Sheet Glass (NSG) mantenendo "Pilkington" un marchio primario all'avanguardia dell'industria.

Lo scorso ottobre nello stabilimento di Porto Marghera è stato acceso il nuovo forno per la produzione di vetro float. Un nuovo impianto nato in un luogo storico per la produzione del vetro a Venezia, che opera dal lontano 1932 e in cui la tecnologia float è iniziata nel 1987 che, dopo un primo rifacimento nel 2002, non ha interrotto la produzione fino al 2012. **L'innovazione è stata possibile anche grazie al rinnovamento di una buona parte degli impianti preesistenti, con importanti ricadute sulle performance di crescita,** consentendo, tra l'altro, anche la produzione di Pilkington Optiwhite™, un prodotto altamente innovativo ottenuto grazie all'attenta selezione di materie prime che rendono il prodotto finale, il vetro, particolarmente trasparente e adatto alle moderne richieste dell'industria e dell'arredamento di alta gamma.

"Oggi siamo soddisfatti e orgogliosi di rilanciare ufficialmente un modello aziendale che ha dimostrato solidità e concretezza: sono queste le aziende che fanno crescere il nostro Porto e il nostro territorio" ha affermato il Presidente dell'Autorità di Sistema **Pino Musolino**. *"Siamo a fianco della Pilkington, che nella sua decisiva fase di rilancio torna a investire a Porto Marghera puntando sull'innovazione: innovazione che guarda caso, ancora una volta, parte da qui. Mentre molte voci parlano, spesso a sproposito, di Porto Marghera, diamo un segnale concreto e reale del rilancio di Porto Marghera e del futuro possibile, che comincia oggi"*.

Venezia è sempre stata, nella sua storia, uno dei centri fondamentali dell'industria vetraria, per la rete di trasporti navali che ieri come oggi la collega con i luoghi di produzione della materia prima, per la sua vocazione commerciale ma soprattutto per le capacità tecniche che qui prima che altrove si sono espresse in questo settore.

"Con la firma di oggi confermiamo la volontà di andare avanti, e continuare nel futuro a investire nella sede di Marghera, che per la sua posizione strategica ci consente di ricevere via mare la materia prima, e dall'altro di essere collegati con tutti i maggiori mercati europei" ha affermato al termine della stipula il Direttore Generale della Pilkington, **Alessandro Michetti**.

Il periodo di rilancio ha avuto impatti positivi anche sul fronte occupazionale: la Pilkington Italia di Porto Marghera conta 192 dipendenti, di cui sessanta sono stati assunti recentemente a seguito della ri-accensione del forno di produzione. Il fatturato dell'azienda nell'esercizio chiuso al 31 marzo 2017 è stato di circa 60 milioni di euro.

- segue

In chiusura, il Presidente Musolino ha voluto sottolineare che *“l’iter amministrativo-procedurale per il rilascio della concessione pluriennale è stato concluso in tempi record, e ottimizzato dall’integrazione in un unico atto dell’autorizzazione e della concessione, entrambe necessarie ai sensi di legge per svolgere attività imprenditoriale: un’ottimizzazione che è stata possibile da un lato grazie a una performance procedurale innovativa condotta in sinergia dagli Uffici competenti dell’Autorità di Sistema Portuale e dall’altro dalla piena operatività della Pilkington nei vari step che hanno condotto alla firma”*.

Inquadramento storico del sito di Pilkington Italia Porto Marghera

Lo stabilimento vetrario di Porto Marghera (VE) risale al 1924 quando venne installato un grande forno che alimentava due macchine di tiraggio orizzontale di vetro piano, per conto della Società Italiana Vetri e Cristalli. Da allora lo stabilimento subì diverse vicende societarie, aggregandosi dapprima con la Società Italiana Coke (1927) per sfruttare il gas di cokeria sotto il patrocinio del Gruppo Fiat.

Successivamente la società, divenuta Vetrocoke (1959), passò alla Montecatini (1968) e all’EGAM (1974), entrando a far parte delle società a partecipazioni statali (ENI/AGIP Carbone).

Nel 1980 la Vetrocoke cessò di esistere e nacque la Italiana Coke S.p.A. di proprietà dell’ENI-Agip Carboni, che nel 1981 si separò in Veneziana Vetro S.p.A. per la sezione vetri (proprietà EFIM, altro gruppo a partecipazione statale) e Italiana Coke S.p.A. per la sezione coke (di proprietà dell’ENI). In seguito (1986) la Veneziana Vetro S.p.A. trasformata in Società Veneziana Vetro S.p.A. divenne parte integrante del polo pubblico del vetro avente come capogruppo la SIV, Società Italiana Vetro di San Salvo-Chieti (esistente dagli anni '60 e di proprietà anch’essa dell’EFIM).

Nel 1987 venne realizzato il moderno impianto Float che, dal 1988 produce vetro piano destinato esclusivamente al mercato dell’Edilizia. Nel Dicembre 1993 il gruppo SIV fu acquistato dalla joint-venture Pilkington-Techint che volle incorporare la Società Veneziana Vetro nella SIV. Rafforzando l’orientamento dell’insediamento produttivo di Venezia, dal Marzo 1994 è stata costituita la Divisione Edilizia con il compito di commercializzare tutti i prodotti vetrari per l’edilizia nell’ambito del Gruppo SIV, qualsiasi fosse il luogo di produzione o la provenienza esterna.

Nel Dicembre 1995 la proprietà della SIV S.p.A. diventa al 100% della Pilkington, leader tecnologico nell’industria globale di vetro piano, con attività produttive in 24 paesi su cinque continenti e uffici commerciali in 130 paesi.

Dal 1996 avviamento della produzione di vetro stratificato di sicurezza in lastre di dimensioni fino a 6000 mm x 3210 mm. Sempre in quell’anno l’azienda ottiene la certificazione per il Sistema di Gestione Qualità secondo la norma UNI EN ISO 9002; nel 1999 Pilkington Italia S.p.A. ottiene la certificazione per il Sistema di Gestione Ambientale secondo la norma UNI EN ISO 14001 e viene avviato il progetto Lavoro Sicuro per il sistema di gestione della sicurezza.

A seguito di ristrutturazioni a livello globale, il 16 giugno 2006, il Gruppo Pilkington viene acquistato dall’azienda Giapponese Nippon Sheet Glass (NSG) mantenendo “Pilkington” un marchio primario all’avanguardia dell’industria. L’associazione di due leader tecnologici con affermata esperienza di collaborazione ha creato un preminente fornitore globale e innovatore nel campo industriale.

Oggi, NSG Group è uno dei più grandi produttori mondiali di vetro e di sistemi di vetro in tre principali aree di business: Automobile, Edilizia e Vetro Tecnico. L’attività “Automotive” comprende il vetro per il primo equipaggiamento auto e i pezzi di ricambio originali nonché i mercati dei vetri per il trasporto specializzato. L’attività “Architectural” fornisce vetro per l’edilizia e per le applicazioni dell’energia solare. L’attività “Technical Glass” comprende il vetro ultra sottile per schermi digitali, lenti e guide di luce per stampanti nonché fibre di vetro utilizzate nei separatori di batterie e nelle cinghie dentate di motori.

Porti: Serracchiani, Monfalcone entra in mosaico logistico del Friuli Venezia Giulia

(FERPRESS) – Roma, 23 MAR – “Con il definitivo ingresso del porto di Monfalcone si compone un mosaico delle infrastrutture e della logistica che renderanno il Friuli Venezia Giulia una delle aree più competitive del Paese”. Lo ha affermato ieri sera Debora Serracchiani, presidente uscente della Regione e deputata Pd, commentando l’approvazione definitiva in Consiglio dei Ministri, su proposta del Presidente Paolo Gentiloni e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio, di un regolamento, da attuarsi mediante decreto del Presidente della Repubblica, che prevede l’inserimento del porto di Monfalcone all’interno dell’Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale.

Per Serracchiani “viene conseguito così uno degli obiettivi su cui da presidente della Regione mi sono impegnata in prima persona, guardando a un disegno complessivo di rafforzamento e integrazione dei nodi e delle reti infrastrutturali di un territorio che deve smettere di proclamarsi ‘piattaforma logistica’, perché finalmente può cominciare ad esserlo davvero”.

“Credo che questo risultato potrà essere consolidato e potrà generare più valore attraverso il coinvolgimento e la responsabilizzazione di tutti i soggetti del territorio, in un sistema che superi la frammentazione del policentrismo ma che – ha concluso – sia comunque organico ed equilibrato”.

Il Nautilus

Serracchiani: Monfalcone entra in mosaico logistica FVG



MONFALCONE – “Con il definitivo ingresso del porto di Monfalcone si compone un mosaico delle infrastrutture e della logistica che renderanno il Friuli Venezia Giulia una delle aree più competitive del Paese”. Lo ha affermato Debora Serracchiani, presidente uscente della Regione e deputata Pd, commentando l’approvazione definitiva ieri in Consiglio dei Ministri, su proposta del Presidente Paolo Gentiloni e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio, di un regolamento, da attuarsi mediante decreto del Presidente della Repubblica, che prevede l’inserimento del porto di Monfalcone all’interno dell’Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale.

Per Serracchiani “viene conseguito così uno degli obiettivi su cui da presidente della Regione mi sono impegnata in prima persona, guardando a un disegno complessivo di rafforzamento e integrazione dei nodi e delle reti infrastrutturali di un territorio che deve smettere di proclamarsi ‘piattaforma logistica’, perché finalmente può cominciare ad esserlo davvero”.

“Credo che questo risultato potrà essere consolidato e potrà generare più valore attraverso il coinvolgimento e la responsabilizzazione di tutti i soggetti del territorio, in un sistema che superi la frammentazione del policentrismo ma che – ha concluso – sia comunque organico ed equilibrato”.

Dagli Asburgo ai cinesi Trieste si scopre capolinea della nuova Via della Seta

PAOLO RUMIZ, TRIESTE

Traffici commerciali via ferrovia quintuplicati in un anno. Delegazioni cinesi a spasso con valigette 24ore. Ristoranti affollati da tedeschi, austriaci, canadesi, americani. Porto in forte ripresa, sindaco sommerso da proposte d'investimento in denaro sonante. E, ancora, russi con borse piene di dollari e caviale, ungheresi disposti a tutto pur di avere uno sbocco al mare, mega-navi da crociera in cerca di un terminal alternativo a Venezia. Questo mentre la città incamera i 600mila metri quadrati del semideserto porto vecchio appena sdemanializzato, e nei bar discute di se stessa come capolinea della nuova Via della Seta. Ritrovandosi, con un pizzico d'orgoglio, un po' al centro del mondo dopo decenni di letargo. Con America, Russia, Cina e persino Turchia in competizione per Trieste, la città si trova davanti alla

seconda grande occasione della sua storia dopo la creazione del porto franco, due secoli fa, su decisione Imperial-regia di Vienna. «Viviamo una serie di fortunate coincidenze», spiega l'ex senatore del Pd Francesco Russo che, in un blitz memorabile, ha fatto passare qualche tempo fa la legge sullo sblocco dei punti franchi, aggirando un fronte maggioritario di gelosie e immobilismi, e da mesi – in un clima ecumenico inusuale per l'Italia – lavora in tandem con il sindaco di Forza Italia, Roberto Dipiazza, e l'autorità portuale. La Bella Addormentata si risveglia. C'è un porto che ha chiuso coi favoritismi gestiti da una cricca e fa fruttare i suoi vantaggi doganali, superiori a quelli di Amburgo in ambito Ue. C'è l'interesse dei cinesi, che hanno subito reagito all'apertura "triestina" di Gentiloni sulla Via della Seta, e oggi trattano per avere un terminal europeo più centrale di quello – già acquisito – del Pireo. C'è infine il porto antico restituito alla città, tutto da reinventare: operazione che, se messa a frutto, comporterebbe un investimento fino a cinque miliardi di euro. Al momento, lo spazio più appetibile del Mediterraneo. Torna il brivido degli anni grandi. Il mercato immobiliare è in ripresa dopo la grande

depressione: stranieri danarosi fanno la fila in Comune per le pratiche di allacciamento utenze. Sandro Beltrame, impresario del settore: «Arrivano tante aziende qualificate con manager che devono sistemarsi in città. Broker, specie da Vienna, acquistano appartamenti, e puntano sulla bellezza e civiltà del luogo. Gente che non batte ciglio di fronte a nessuna cifra». Anche le assicurazioni fiutano l'affare. Allianz lavora alla nuova sede, che sarà il palazzo più tecnologico di Trieste, e le Generali (primo esportatore italiano di vino in Cina) scoprono nel porto franco una nuova frontiera, in campo logistico, dopo anni di strisciante smobilitazione decisionale in favore del Lombardo-veneto. Trieste avrà la capacità di sfruttare l'occasione senza farsi travolgere? I cinesi non sono l'impero asburgico. Hanno colonizzato il porto di Atene reclutando manodopera greca con paghe da terzo mondo, e qui

si vorrebbe instaurare con loro un rapporto più equilibrato. Poi ci sono i russi che hanno pochi scrupoli (vedi l'allarmante caso inglese) a infiltrarsi ovunque e hanno capito che oggi, per avere uno sbocco al mare, non è più necessaria una guerra e basta affittare un terminal. I turchi, che hanno già scelto Trieste come capolinea del loro traffico *ro-ro* con il Centro Europa, ora si riprendono la Bosnia come per ricostruire l'impero ottomano mentre Mosca si è già comprata mezza Dalmazia. Pare il "Grande Gioco" ottocentesco per il controllo dell'Afghanistan. L'Adriatico scotta. Non è un caso che da un anno l'ex consulente della Casa Bianca Robert Kaplan lavori sul tema battendo i porti della zona. I risvolti politici non sono secondari. L'improvvisa effervescenza di Trieste ha spiazzato un po' tutti, a partire

dal vicino porto sloveno di Capodistria, evidenziandone i limiti (nessuna concessione di aree a privati) e le lentezze, soprattutto nel raddoppio dell'unico binario di collegamento con la Mitteleuropa. Un'onda di proteste si è levata contro il premier di Lubiana, Miro Cerar, portandolo alle dimissioni, con conseguenti nuove elezioni. Una frenata che rischia di far perdere alla Slovenia il treno dei finanziamenti europei a vantaggio del concorrente italiano.

Nella sua tana con affaccio sulla piazza più bella d'Italia, il sindaco plana come un falchetto su un tavolone in noce dove è sempre aperta la planimetria di una città in effervescenza. «Sono come drogato - scherza - vivo un bel sogno e ho paura di svegliarmi. Ogni minuto si aprono opportunità, sono assediato di proposte». E giù col dito sulla mappa, a indicare un mondo possibile a filo di mare. Da una marina a un terminal traghetti, da un magazzino a un polo scientifico, da un polo fieristico a un centro congressi. «Ora è importante che la burocrazia non blocchi tutto con le sue lentezze, e semmai ci aiuti a non rallentare questa magnifica rincorsa verso il futuro». Intanto la città è come se di sindaci ne avesse due. L'altro è il presidente del porto, Zeno D'Agostino, veronese, scelta indovinata del pd Roberto Cosolini, predecessore di Di Piazza. Il raggio d'azione del nuovo manager è quasi totale, allargato al controllo dei punti

franchi. Attorno a lui, un pacchetto di mischia trasversale che lavora per Trieste, formato dalla pd Debora Serracchiani, ex presidente regionale ora in Parlamento, dallo stesso Russo, dal primo cittadino di centro-destra, dal segretario generale del Comune Santi

Terranova e dal direttore del porto Mario Sommariva. «Ci chiamiamo anche all'una di notte per risolvere subito le cose», gioisce il sindaco in preda a frenesia immobiliare. La gestione precedente del porto, sponsorizzata da una lobby di centrodestra, era stata disastrosa. Congelamento del piano regolatore, magazzini affittati ad "amici" per cifre irrisorie, cooperative a gestione bulgara, grandi compagnie marittime tenute a distanza per proteggere i pesci piccoli. «Le cose sono cambiate», spiega

Sergio Bologna, consulente ministeriale per la logistica. «Con la benedizione del ministro Delrio e della governatrice Serracchiani, è nata un'agenzia che ha regolarizzato il lavoro e si sono abbattuti i costi di manovra per le ferrovie all'interno del porto. Questo ha attirato compagnie e fatto fruttare i vantaggi della franchigia con operazioni immobiliari intelligenti». Risultato: aumento esponenziale dei traffici, e il presidente del porto stabilmente in Cina a fare affari.

Il timore, ora, è che la nuova centralità di Trieste ingelosisca i concorrenti italiani e soprattutto la maggioranza "etnica" friulana della regione che non perdona all'ex governatrice, udinese, di essersi tanto spesa per una città di lingua veneta, minoritaria. Attraverso il candidato presidente regionale Max Fedriga, la Lega si è dichiarata a favore della continuità nella gestione portuale, ma una parte di Forza Italia non ha fatto mistero di voler silurare - dopo il voto alle imminenti regionali - un presidente del porto che ha avuto il torto di mettersi di traverso rispetto a certe lobby e di far decollare il capoluogo regionale. Ma c'è un rischio ulteriore: una "gestione spezzatina" del rilancio del porto vecchio e la difficoltà a valutare certe offerte sapendo che le mafie pagherebbero denaro sonante per fare del porto di Maria Teresa la più grande "lavatrice" del Mediterraneo. Da qui la necessità di non lasciare la partita nelle mani di pochi e avviare al più presto una società di gestione di solida competenza tecnica. Il sindaco lo sa: la partita non può giocarla da solo. Ma intanto si lavora, e una vivificante aria nuova è scesa sulla città. La stazione austro-ungarica di Campo Marzio - collegamento più breve con la Germania - sarà riaperta al traffico turistico dopo mezzo secolo di letargo. Il collegamento ferroviario diretto con l'aeroporto regionale è stato appena inaugurato e un pool di teste pensanti sta già lavorando al grande appuntamento del 2020, Trieste capitale europea della scienza. E c'è la regata Barcolana, la più grande del Mediterraneo, che celebra il suo cinquantenario come un nuovo sponsalizio di Trieste col mare.

Una porta sull'Est
A fianco: una veduta aerea di Trieste e del suo moderno porto industriale, che nel 2017 ha avuto un anno da record con quasi 62 milioni di tonnellate di merce movimentata. Aumenti i record anche per i container e il traffico ferroviario. A destra, il Borgo teresiano, il quartiere voluto da Maria Teresa d'Austria e realizzato interrando le saline della città. Sotto: da sinistra, i visitatori durante l'Open Day del porto e una nave da crociera ormeggiata in città



Il reportage Risveglio di una città

Dagli Asburgo ai cinesi Trieste si scopre capolinea della nuova Via della Seta

La storia



Imperatrice Maria Teresa d'Austria (1717-1780) ebbe un ruolo decisivo per Trieste, trasformandola da terra di frontiera al porto sulla Mitteleuropa



Dal veliero al transatlantico: la piazza principale di Trieste è divenuta nel 1918 piazza Unità d'Italia e il suo molo in una foto Alinari di fine Ottocento



Ritorno all'Italia: le celebrazioni del 4 novembre 1954. Pochi giorni prima, il 26 ottobre, i bersaglieri erano entrati in città accolti dalla folla festante

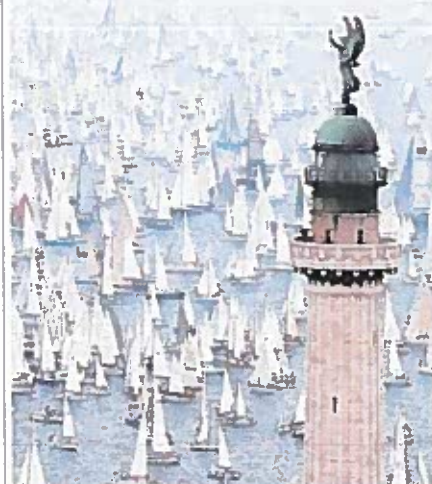
PAOLO RUMIZ, TRIESTE

Traffico commerciale via ferrovia quintuplicati in un anno. Delegazioni cinesi a spasso con valigette e 200.000 dollari. Ristoranti affollati da tedeschi, austriaci, canadesi, americani. Porto in forte ripresa, sindaco sommerso da proposte d'investimento in denaro sonante. E, ancora, russi con borse piene di dollari e caviale, ungheresi disposti a tutto pur di avere uno sbocco al mare, mega navisti e merciera in cerca di un terminal alternativo a Venezia. Questo, mentre la città incamiera 1600 mila metri quadrati del semideserto porto vecchio appena ademanalizzato, e nel bar discute del se stesso come capolinea della nuova Via della Seta. Ritrovandosi, con un pizzico di orgoglio, un po' al centro del mondo dopo decenni di letargo. Con America, Russia, Cina e persino Turchia in competizione per Trieste, la città si trova davanti alla seconda grande occasione del porto franco, due secoli fa, su decisione imperiale regala di Vienna. «Viviamo una serie di fortunate coincidenze», spiega l'ex senatore del Pd Francesco Russo che, in un'abitazione memorabile, ha fatto passare qualche tempo fa la legge sullo sblocco dei porti franchi, aggiungendo un fronte maggioritario di gesuite e immobilisti, e da mesi - in un clima ecumenico inusuale per l'Italia - la sta in tandem con il sindaco di Forza Italia, Roberto Diplazza, e l'autorità portuale, La Bella Addormentata si risveglia. C'è un porto che ha chiuso col favorirlami gestiti da una greca e fa fruttare i suoi vantaggi doganali superiori a quelli di Amburgo in ambito l'e. C'è l'interesse dei cinesi, che

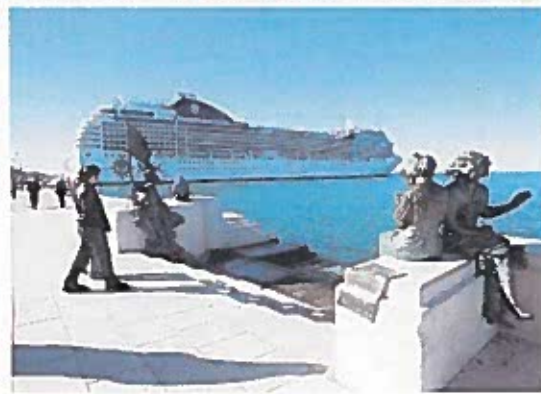
Traffici ferroviari quintuplicati in un anno. Ristoranti affollati di delegazioni straniere. Porto in rapidissima ripresa

hanno subito reagito all'apertura "triestina" di Gentiloni sulla Via della Seta, e oggi trattano per avere un terminal compatto più centrale di quello - già acquisito - del Pireo. C'è infine il porto antico restituito alla città, tutto da reinventare: operazione che, se messa a frutto, comporterebbe un investimento fino a cinque miliardi di euro. Al momento, in spazio più appetibile del Mediterraneo. Torna il brivido degli anni grandi. Il mercato immobiliare è in ripresa dopo la grande

depressione: stranieri danarosi fanno la fila in Comune per le pratiche di allaccamento utenze. Sandro Beltrame, impresario del settore: «Arrivano tante aziende qualificate con manager che devono sistemarsi in città. Broker, specie da Vienna, acquistano appartamenti, e puntano sulla bellezza e civiltà del luogo. Gente che non batte ciglio di fronte a nessuna cifra». Anche le assicurazioni filano l'affare. Alleanza lavora alla nuova sede, che sarà il palazzo più tecnologico di Trieste, e le Generali (prima esportatore italiano di vino in Cina) scoprono nel porto franco una nuova frontiera. In campo logistico, dopo anni di strisciante snobbamento decisionale in favore del Lombardo Veneto, Trieste avrà la capacità di sfruttare l'occasione senza farsi travolgere? I cinesi non sono l'impero asburgico. Hanno colonizzato il porto di Atene reclutando manodopera greca con paghe da terzo mondo, e qui si vorrebbe instaurare con loro un rapporto più equilibrato. Poi ci sono i russi che hanno pochi scrupoli (vedi Pallarmone caso inglese) a infiltrarsi ovunque e hanno capito che oggi, per avere uno sbocco al mare, non è più necessario una guerra e basta affittare un terminal. I turchi, che hanno già scelto Trieste come capolinea del loro traffico con il Centro Europa, ora si riprendono la Bosnia come per ricostituire l'impero ottomano mentre Slovenia si è già comprata mezza Albania. Fare il "Grand-Gloce" ottocentesco per il controllo dell'Afghanistan. L'Afghanistan scotta. Non è un caso che da un anno l'ex consulente della Casa Bianca Robert Kaplan lavori sul tema battendo i porti della zona. I travolti politici non sono secondari. L'improvvisa effervescenza di Trieste ha spiazzato un po' tutti, a partire



La storica regata compie mezzo secolo. Nel 2020 la storica regata internazionale Barceloneta (nel 2017, con 2.101 imbarcazioni iscritte, è stata la più affollata del mondo) e celebra il suo cinquantenario, come un nuovo sposalino di Trieste col mare



dal vicino posto sba erano di Capodistria, evidenziandone i limiti finessimo una concessione di area a privati e lentezze, soprattutto nel raddoppio dell'unico binario di collegamento con la Mitteleuropa. Un'ondata di proteste si è levata contro il premier di Lubiana, Alenka Brucnik, portandolo alle dimissioni, con conseguenti nuove elezioni. Una frenata che rischia di far perdere alla Slovenia il treno dei finanziamenti europei a vantaggio del concorrente italiano.

Nella sua lana con affacciò sulla piazza più bella d'Italia, il sindaco plana come un falco fetto su un favolone in roccia dove è sempre aperta la pianimetria di una città in effervescenza. «Sono come drogato - scherza - vivo un bel sogno e ho paura di svegliarmi. Ogni minuto si aprono opportunità, sono assediato di proposte. E giro col dito sulla mappa, a indicare un mondo possibile a filo di mare. Da una marina a un terminal frangeflutti, da un magazzino a un polo scientifico, da un polo fieristico a un centro congressi. «Ora è importante che la burocrazia non blocchi tutto così le sue lentezze, e semmai ci aiuti a non rallentare questa magnifica rincorsa verso il futuro». Intanto la città è come se di sindaci ne avesse due. L'altro è il presidente del porto, Zeno D'Agnolino, veronese, scelta indicata dal pd Roberto Cossolini, predecessore di Dipiazza. Il raggio d'azione del nuovo manager è quasi totale, allargato al controllo dei punti franchi. Attorno a lui, un pacchetto di mischia trasversale che lavora per Trieste, formato dalla pd Debora Serracchiani, ex presidente regionale ora in Parlamento, dallo stesso Russo, dal primo cittadino di centro destra, dal segretario generale del Comune Santi

Terminava e dal direttore del porto Mario Sommariva. «Lì ci aiutiamo anche all'ora di notte per risolvere subito le cose», gioisce il sindaco in preda a frenesia immobiliare. La gestione precedente del porto, sponsorizzata da una lobby di centro sinistra, era stata disastrosa. Congelamento del piano regolatore, magazzini affittati ad "amici" per cifre irrisorie, cooperative a gestione bulgara, grandi compagnie marittime tenute a distanza per proteggere i pesci piccoli. «Le cose sono cambiate», spiega

“Vivo un sogno e ho paura di svegliarmi — dice il sindaco Dipiazza — Ora spero che la burocrazia non blocchi tutto”

Sergio Bologna, consulente ministeriale per la logistica. «Con la beneplacite del ministro delrio e della giornalista Serracchiani, è nata un'agenzia che ha regolarizzato il lavoro e ci sono addirittura i costi di manomra per le ferrovie all'interno del porto. Questo ha attirato compagnie e fatto fruttare i vantaggi della franchigia con operazioni immobiliari intelligenti. Risultato: aumento esponenziale del traffico, e il presidente del porto stabilmente in Cina a fare affari.

Il timore, ora, è che la nuova centralità di Trieste inglobi la concorrenza italiana e soprattutto la maggioranza "etnica" friulana della regione che non perdona all'ex governatrice, udinese, di essersi tanto speso per una città di lingua veneta, minoritaria. Attraverso il candidato presidente regionale Max Fedriga, la Lega si è dichiarata a favore della continuità nella gestione portuale, ma una parte di Forza Italia non ha fatto mistero di voler sbarare - dopo il voto alle elezioni regionali - un incubente del porto che ha avuto il torto di metterci di traverso rispetto a certe lobby e di far decollare il capoluogo regionale. Ma c'è un rischio ulteriore: una "gestione spezzatino" del rilancio del porto vecchio e la difficoltà a valutare certe offerte sapendo che le mafie pagherebbero denaro soltanto per fare del porto di Maria Teresa la più grande "lavatrice" del Mediterraneo. Da qui la mescolanza di non lasciare la partita nelle mani di pochi e arrivare al più presto una società di gestione di solida competenza tecnica. Il sindaco fuor: la partita non può giocarla da solo. Ma intanto si lavora, e una vivificante aria nuova è secesa sulla città. La stazione austroungarica di Campo Marzio - collegamento più fureo con la Germania - sarà riporta al traffico turistico dopo mezzo secolo di letargo. Il collegamento ferroviario diretto con l'aeroporto regionale è stato appena inaugurato e un pool di teste pensanti sta già lavorando al grande appuntamento del 2020, Trieste capitale europea della scienza. E c'è la regata Barcolana, la più grande del Mediterraneo, che celebra il suo cinquantenario come un nuovo spazzolio di Trieste col mare.

A SAVONA DRAGAGGI E 4,5 MILIONI DI INVESTIMENTI PER ACCOGLIERE IL GIGANTE "SMERALDA"

Costa torna nel porto di Genova

Nel 2019 "Fortuna" imbarcherà ogni venerdì. Le navi Aida fanno rotta su Spezia

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Dopo 15 anni Costa Crociere tornerà a imbarcare passeggeri a Genova: la compagnia di navigazione genovese controllata dal gruppo Carnival posizionerà infatti a partire da marzo 2019 la "Costa Fortuna" (3.400 passeggeri, realizzata dalla Fincantieri di Sestri Ponente nel 2003) presso le Stazioni Marittime di Genova.

La nave, attualmente in Cina, tornerà nel Mediterraneo per effetto del posizionamento in Oriente della "Costa Venezia" (4.300 passeggeri), che uscirà a inizio 2019 dai cantieri di Monfalcone. "Fortuna", che scalerà anche La Spezia e imbarcherà a Genova ogni venerdì fino a novembre, porterà alla città 150 mila persone.

A novembre 2019 e per tutto l'inverno arriverà poi a Savona "Costa Smeralda" (6.600 passeggeri): la nave, che sarà ap-

pena uscita dai cantieri di Turku, sarà la più grande mai arrivata sotto la Torretta. L'Autorità di sistema portuale ha previsto il dragaggio dei fondali a Savona, mentre Costa investirà 4,5 milioni per l'adeguamento del Palacrociere e l'acquisto di due nuove passerelle.

Palomba ha inoltre specificato che, visti i piani di crescita della compagnia, il rapporto tra Costa e Genova «è destinato a crescere anche oltre il 2019». Il manager ha anche rivelato l'interesse della compagnia - forte della concessione ponte appena vinta sulla Stazione marittima della Spezia - a portare nel Golfo dei Poeti (dove arriverà anche "Smeralda") toccate della controllata tedesca Aida, come tappa per le crociere in partenza dalle Baleari.

Per il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, queste novità sono «un ottimo gioco di squadra fra le istituzioni e

la compagnia che ha portato a costruire iniziative di valorizzazione a favore del territorio ligure e sta dando grandi risultati e benefici concreti». Al di là del caso della Spezia, che vede già manifesto l'interesse di Rci e Msc alla fine della concessione-ponte di Costa, i waterfront delle città liguri a partire dal BluePrint genovese, potrebbero rappresentare un'ulteriore occasione di investimento sul territorio per le compagnie, e in questo senso, spiega Toti, «faremo tutta l'attività di moral suasion possibile».

«Rivedere le navi Costa nel nostro porto sarà motivo di orgoglio e migliaia di turisti raggiungeranno Genova» dice il sindaco Marco Bucci. Costa Crociere intanto si prepara a celebrare i 70 anni (il 31 marzo) con tre iniziative: la Partita del cuore, una festa e una mostra fotografica.

BY NC ND AL CUNICIRITIRISERVA11



La "Costa Smeralda" sarà a Savona a partire da novembre 2019

Ferpress

Genova: giornata di confronto aperto tra la Guardia costiera e rappresentanti delle compagnie armatoriali operanti in Liguria

(FERPRESS) – Genova, 23 MAR – Si è svolto ieri a Genova un incontro tra il comandante della Guardia Costiera della Liguria, Ammiraglio Ispettore (CP) Nicola Carlone, ed i responsabili della gestione delle compagnie armatoriali italiane (DPA – *Designed Person Ashore*) che operano sotto il controllo delle Capitanerie di Porto liguri.

Alla riunione hanno partecipato anche i rappresentanti delle compagnie che, pur avendo sede societaria in altre regioni, hanno in assetto unità mercantili che scalano regolarmente lo specchio di mare, pari a circa 12.850 Km², nel quale la Direzione marittima è competente per il coordinamento di tutte le attività di ricerca e soccorso in mare.



Hanno aderito all'incontro circa 40 compagnie di navigazione, operanti in tutti i settori del trasporto marittimo: naviglio passeggeri, mezzi rotabili, carico generale, container, traffico petrolifero e rimorchio.

È stato un momento di confronto intenso e molto proficuo, nel corso del quale è stato dato ampio spazio all'importanza di riportare con priorità ed immediatezza ogni notizia di incidente o mancato incidente all'Autorità marittima.

L'occasione ha costituito, inoltre, momento di confronto sui temi dell'ottimizzazione delle procedure connesse alle ispezioni ed alle verifiche al naviglio di bandiera, le nuove esigenze di cyber security in campo marittimo, le procedure d'investigazione tecnica sugli incidenti marittimi, le certificazioni di competenza degli Ufficiali di bordo con incarichi rivolti prioritariamente al funzionamento e alla sicura gestione della nave.

“Lo scambio di idee con i rappresentanti dell'armamento – rileva una nota della Guardia Costiera di Genova – è stato costruttivo, specie sulle tematiche di maggiore importanza. In particolare, denominatore comune condiviso dai presenti è stato l'impegno al raggiungimento del cosiddetto “zero accident”. L'esperienza di confronto si è, così, rivelata assolutamente positiva e può, quindi, considerarsi la prima di una serie d'incontri con il mondo marittimo ligure (e non solo) teso a condividere ed approfondire le tematiche sottese al comune obiettivo dell'elevazione degli standard di sicurezza in mare”.

The Medi Telegraph

Container, One scalda i motori e punta sui porti liguri

Genova - I vertici italiani del gruppo: «Navi al Vte, studiamo La Spezia».



Genova - Il cronoprogramma è già stato stabilito. Preciso e in silenzio, come la trattativa che ha portato alla nascita di [One](#), la "nuova" compagnia marittima giapponese che ha unito i tre storici operatori del Sol Levante: K Line, Mol e Nyk.

Dal primo giorno di aprile sarà operativo il nuovo marchio: «Color magenta, non passa inosservato» commenta **Angelo Chiarlo, lunga esperienza nel settore**, a capo di Mol e ora alla guida della filiale italiana del nuovo colosso giapponese del trasporto contenitori. Oltre 250 navi (il 40% di proprietà) si preparano alla sfida: «L'unione delle tre compagnie era indispensabile per stare sul mercato - racconta Chiarlo -. La trattativa è stata fatta in silenzio, ma l'aggregazione è di rilievo: sul piatto sono state messe le navi e tre miliardi di dollari di capitale per partire». Lo scopo è uscire dalla nicchia e diventare globali: «Non possiamo raggiungere i top carrier del settore, pur avendo un numero rilevante di navi, ma vogliamo essere *big enough to survive, small enough to care*, come ha spiegato il nuovo amministratore delegato di One, l'inglese [Jeremy Nixon](#) ». Significa crescere «mantenendo le dimensioni giuste per garantire attenzione al cliente, ma andando controcorrente rispetto alle "grandi" ». L'arrivo del manager inglese è stato simbolico: uno straniero alla guida delle tre compagnie giapponesi è un «fatto rilevante, che spiega la nostra nuova propensione al mercato globale: abbiamo anche spostato la sede di One a Singapore, la capitale dell'industria marittima». Anche gli uffici genovesi delle tre compagnie si uniranno: «Da settembre saremo **a Sampierdarena nella torre del Wtc**. Ci siamo uniti, avremo 103 dipendenti, e a tutti verrà garantita la continuità lavorativa».

Genova rimane strategica per la compagnia: «I due servizi sul Mediterraneo sono stati ristrutturati: uno sarà dedicato prevalentemente al mercato spagnolo, l'altro a quello italiano e francese». Potrebbe esserci un cambiamento di porti e terminal, non di volumi. One rappresenta un quinto dei contenitori di origine asiatica movimentati sulle banchine liguri: è uno dei grandi clienti

- segue

del [porto di Genova](#) con il 23% dei volumi da e per l'Estremo Oriente: «Sono previsti oltre 200 mila teu l'anno. Attualmente le nostre navi scalano Genova - spiega Chiarlo - con **portacontainer da 14 mila teu al Vte**, scelto anche per il piano di forte innovazione che diventerà presto realtà e che potrà garantire grande efficienza, oltre a una forte attenzione all'aspetto ambientale e allo sviluppo dei collegamenti ferroviari. Anche La Spezia potrà svilupparsi: «Noi ci crediamo e pensiamo di poter crescere» approfittando degli spazi lasciati liberi da Msc. C'è anche un disegno strategico che punta sulla copertura totale dei porti Italiani e in particolare sull'Adriatico. È un piano a medio termine con un orizzonte di tre anni».

Sul mercato globale One è fiduciosa, come spiega il **Customer Service manager Roberto Giovannetti**: «Ci sarà ancora qualche aggregazione, ma riteniamo sarà marginale. Siamo un gruppo sano e senza debiti: pensiamo che con il nostro ingresso potremo contribuire ad aiutare la tendenza positiva nel settore contenitori».

Porti: il 30% del commercio tra Italia e Cina passa da Genova

Convegno del gruppo Clas-Bocconi sulla Via della Seta



"Il 30% di tutti gli scambi commerciali intrattenuti tra Italia e Cina transita attraverso il porto di Genova". Lo ha evidenziato il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Marco Sanguineri al convegno "The Silk Road in the new perspective of Eurasian Connectivity", organizzato a Genova da Gruppo Clas, società di consulenza guidata da Franco Senn dell'Università Bocconi. Sanguineri ha presentato alla platea, di cui facevano parte anche accademici e rappresentanti delle istituzioni cinesi, il modello di governance del sistema portuale formato da Genova e Savona, soffermandosi poi sulle dotazioni infrastrutturali dei due scali e sull'attuale stato dei traffici con il Far East, "che sono già considerevoli, ma che potranno aumentare ancora grazie agli investimenti di prossima finalizzazione come il terminal di Calata Bettolo a Genova e la piattaforma container di Apm Terminals e Cosco a Vado Ligure".

Dopo l'intervento di Francesco Maresca, consigliere comunale con delega al porto e al waterfront, che ha portato i saluti del sindaco di Genova Marco Bucci, Franco Senn ha quindi spiegato che la nuova 'Via della Seta', "piuttosto che una direttrice lineare, andrebbe immaginata come un insieme di connessioni di vario tipo nell'area continentale dell'Asia, regione oggi non valorizzata come potrebbe ma che proprio per questo offre grandi occasioni di crescita".

Potenzialità in ambito infrastrutturale, ma anche energetico e di sviluppo urbano, "di cui certamente anche le aziende italiane potranno beneficiare" ha assicurato il docente della Bocconi. "L'Unione Europea il prossimo luglio dovrebbe diffondere una comunicazione formale in cui definirà il nuovo concetto di 'Eurasian Connectivity', proprio riguardo le opportunità di relazione tra il Vecchio Continente e il Far East".

Il 30% del commercio tra Italia e Cina passa dal porto di Genova

Genova - Lo sostiene il segretario generale dell'Authority Marco Sanguineri.



Genova - «Il 30% di tutti gli scambi commerciali intrattenuti tra Italia e Cina transita attraverso il porto di Genova». Lo ha evidenziato il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Marco Sanguineri al convegno «The Silk Road in the new perspective of Eurasian Connectivity», organizzato a Genova da Gruppo Clas, società di consulenza guidata da Franco Senn dell'Università Bocconi. Sanguineri ha presentato alla platea, di cui facevano parte anche accademici e rappresentanti delle istituzioni cinesi, il modello di governance del sistema portuale formato da Genova e Savona, soffermandosi poi sulle dotazioni infrastrutturali dei due scali e sull'attuale stato dei traffici con il Far East, «che sono già considerevoli, ma che potranno aumentare ancora grazie agli investimenti di prossima finalizzazione come il terminal di Calata Bettolo a Genova e la piattaforma container di Apm Terminals e Cosco a Vado Ligure». **Dopo l'intervento di Francesco Maresca, consigliere comunale con delega al porto e al waterfront, che ha portato i saluti del sindaco di Genova Marco Bucci, Franco Senn ha quindi spiegato che la nuova "Via della Seta"** «piuttosto che una direttrice lineare, andrebbe immaginata come un insieme di connessioni di vario tipo nell'area continentale dell'Asia, regione oggi non valorizzata come potrebbe ma che proprio per questo offre grandi occasioni di crescita». Potenzialità in ambito infrastrutturale, ma anche energetico e di sviluppo urbano, «di cui certamente anche le aziende italiane potranno beneficiare» ha assicurato il docente della Bocconi. «L'Unione Europea il prossimo luglio dovrebbe diffondere una comunicazione formale in cui definirà il nuovo concetto di "Eurasian Connectivity", proprio riguardo le opportunità di relazione tra il Vecchio Continente e il Far East».

IN APRILE OPERATIVA LA COMPAGNIA NATA DALL'UNIONE TRA K LINE, MOL E NYK

Il gigante One scalda i motori: 200 mila teu per i porti liguri

I vertici italiani del gruppo: «Navi al Vte, studiamo La Spezia»

IL COLLOQUIO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Il cronoprogramma è già stato stabilito. Preciso e in silenzio, come la trattativa che ha portato alla nascita di One, la "nuova" compagnia marittima giapponese che ha unito i tre storici operatori del Sol Levante: K Line, Mol e Nyk.

Dal primogiorno di aprile sarà operativo il nuovo marchio: «Color magenta, non passa inosservato» commenta Angelo Chiarlo, lunga esperienza nel settore, a capo di Mol e ora alla guida della filiale italiana del nuovo colosso giapponese del trasporto contenitori. Oltre 250 navi (il 40% di proprietà) si preparano alla sfida: «L'unione delle tre compagnie era indispensabile per stare sul mercato - racconta Chiarlo -. La trattativa è stata fatta in silenzio, ma l'aggregazione è di rilievo: sul piatto sono state messe le navi e tre miliardi di dollari di capitale per partire». Lo scopo è uscire dalla nicchia e diventare globali: «Non possiamo raggiungere i top carrier del settore, pur avendo un numero rile-

vante di navi, ma vogliamo essere *big enough to survive, small enough to care*, come ha spiegato il nuovo amministratore delegato di One, l'inglese Jeremy Nixon». Significa crescere «mantenendo le dimensioni giuste per garantire attenzione al cliente, ma andando controcorrente rispetto alle "grandi"». L'arrivo del manager inglese è stato simbolico: uno straniero alla guida delle tre compagnie giapponesi è un «fatto rilevante, che spiega la nostra nuova propensione al mercato globale: abbiamo anche spostato la sede di One a Singapore, la capitale dell'industria marittima». Anche gli uffici genovesi delle tre compagnie si uniranno: «Da settembre saremo a Sampierdarena nella torre del Wtc. Ci siamo uniti, avremo 103 dipendenti, e a tutti verrà garantita la continuità lavorativa». Genova rimane strategica per la compagnia: «I due servizi sul Mediterraneo sono stati ristrutturati: uno sarà dedicato prevalentemente al mercato spagnolo, l'altro a quello italiano e francese». Potrebbe esserci un cambiamento di porti e terminal, non di volumi. One rappresenta un quinto dei contenitori di origine asiatica movimenta-

ti sulle banchine liguri: è uno dei grandi clienti del porto di Genova con il 23% dei volumi da e per l'Estremo Oriente: «Sono previsti oltre 200 mila teu l'anno. Attualmente le nostre navi scalano Genova - spiega Chiarlo - con portacontainer da 14 mila teu al Vte, scelto anche per il piano di forte innovazione che diventerà presto realtà e che potrà garantire grande efficienza, oltre a una forte attenzione all'aspetto ambientale e allo sviluppo dei collegamenti ferroviari. Anche La Spezia potrà svilupparsi: «Noi ci crediamo e pensiamo di poter crescere» approfittando degli spazi lasciati liberi da Msc. C'è anche un disegno strategico che punta sulla copertura totale dei porti Italiani e in particolare sull'Adriatico. È un piano a medio termine con un orizzonte di tre anni».

Sul mercato globale One è fiduciosa, come spiega il Customer Service manager Roberto Giovannetti: «Ci sarà ancora qualche aggregazione, ma riteniamo sarà marginale. Siamo un gruppo sano e senza debiti: pensiamo che con il nostro ingresso potremo contribuire ad aiutare la tendenza positiva nel settore contenitori».

© BYNENDALCUNDIRI TRISERVA I

A GENOVA

«Avremo 103 dipendenti, a tutti verrà garantita la continuità lavorativa»

**Laghezza:
il male oscuro
delle AdSP**

LA SPEZIA - "Che qualcosa nei porti non funzioni, sembra ormai evidente e in-
(segue in ultima pagina)

Laghezza: il male oscuro

negabile". Comincia così un duro intervento del presidente degli spedizionieri spezzini Laghezza, su quello che ha chiamato e continua a chiamare "il male oscuro" dei sistemi portuali italiani. Ecco la sua nota.

"Che il male oscuro delle Autorità di Sistema Portuale sia un assetto burocratico e i vincoli operativi peggiori di quella degli Enti pubblici territoriali, è ormai palese. Molto meno evidente per molti e specialmente per i decisori politici, il conto danni che l'Italia, per queste scelte sbagliate e per una governance ingessata, dovrà e già deve pagare sui mercati internazionali".

"Al recente convegno di Lugano "Un mare di Svizzera" - afferma Laghezza - il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, ha

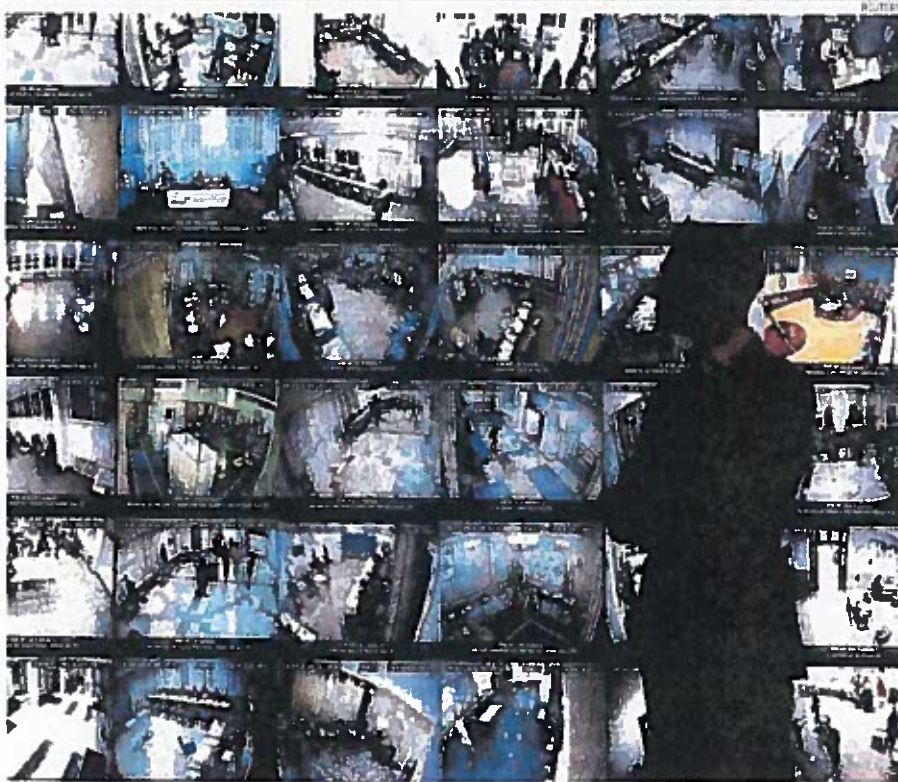
rilanciato l'idea che spero possa diventare in tempi brevi progetto e quindi legge, di un'autorità portuale, deburocratizzata, che abbia la forma e i meccanismi decisionali e di governance di una società per azioni. Una Spa che sia affidata alla guida di un Consiglio di Amministrazione che non sia composto da politici, troppo spesso ignari delle dinamiche e dei problemi del settore e del mercato, bensì da veri esperti del settore, il che implica come preconditione il superamento di quelle assurde e autolesioniste norme in vigore relative all'incompatibilità di tutti coloro che nelle scacchiere portuali e marittime hanno le competenze e le professionalità per far funzionare i porti e trasformarli in uno strumento di competitività eccezionale per il Paese".

"I porti - prosegue la nota di Laghezza - hanno bisogno di un'autorità portuale o meglio di una Spa di governance autorevole, capace di dialogare a livello internazionale e stringere partnership a tutti i livelli della catena logistica, superando il vetusto concetto della concorrenza fra porti liguri e operando in un'ottica di offerta complessiva dei porti della Liguria. Solo in questo modo si potrà approfittare delle opportunità che i profondi e rapidissimi mutamenti in atto nel mercato internazionale, anche e specialmente nel numero di player in grado di imporre il cambiamento. Governare un sistema come quello dei porti liguri significa porsi in lizza per offrire un sistema portuale Italia davvero alternativo al Northern range non solo per recuperare container in

fuga dal nord ovest italiano, ma per penetrare anche con una politica di marketing aggressiva nella Mitteleuropa".

"E' solo con un soggetto autorevole, dotato di competenze - conclude il presidente degli spedizionieri spezzini - potrà essere giocata la partita con i grandi gruppi terminalistici e i colossi armatoriali, bilanciando gli interessi dei traffici con quelli dei territori e facendo delle città portuali eccezionali produttori di ricchezza e occupazione anche per le comunità locali. Ma questo potrà avvenire solo se il sistema dei porti liguri, come sottolineato dal presidente Toti, sarà percepito, attraverso un abbattimento della burocrazia e un'affermazione delle professionalità, come un unicum, e come la porta di ingresso a quella che è la più importante concentrazione produttiva d'Europa".

SOS PRIVACY. LE RISPOSTE DEL GARANTE SUL RUOLO DEL «RESPONSABILE»



Informazioni tutelate. Il responsabile della protezione dei dati (Rpd o Dpo all'inglese) è il cardine della riforma Ue

Un angelo custode dei nostri dati anche per partiti, sindacati e Caf

di Antonello Cherchi

Il 25 maggio si affaccerà alla ribalta una nuova figura, oltre che nella Pa, anche in aziende, studi professionali, società, partiti politici, sindacati, Caf e patronati. Si tratta del «Dpo», il Data protection officer o Responsabile della protezione dei dati personali. Un ruolo disegnato dal regolamento europeo sulla privacy, che diventerà operativo appunto

tra due mesi. Una serie di nuove FAQ del Garante rivolte al settore privato, che pubblichiamo oggi in anteprima, contribuiscono a delineare meglio il profilo del Dpo, calandolo nella realtà nostrana. Indicazioni preziose perché il day della privacy si avvicina. Da quel momento in tutta la Ue la protezione dei dati personali, resa ancor più attuale dopo il caso

Facebook-Cambridge Analytica, cambierà marcia e il Dpo sarà uno dei cardini della riforma, perché dovrà sorvegliare, in posizione neutrale e libera da conflitto di interessi, l'applicazione delle nuove regole. Il Dpo potrà anche essere una persona giuridica.

Servizi • pagina 7
Con il testo completo delle nuove FAQ del Garante della privacy

La protezione dei dati

DAL CASO FACEBOOK ALLA SVOLTA UE

Il perimetro

Oltre che per società e banche, l'obbligo scatta per fondazioni, partiti, sindacati e Caf

L'identikit

Se il «Dpo» è scelto all'esterno dell'azienda può anche essere una persona giuridica

Responsabile privacy, profilo a prova di dubbi

La nuova figura debutta il 25 maggio: ecco i chiarimenti del Garante per le imprese e i professionisti

Antonello Cherchi

Un elenco, semplificativo ma comunque chiarificatore, di quanti devono rispettare l'obbligo ed ichi, invece, non è tenuto; la precisazione che, se individuato all'esterno dell'impresa, può trattarsi anche di una persona giuridica, l'indicazione che un gruppo aziendale può anche designare un unico soggetto, purché facilmente raggiungibile da ogni stabilimento.

Sono alcune delle risposte che il Garante della privacy ha fornito per aiutare i privati (imprenditori, liberi professionisti, fondazioni, società, banche, ma anche partiti, sindacati e Caf) a mettere meglio a fuoco il profilo del Dpo (*data protection officer* o responsabile della protezione dei dati), la nuova figura prevista dal regolamento europeo 2016/679 che diventerà operativo il prossimo 25 maggio.

Progettare la privacy

Si tratta di un ruolo importante, perché funzionale al nuovo concetto di privacy disegnato dalle re-

gole Ue, disposizioni che tra poco meno di due mesi varranno per tutti i Paesi dell'Unione senza le declinazioni nazionali conosciute fino a oggi. Un impianto che fa perno sul concetto di *accountability*, ovvero l'attenta valutazione di tutti i rischi privacy connessi a una particolare situazione e la predisposizione di adeguate misure di protezione. Interventi da tenere sempre aperti per poterti aggiornare sulla base degli eventuali cambiamenti nella struttura organizzativa o per adeguarli alle novità tecnologiche. Progettualità e flessibilità che i recenti fatti di Facebook dimostrano quanto mai necessaria per non doversi trovare a fronteggiare disastrose perdite di dati personali.

Ecco perché il Dpo deve possedere una conoscenza adeguata dei processi di gestione delle informazioni e deve agire in piena autonomia nel garantire il rispetto da parte della struttura in cui opera del regolamento europeo e del resto della normativa privacy. Altro compito è quello di fungere da

cerniera tra il proprio datore di lavoro e il Garante della privacy. Non sono necessari - come il Garante aveva già avuto modo di chiarire - particolari titoli di studio o abilitazioni. Non c'è, in altri termini, un "bollino" che certifichi il profilo del Dpo.

Di certo, sarà una figura particolarmente richiesta da qui ai prossimi mesi. Si stima ne serviranno 40 mila, tra quelli da impiegare nella pubblica amministrazione e gli altri necessari nel settore privato.

Cantiere aperto

Se per il Dpo "pubblico" il Garante aveva già fornito alcune indicazioni, sempre attraverso le Faq, per imprese e professionisti, invece, i chiarimenti erano attesi. Dai diversi incontri che l'Autorità guidata da Antonello Soro ha fatto con le associazioni di categoria, infatti, sono giunte richieste di chiarimenti. Quelle pubblicate in pagina - e disponibili da oggi anche sul sito dell'Autorità: www.garanteprivacy.it - sono le

prime risposte alle domande più frequenti arrivate da Confindustria piuttosto che da Concommercio o Confartigianato, Abi, Assaeroporti, Assogestioni, Fca, Enel, Unicredit, Banca Intesa, Itai. Per citare alcune associazioni e imprese con le quali il Garante ha avuto contatti in questi ultimi mesi con l'obiettivo di rendere meno traumatico il passaggio dal vecchio al nuovo sistema privacy.

Si tratta di un primo passo. Il percorso di supporto e collaborazione, infatti, prosegue tanto nei confronti della Pa che dei privati. Altre indicazioni arriveranno nei prossimi mesi, soprattutto per rispondere agli assai probabili problemi applicativi che sorgono dopo il 25 maggio.

Intanto, il 24 maggio, il giorno precedente il d-day della privacy, il Garante ha organizzato al Palazzo dei congressi di Bologna un incontro con tutti i Dpo, pubblici e privati, per gli ultimi suggerimenti prima del "primo giorno di scuola".

© GRUPPO EDITORIALE L'ESPRESSO

Gli otto punti chiave spiegati dall'Authority

1

Chi è il responsabile della protezione dei dati personali (Rpd) e quali sono i suoi compiti?

Il responsabile della protezione dei dati personali (anche conosciuto con la dizione in lingua inglese "data protection officer" - Dpo) è una figura prevista dall'articolo 37 del regolamento (Ue) 2016/679. Si tratta di un soggetto designato dal titolare o dal responsabile del trattamento per assolvere a funzioni di supporto e controllo, consultive, formative e informative relativamente all'applicazione del regolamento medesimo. Coopera con l'Autorità (e proprio per questo, il suo nominativo va comunicato al Garante; si veda la Faq 6) e costituisce il punto di contatto, anche rispetto agli interessati, per le questioni connesse al trattamento dei dati personali (articoli 38 e 39 del regolamento).

2

Quali requisiti deve possedere il responsabile della protezione dei dati personali?

Il responsabile della protezione dei dati personali, al quale non sono richieste specifiche attestazioni formali o l'iscrizione in appositi albi, deve possedere un'approfondita conoscenza della normativa e delle prassi in materia di privacy, nonché delle norme e delle procedure amministrative che caratterizzano lo specifico settore di riferimento. Deve poter offrire, con il grado di professionalità adeguato alla complessità del compito da svolgere, la consulenza necessaria per progettare, verificare e mantenere un sistema organizzato di gestione dei dati personali, coadiuvando il titolare nell'adozione di un complesso di misure (anche di sicurezza) e garanzie adeguate al contesto in cui è chiamato a operare. Deve inoltre agire in piena indipendenza (considerando 97 del regolamento Ue 2016/679) e autonomia, senza ricevere istruzioni e riferendo direttamente ai vertici. Il responsabile della protezione dei dati personali deve poter disporre, infine, di risorse (personale, locali, attrezzature, ecc.) necessarie per l'espletamento dei propri compiti.

3

Chi sono i soggetti privati obbligati alla sua designazione?

Sono tenuti alla designazione del responsabile della protezione dei dati personali il titolare e il responsabile del trattamento che rientrino nei casi previsti

dall'articolo 37, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento (Ue) 2016/679. Si tratta di soggetti le cui principali attività (in primis, le attività cosiddette di *core business*) consistono in trattamenti che richiedono il monitoraggio regolare e sistematico degli interessati su larga scala o in trattamenti su larga scala di categorie particolari di dati personali o di dati relative a condanne penali e a reati (per quanto attiene alle nozioni di "monitoraggio regolare e sistematico" e di "larga scala" si vedano le "Linee guida sui responsabili della protezione dei dati" del 5 aprile 2017, WP 243). Il diritto dell'Unione o degli Stati membri può prevedere ulteriori casi di designazione obbligatoria del responsabile del trattamento dei dati personali (articolo 37, paragrafo 4). Ricorrendo i suddetti presupposti, sono tenuti alla nomina, a titolo esemplificativo e non esaustivo: istituti di credito; imprese assicurative; sistemi di informazione creditizia; società finanziarie; società di informazioni commerciali; società di revisione contabile; società di recupero

crediti; istituti di vigilanza; partiti e movimenti politici; sindacati; Caf e patronati; società operanti nel settore delle *utilities* (telecomunicazioni, distribuzione di energia elettrica o gas); imprese di somministrazione di lavoro e ricerca del personale; società operanti nel settore della cura della salute, della prevenzione/diagnostica sanitaria quali ospedali privati, terme, laboratori di analisi mediche e centri di riabilitazione; società di call center; società che forniscono servizi informatici; società che erogano servizi televisivi a pagamento.

4

Chi sono i soggetti per i quali non è obbligatoria la designazione del responsabile della protezione dei dati personali?

Nei casi diversi da quelli previsti dall'articolo 37, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento (Ue) 2016/679, la designazione del responsabile del trattamento non è obbligatoria (ad esempio, in relazione a trattamenti effettuati da liberi professionisti operanti in forma individuale; agenti, rappresentanti e mediatori operanti non su larga scala; imprese individuali o familiari; piccole e medie imprese, con riferimento ai trattamenti dei dati personali connessi alla gestione corrente dei rapporti con fornitori e dipendenti: si veda anche il considerando 97 del regolamento, in relazione alla definizione di attività "accessoria"). In ogni caso, resta comunque raccomandata, anche alla luce del principio di *accountability* che permea il regolamento, la designazione di tale figura (si vedano, in proposito, le

menzionate linee guida), i cui criteri di nomina, in tale evenienza, rimangono gli stessi sopra indicati.

5

È possibile nominare un unico responsabile della protezione dei dati personali nell'ambito di un gruppo imprenditoriale?

Il regolamento (Ue) 2016/679 prevede che un gruppo imprenditoriale (si veda la definizione di cui all'articolo 4, n. 19) possa designare un unico responsabile della protezione dei dati personali, purché tale responsabile sia facilmente raggiungibile da ciascuno stabilimento (sul concetto di "raggiungibilità", si veda il punto 2.3 delle linee guida in precedenza menzionate). Inoltre, dovrà essere in grado di comunicare in modo efficace con gli interessati e di collaborare con le autorità di controllo.

6

Il responsabile della protezione dei dati personali deve essere un soggetto interno o può essere anche un soggetto esterno? Quali sono le modalità per la sua designazione?

Il ruolo di responsabile della protezione dei dati personali può essere ricoperto da un dipendente del titolare o del responsabile (non in conflitto di interessi) che conosca la realtà operativa in cui avvengono i trattamenti; l'incarico può essere anche affidato a soggetti esterni, a condizione che garantiscano l'effettivo assolvimento dei compiti che il regolamento (Ue) 2016/679 assegna a tale figura. Il responsabile della protezione dei dati scelto all'interno andrà nominato mediante specifico atto di designazione, mentre quello scelto all'esterno, che dovrà avere le medesime prerogative e tutele di quello interno, dovrà operare in base a un contratto di servizi. Tali atti, da redigere in forma scritta, dovranno indicare espressamente i compiti attribuiti, le risorse assegnate per il loro svolgimento, nonché ogni altra utile informazione in rapporto al contesto di riferimento. Nell'esecuzione dei propri compiti, il responsabile della protezione dei dati personali (interno o esterno) dovrà ricevere supporto adeguato in termini di risorse finanziarie, infrastrutturali e, ove opportuno, di personale. Il titolare o il responsabile del trattamento che abbia designato un responsabile per la protezione dei dati personali resta comunque pienamente responsabile dell'osservanza della normativa in materia di protezione dei dati e deve essere in grado di dimostrarla (articolo 5, paragrafo 2, del regolamento; si vedano anche i punti 3.2 e 3.3. delle linee guida sopra richiamate). I dati di contatto del responsabile designato

- segue

dovranno essere infine pubblicati dal titolare o responsabile del trattamento. Non è necessario - anche se potrebbe rappresentare una buona prassi - pubblicare anche il nominativo del responsabile della protezione dei dati: spetta al titolare o al responsabile e allo stesso responsabile della protezione dei dati, valutare se, in base alle specifiche circostanze, possa trattarsi di un'informazione utile o necessaria. Il nominativo del responsabile della protezione dei dati e i relativi dati di contatto vanno invece comunicati all'Autorità di controllo. A tal fine, allo stato, è possibile utilizzare il modello di cui al seguente link: <http://www.gpdp.it/web/guest/home/docweb/-/docweb-display/docweb/7322292>

7

Il ruolo di responsabile della protezione dei dati personali è compatibile con altri incarichi?

Si, a condizione che non sia in conflitto di

interessi. In tale prospettiva, appare preferibile evitare di assegnare il ruolo di responsabile della protezione dei dati personali a soggetti con incarichi di alta direzione (amministratore delegato; membro del consiglio di amministrazione; direttore generale; ecc.), ovvero nell'ambito di strutture aventi potere decisionale in ordine alle finalità e alle modalità del trattamento (direzione risorse umane, direzione marketing, direzione finanziaria, responsabile It, ecc.). Da valutare, in assenza di conflitti di interesse e in base al contesto di riferimento, l'eventuale assegnazione di tale incarico ai responsabili delle funzioni di staff (ad esempio, il responsabile della funzione legale).

8

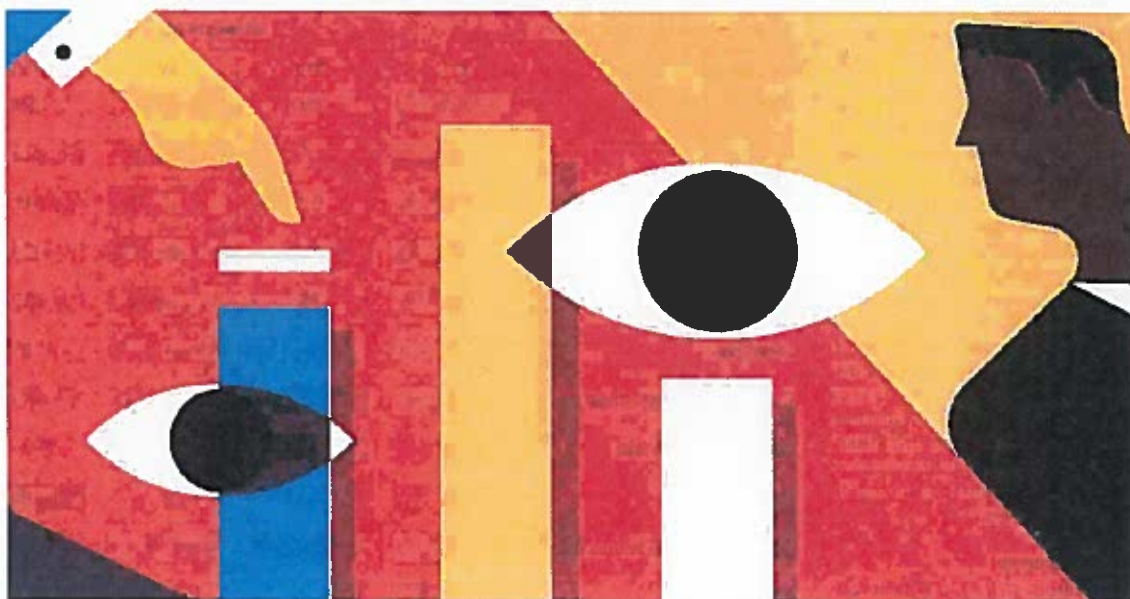
Il responsabile della protezione dei dati personali è una persona fisica o può essere anche un soggetto diverso?

Il regolamento (Ue) 2016/679 prevede

espressamente che il responsabile della protezione dei dati personali possa essere un "dipendente" del titolare o del responsabile del trattamento (articolo 37, paragrafo 6, del regolamento); ovviamente, nelle realtà organizzative di medie e grandi dimensioni, il responsabile della protezione dei dati personali, da individuarsi comunque in una persona fisica, potrà essere supportato anche da un apposito ufficio dotato delle competenze necessarie ai fini dell'assolvimento dei propri compiti. Qualora il responsabile della protezione dei dati personali sia individuato in un soggetto esterno, quest'ultimo potrà essere anche una persona giuridica (so veda il punto 2.4 delle suddette linee guida).

Si raccomanda, in ogni caso, di procedere a una chiara ripartizione di competenze, individuando una sola persona fisica atta a fungere da punto di contatto con gli interessati e l'Autorità di controllo.

DOMANDE E RISPOSTE A CURA DEL
Garante per la protezione dei dati personali



L'INIZIATIVA DAL 17 AL 19 APRILE APPUNTAMENTO AL PALAZZO Visite in banchina e stand commerciali Tre giorni di eventi con Med Ports

IL PORTO diventa location privilegiata della sesta edizione di Med Ports una tre giorni che ogni anno sceglie uno scalo importante del Mediterraneo per fare il punto sui traffici merci del Mare nostrum. L'evento, sponsorizzato dall'Automità di sistema del Tirreno settentrionale presieduta da Stefano Corsini, è in programma all'hotel Palazzo dal 17 al 19 aprile. Sono previste relazioni da parte di gruppi armatoriali primati, ma anche da potenti organizzazioni economiche e inanziarie aperte agli investimenti sulle banchine. In particolare tra relatori ci saranno il presidente nazionale di Confetra (Cobfedera-

zione dei trasportatori italiani) Nereo Marcucci, il dirigente della banca d'investimenti d'Europa Andrea Kirschen, il vicepresidente della svedese Bromma, Lars Meurling, il vicepresidente della spagnola Kalmar (gru di banchina) Eduard Pratt, il vicepresidente dell'autorità portuale dello scalo polacco di Gdynia, Piotr Nowak, il presidente dell'autorità portuale dello scalo greco di Thessaloniki Sotirios Theofanis.

NEL PRIMO giorno del convegno è prevista per tutti gli ospiti stranieri una visita guidata alle banchine e ai terminal containers delle

due sponde della Darsena Toscana. Il presidente Corsini in apertura dei lavori presenterà anche il progetto della Darsena Europa con tutti i più recenti aggiornamenti. Nelle sale dell'hotel Palazzo saranno anche allestiti una trentina di stand nei quali le aziende potranno presentarsi agli ospiti per incontri di carattere commerciale e informativo. A contribuire alla riuscita della manifestazione è anche l'appoggio della Spedimar, l'associazione degli spedizionieri livornesi presieduta da Gloria Dari di Eumomar che si è impegnata personalmente per far conoscere gli sviluppi del porto labronico.

A.F.



APPUNTAMENTO Dal 17 al 19 aprile al Palazzo si terrà una tre giorni di eventi di livello mondiale; sopra il presidente dell'Ap Stefano Corsini

L' INIZIATIVA DAL 17 AL 19 APRILE APPUNTAMENTO AL PALAZZO

Visite in banchina e stand commerciali Tre giorni di eventi con Med Ports

IL PORTO diventa location privilegiata della sesta edizione di Med Ports una tre giorni che ogni anno sceglie uno scalo importante del Mediterraneo per fare il punto sui traffici merci del Mare nostrum.

L' evento, sponsorizzato dall' Autorità di sistema del Tirreno settentrionale presieduta da Stefano Corsini, è in programma all' hotel Palazzo dal 17 al 19 aprile. Sono previste relazioni da parte di gruppi armatoriali primati, ma anche da potenti organizzazioni economiche e finanziarie aperte agli investimento sulle banchine. In particolare tra i relatori ci saranno il presidente nazionale di **Confetra** (Cobfederazione dei trasportatori italiani) Nereo Marcucci, il dirigente della anca d' investimenti d' Europa Andrea Kirschen, il vicepresidente della svedese Bromma , Lars Meurling, il vicepresidente della spagnola Kalmar (gru di banchina) Eduard Pratt, il vicepresidente dell' autorità portuale dello scalo polacco di Gdynia, Piotr Nowak, il presidente dell' autorità portuale dello scalo greco di Thessaloniki Sotirios Theofanis.

NEL PRIMO giorno del convegno è prevista per tutti gli ospiti stranieri una visita guidata alle banchine e ai terminal containers delle due sponde della Darsena Toscana. Il presidente Corsini in apertura dei lavori presenterà anche il progetto della Darsena Europa con tutti i più recenti aggiornamenti. Nelle sale dell' hotel Palazzo saranno anche allestiti una trentina di stand nei quali le aziende potranno presentarsi agli ospiti per incontri di carattere commerciale e informativo. A contribuire alla riuscita della manifestazione è anche l' appoggio della Spedimar, l' associazione degli spedizionieri livornesi presieduta da Gloria Dari di Euomar che si è impegnata personalmente per far conoscere gli sviluppi del porto labronico.

A.F.

DAL 17 AL 19 APRILE NELLA LOCATION DELL'HOTEL PALAZZO

Il 6° Med Ports a Livorno sui traffici in Mediterraneo

Previste anche una visita guidata alle realtà portuali e una trentina di stands espositivi per incontri e relazioni commerciali - Il primo elenco dei relatori

LIVORNO - L'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale, presieduta dall'ingegner Stefano Corsini, ospiterà a Livorno nell'hotel Palazzo la sesta edizione di Med Ports, articolata in tre giorni, dal 17 al 19 aprile prossimi, sulle problematiche, criticità ed opportunità dei traffici merci in ambito del Mediterraneo. Nel contesto ci saranno anche una trentina di stand espositivi per contatti, relazioni e informazioni.

L'organizzazione è della società specializzata Transport Events Management (TEM).

I lavori si svolgeranno con molte relazioni in inglese e traduzione simultanea. I principali relatori secondo la prima stesura del programma sono il presidente dell'AdSP Stefano Corsini, il presidente di Confetra Nereo Marcucci, il direttore di WSP UK Steve Wray, l'architetto Stefano Recanatì di Arup, il dirigente della Banca d'investimenti Europea Andrea Kirschen, il vicepresidente della Bromma svedese Lars Mearling, il vicepresidente della

(segue in ultima pagina)

Il 6° Med Ports a Livorno

Kalmar Eduardo Pratt, il direttore dell'Authority portuale di Gibilterra John Ghio, il vicepresidente del porto polacco di Gdynia Piotr Nowak, il presidente dell'Authority portuale di Thessaloniki Sotirios Theofanis.

Il programma dei lavori prevede, oltre a interventi sulle varie problematiche del trasporto merci nel Mediterraneo, anche per il giorno 17 aprile una visita guidata al porto di Livorno con vari briefing sia al terminal Darsena Toscana che all'area dei ro/ro, con successive visite ai magazzini dei prodotti forestali e alle due stazioni passeggeri. Il programma dettagliato è disponibile presso l'Authority di Palazzo Rosciano, la Spedimar e sui rispettivi siti web.

Crociere, l'allungo di La Spezia E Costa volta le spalle a Livorno

La compagnia sembra escludere il nostro scalo dai prossimi itinerari



La sfida
dei porti

Mentre Livorno è sempre più un porto di ro/ro si fa dura la sfida con la Liguria per le crociere

SEMPRE più un porto dei ro/ro, mentre si fa dura la battaglia con La Spezia sia per quanto riguarda i contenitori che le crociere. La novità in quest'ultimo settore è che la prima compagnia italiana, anche se di proprietà americana, la Costa Crociere, ha annunciato proprio ieri che per la stagione 2019 le sue due più grandi navi, l'attuale ammiraglia Costa Fortuna e la sua prossima ammiraglia, Costa Smeralda, avranno rispettivamente Genova, Savona e La Spezia come porti di riferimento nell'alto Tirreno. In particolare Costa Smeralda, prima nave della compagnia alimentata a gnl (gas naturale liquefatto) dal novembre del 2019 scalerà Savona e La Spezia tutte le settimane. Gli itinerari prevedono Marsiglia, Barcellona e Civitavecchia ma non sembrano più comprendere Livorno. C'è di più: a La Spezia Costa Crociere ha ottenuto l'aggiudicazione delle aree e dei servizi per le crociere già da quest'anno, con l'impegno di ulteriori lavori per la grande stazione dedicata. Ovviamente c'è grande soddisfazione specialmente a La Spezia: ma il governatore della Liguria Iotti non ha mancato di rilevare che le crociere Costa in ogni porto dove vengono svolte le crociere 'di testa' (quelle cui Livorno aspira da tempo) ogni crocerista genera un indotto di 1020 euro.

E LIVORNO? L'impegno del neo-presidente della Porto 2000 Luciano Guerrieri è notevole, ma se dalla fiera internazionale delle crociere la 'mission' della società labronica è stata definita positiva, pochi sono i dettagli filtrati, e pra-



TREND Centinaia di crocieristi sono in arrivo nei mesi estivi nella nostra città; sotto Luciano Guerrieri

SI FA AVANTI PIOMBINO
La Tuscany Agency
sta ottenendo successi
nell'offerta turistica

ticamente nessun report ufficiale è stato dimato, si dice per problemi tecnici subentrati a Miami. Sulla Porto 2000 pesa anche la mancata assegnazione definitiva della gara per la gestione delle stazioni crociere e passeggeri, vinta dalla joint-venture costituita dai gruppi armatoriali Onorato e Msc ma ancora in stand-by dopo otto mesi dall'assegnazione 'provvisoria'.

L'incertezza non paga mai, tantomeno su temi come quelli delle grandi crociere che le compagnie di navigazione programmano anche due anni prima.

COME contropartita positiva si sta facendo avanti Piombino, dove la Tuscany Agency, nella quale è entrato di recente anche l'armamento Onorato, sta ottenendo un crescente successo nella programmazione degli arrivi delle navi da crociera richiamate dall'offerta turistica della costa degli Etruschi e prossimamente anche dell'Elba.
A.F.



NUOVE SINERGIE TRA **AUTHORITY**, CAPITANERIA DI PORTO E ISPRA A LIVORNO

Piattaforma Europa: accelerare sulla deperimetrazione SIN

È stato firmato un accordo ad hoc su dragaggi e monitoraggio ambientale

LIVORNO – Avviare, quanto prima possibile, l'iter di ripermimetrazione delle aree SIN, rimettendo così alla competenza della Regione il procedimento amministrativo di bonifica delle aree marine che si affacceranno sulla futura Piattaforma Europa, l'opera di espansione a mare del porto di Livorno per la cui progettazione delle attività di dragaggio e di realizzazione delle dighe foranee è stata bandita una gara ad hoc.

Prende le mosse anche da questo obiettivo il protocollo di intesa che **Auton. Portuale**, Capitaneria di

Porto e ISPRA (Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale) hanno firmato nei giorni scorsi.

La collaborazione avrà una durata di cinque anni e impegnerà le parti, ognuno per le proprie competenze, a condividere esperienze e know how su temi di interesse strategico per i porti dell'Alto Tirreno, come l'elaborazione dei piani di caratterizzazione ambientale: la definizione di programmi di monitoraggio ambientali marini, l'individuazione e applicazione di criteri tecnico scientifici innovativi finalizzati all'impiego dei sedimenti oggetto

di movimentazione per la ricarica del sistema sedimentario costiero del litorale.

Su ogni singola tematica **Aut. Portuale**, ISPRA e Capitaneria di Porto, il cui supporto operativo, tecnico-amministrativo e logistico, è fondamentale ai fini della implementazione di sistemi innovativi nel contesto della salvaguardia ambientale, stipuleranno convenzioni di settore specifiche che preciseranno il dettaglio delle attività.

Per quanto riguarda le iniziative di deperimetrazione SIN, l'ISPRA si impegna a elaborare il piano di caratterizzazione ambientale e a svolgere in collaborazione con ARPAT l'analisi dei campioni in mare reperiti dalla **Port Authority**.

La collaborazione non riguarderà solo Livorno, ma anche Piombino e i porti elbani.

**Paduletta
perché il TAR
ha dato l'ok**

LIVORNO - L'avevamo già anticipato, e adesso arriva (segue in ultima pagina)

Paduletta perché il TAR

la nota del sindaco di Livorno Filippo Nogarin: il TAR della Toscana ha respinto il ricorso della Cilp sulla vendita delle aree della società del comune Spil comprendenti la strategica location della Paduletta. L'acquirente nell'ambito della Newco

Spil Strategic Contract Logistic, creata apposta dal Comune per cedere l'80% della gestione delle aree, è il gruppo dell'imprenditore livornese Andrea Palumbo. La sentenza del TAR è arrivata a inizio settimana e stabilisce che i motivi del ricorso della Cilp

non hanno sufficiente supporto, in quanto nella formulazione dell'utilizzo dell'area non ci sono esclusioni aprioristiche come Cilp teme.

Il nulla osta del TAR, ha scritto il sindaco Nogarin in una sua nota, consente adesso

di completare l'operazione, che ha alla base il salvataggio della Spil, gravata da pesantissimi debiti con il sistema bancario in particolare per l'operazione, risultate eccessivamente costosa, della trasformazione del cinema Odeon in parcheggio.

I NUMERI **DELL'AUTORITÀ PORTUALE** DI SISTEMA

Un 2017 da 3,3 milioni di passeggeri

Sul porto di Piombino registrato un aumento dei flussi del 4,2%

► LIVORNO

Sul fronte passeggeri, complessivamente i porti dell'Autorità di sistema hanno registrato un traffico di quasi 9 milioni di passeggeri/traghetti e di 734.499 crocieristi, per un totale di 9,7 milioni di passeggeri (+1,3%). Molto equilibrata la distribuzione dei traffici: Livorno mantiene una quota del 34%, mentre sia Piombino che i porti elbani detengono il 33%. In questo settore Piombino ha registrato 3,3 milioni di passeggeri per i traghetti (+4,2%) e 5.895 per le crociere, segnale del decollo del settore.



Auto pronte all'imbarco in una foto della scorsa estate

PIOMBINO

Porto della Chiusa In autunno via ai lavori

■ LOZITO IN CRONACA

L'ECONOMIA DEL MARE

Ultimo ok dalla Regione In autunno via ai lavori per il porto della Chiusa

La prima parte del progetto prevede di realizzare 652 posti nella darsena turistica entro il 2021 con un costo di 25 milioni

► PIOMBINO

La Regione ha approvato la Via (Valutazione d'impatto ambientale) del progetto per il porto alla Chiusa di Pontedoro.

Un passo fondamentale, che ora consente al Comune di Piombino di convocare la Conferenza dei servizi che chiuderà il procedimento dal punto di vista burocratico, almeno per le questioni fondamentali necessarie all'avvio delle operazioni.

La Conferenza dei servizi è attesa subito dopo Pasqua, poi dovrà seguire la presentazione del progetto esecutivo e della richiesta di autorizzazione a costruire.

Fin, qui i tempi sono stati in gran parte rispettati, tanto che nel corso dell'autunno potrebbero prendere il via i lavori.

La cooperativa "Chiusa di Pontedoro", aggiudicataria della concessione per la realizzazione del nuovo porto turistico lungo il tratto costiero che si trova compreso tra la Punta Semaforo a Ovest (in prossimità del porto com-

merciale-passeggeri) e la foce del Cornia a Est, conta entro il 2021 di realizzare la prima parte del progetto del nuovo porto, e cioè la darsena turistica, con 652 posti barca degli 852 che si conterranno alla fine dell'intervento.

Se il costo complessivo dell'opera si aggira sugli 80 milioni euro, si stima che per costruire la darsena turistica ne serviranno 25, cifra che corrisponde al valore dei posti barca.

«Siamo soddisfatti - dice il presidente della cooperativa "Chiusa di Pontedoro", Lio Bastianini - perché non è stato facile arrivare fin qui. Ora lavoreremo per realizzare un'opera che siamo convinti rappresenterà un polmone importante per l'economia cittadina».

Adesso si lavora con le banche per mutui e finanziamenti (garantiti appunto in gran parte dall'adesione dei soci al progetto) e per accordi con soggetti interessati alla cantieristica, il settore che in fondo rappresenta il propulsore dell'impianto, che

porta a quota 400, a regime, i posti di lavoro previsti alla

barca per i soci della cooperativa. (cluz)

© RIPRODIZIONE RISERVATA

Chiusa.

Il progetto è articolato in quattro parti: il primo riguarda la realizzazione della darsena turistica con 652 posti barca, di cui una parte sarà dedicata al box per il diportismo, oltre a un centro commerciale di 4mila metri quadrati 40mila metri quadrati di parcheggi.

Il secondo stralcio prevede il polo della cantieristica, circa 80mila metri quadrati di aree e una banchina da 180 metri, il terzo un'area dedicata alle attività della pesca, con 57 posti barca e un ettaro di magazzini per la conservazione del prodotto fresco, delocalizzando così gli ataracchi dei pescherecci dal porto di Piombino, tema previsto nel piano regolatore portuale, col conseguente tombamento della darsena pescherecci.

Infine ci saranno 100 posti dedicati alla nautica sociale e sportiva, più altri cento posti

Più navi ma i prezzi salgono

Oltre 200 euro per due passeggeri con auto nei sabato di luglio. ■ CENTINI FRONACA

TRAGHETTI E TURISMO » L'INDAGINE

Concorrenza in estate, ma i prezzi crescono

Anche più di 200 euro in due con auto al seguito se si parte nei weekend, tariffe più alla portata in mezzo alla settimana

di Luca Centini
PORTOFERRAIO

La maggiore concorrenza sul porto nei mesi estivi non è servita ad abbassare i prezzi dei traghetti. Almeno quest'anno. Un viaggio andata e ritorno Piombino-Portoferraio per due passeggeri nel primo week-end utile di luglio, imbarcando un'auto lunga fino a cinque metri, può venire a costare più di 200 euro. E, soprattutto, se si confrontano gli importi richiesti quest'anno con i valori del 2017, ci si rende conto di come le quattro compagnie abbiano aumentato le richieste. Gli aumenti, in un anno, possono superare i 10 euro a seconda degli orari di partenza.

Il Tirreno ha simulato la prenotazione dei biglietti per l'isola d'Elba direttamente sui siti Internet delle quattro compagnie di navigazione. La scelta è ricaduta su due periodi per una vacanza elbana nel pieno della stagione turistica: da sabato 7 a sabato 14 luglio e da venerdì 3 a venerdì 10 agosto. Due, invece, i target di passeggeri: il passeggero

solitario (solo passaggio ponte senza auto al seguito), due passeggeri con un'auto con lunghezza da 4 a 5 metri.

Primo week-end di luglio. Due passeggeri che scelgono l'isola d'Elba per trascorrere una settimana di vacanza e si muovono con una Punto spendono, stando ai prezzi disponibili sui siti Internet delle compagnie comprensivi di tariffe, tasse e costi di prenotazione online, da un minimo di 148 a un massimo di 224 euro. I prezzi più abbordabili restano quelli di Blu Navy che, tuttavia, ha compiuto una maggiore articolazione delle tariffe in base agli orari di partenza e applicato dei prezzi in alcune fasce orarie più alti rispetto al 2017. Nello specifico, se la coppia di vacanzieri con auto al seguito si imbarca sull'Acciarello con la prima partenza della mattina di sabato 7 luglio e se ne va con la prima corsa di sabato 10 spenderà 148,14 euro (163,02 senza l'offerta A/R), se invece le partenze scelte sono in orari di maggiore traffico (andata metà mattinata, ritorno tarda mattinata) il prezzo

sale a 184,12 euro (202,60 senza offerta A/R). Nel luglio 2017, secondo il rilievo compiuto dal Tirreno nel febbraio di quell'anno, con Bn si spendeva da sabato 1 luglio a sabato 8 luglio da un minimo di 154,22 a un massimo di 171,28 euro. Insomma, se il valore minimo si è lievemente abbassato, il picco massimo è più alto di circa 13 euro. Il passeggero senza auto al seguito spenderà invece da un minimo di 28,82 a un massimo di 37,64 euro (31,40-41,20 senza offerta A/R e con i biglietti prenotati in maniera separata). Con Toremar, nello stesso periodo, il prezzo di due passeggeri e auto al seguito tra 4 e 5 metri sale a 196,36 euro, indipendentemente dall'orario di partenza, mentre con Moby si spende da 185,96 euro (andata prima corsa, ritorno prima corsa della mattina) a 224,72 euro (andata metà mattina, ritorno tarda mattina). Nel 2017, nel primo week-end di luglio, con Toremar si spendevano 192 euro (4,30 in meno), il prezzo massimo con Moby era 211,44. I prezzi di un passaggio ponte (comprensivi di contributo di

sbarco a 3,50 euro) sono 41,70 con Moby e 35,66 con Toremar.

A luglio sarà attiva anche la Freccia Gialla di Corsica Sardinia Ferries, che propone prezzi, a seconda della fascia oraria, da un minimo di 173 euro (comprensivi di offerte e promozioni) a un massimo di 209 euro, con una forbice per i passaggi ponte da 43,50 a 51,50. I prezzi sono gli stessi nel sabato di agosto.

I vantaggi dell'infrasettimana.

Gli importi scendono sensibilmente se si sceglie per la partenza un giorno in mezzo alla settimana. Abbiamo preso come riferimento il periodo dal 3 al 10 agosto. Ebbene, con Blu Navy il prezzo scende a una forbice tra 127,64 (prime partenze) a 133,60 euro (metà mattina - tarda mattina), da 140,28 a 146,90 senza offerta A/R. Con Toremar il prezzo sale a 164,01 euro, con Moby da 161,92 a 190,02. Corsica Ferries presenta 151 euro di tariffa base, 131,45 con le promozioni e partendo con le prime corse della giornata.

Partendo in mezzo alla settimana il risparmio rispetto alle partenze del sabato può arrivare a 34 euro.



PRENOTAZIONI VIA WEB

Il rilievo compiuto dal Tirreno sui siti delle compagnie mette in evidenza importi superiori rispetto allo scorso anno



LA BATTAGLIA DEI PREZZI

La compagnia più abbordabile resta la Blu Navy che però ha applicato dei prezzi in alcune fasce più alti rispetto al 2017

Magistratura e Capitaneria di porto passano la costa ai raggi X

Ambiente e balneazione: mappatura promossa dalla Direzione marittima del Lazio

CIVITAVECCHIA - Giovedì il procuratore della Repubblica di Civitavecchia Andrea Vardaro ed il procuratore della Repubblica di Viterbo Paolo Auriemma, congiuntamente a Nunzia D'Elia, procuratore aggiunto presso la Procura di Roma, a Carlo Lasperanza, procuratore aggiunto della Procura di Latina ed Emanuele De Franco, sostituto procuratore della Procura di Cassino, hanno partecipato ad un incontro presso la Direzione Marittima del Lazio a Civitavecchia, con l'obiettivo di valutare l'efficacia della proposta di un nuovo approccio di visione e gestione integrata della costa per la tutela dell'ambiente.

L'incontro, avvenuto con la partecipazione dei capi di Compartimento marittimo di Roma e di Gaeta, capitano di vascello Filippo Maria Marini e capitano di Fregata Andrea Vaiardi, ha consentito di condividere una ulteriore fase di sviluppo del progetto "Mappatura della Costa", promosso dalla Direzione marittima del Lazio ed avviato nello scorso mese di febbraio, con l'obiettivo primario di soddisfare l'interesse pubblico e garantire una migliore fruibilità del territorio, non solo dal punto di vista della sicurezza balneare, ma anche ambientale. Attraverso una maggiore condivisione e messa a sistema dei dati in possesso dei vari soggetti istituzionali è infatti possibile presentare una visione alternativa dell'intero territorio per permetterne una gestione integrata ed un innovativo approccio per la risoluzione di eventuali criticità, in relazione soprattutto all'impatto antropico registrato.

Dopo una breve visita storico-culturale del suggestivo Forte Michelangelo, i magistrati intervenuti, a bordo di un rimorchiatore della Compagnia "Rimorchiatori Laziali" hanno avuto modo di effettuare un sopralluogo del porto di Civitavecchia e delle importanti infrastrutture portuali, accompagnati dal direttore marittimo del Lazio capitano di vascello Vincenzo Leone e dal presidente dell'Autorità di sistema portuale Francesco Maria di Majo. Il direttore Marittimo del Lazio, con riferimento alle attività di volta in volta svolte sul territorio dai comandi territoriali dipendenti su disposizione delle Autorità giudiziarie di riferimento, ha raccolto, dagli autorevoli partecipanti, una interessata disponibilità ad approfondire la proposta modalità operativa, ritenuta certamente utile per implementare efficaci e sostenibili forme di collaborazione interistituzionali, indirizzate al supremo interesse collettivo della salvaguardia dell'ambiente, anche oltre quello marino e costiero.

Il metaforico «schiaffo» che il porto di Napoli avrebbe assestato a quello di Salerno con il ...

Il metaforico «schiaffo» che il porto di Napoli avrebbe assestato a quello di Salerno con il ritorno nello scalo partenopeo delle linee container della compagnia Messina, gli suscita un «sorriso». Agostino Gallozzi, presidente di Stc e imprenditore di punta dello shipping internazionale, invita a mettere da parte schemi di narrazione sportiva per guardare «alla sostanza dei cambiamenti». Niente «schiaffo», lei dice. Ma un segnale sulla tenuta competitiva dello scalo salernitano, quello probabilmente non va sottovalutato. «In una fase così ritmata di cambiamento degli scenari dell' economia globale francamente fanno un po' sorridere analisi che anacronisticamente si fondano ancora su quelli che potremmo definire i parametri dell' archeologia portuale». A pag. 29.

Mariano Ragusa

PORTO, LE OCCASIONI DEL MASTERPLAN

Francesco Messineo

Il mondo in cui viviamo si è trasformato, ormai da molti anni, in un unico mercato globale, nel quale uomini e merci si spostano da un continente all'altro in modo straordinariamente veloce ed economico. Ciò è stato reso possibile dall'impetuoso sviluppo tecnologico dei mezzi di trasporto intercontinentali: gli aerei, per le persone, e le navi per le merci. In questo scenario, il trasporto marittimo ha assunto un nuovo protagonismo.

Ogni anno vengono costruite centinaia di nuove navi, sempre più grandi e moderne, e vengono introdotte innovazioni tecnologiche spesso in grado di trasformare profondamente il settore del trasporto o della logistica. Basti pensare all'invenzione del container, che negli ultimi trent'anni ha reso semplicissimo il trasferimento della merce da una nave verso un camion o un treno, ed ha spalancato le porte alla cosiddetta "intermodalità": il trasporto di una merce dall'origine alla destinazione utilizzando diversi mezzi di trasporto terrestri e marittimi.

A questo dinamismo si aggiunge la variabilità degli scenari economici - in termini di scambi commerciali, produzione industriale e consumi - tutti fattori che contribuiscono a rendere estremamente mutevole la domanda di trasporto. Le autorità di sistema portuale hanno il difficile compito di garantire che i porti commerciali siano in grado di rispondere in modo rapido ed efficace a queste continue evoluzioni.

Le parole chiave sono flessibilità (capacità di adattare le funzioni dei porti alla trasformazione della domanda) e resilienza (capacità di affrontare con successo scenari imprevisti). Servono strumenti di programmazione e di gestione che consentano di destinare di

volta in volta le infrastrutture ai settori merceologici che ne hanno maggiormente bisogno e di aggiornare nel tempo tali scelte, assecondando l'evoluzione dei traffici.

Ai fattori di tipo economico e operativo si aggiunge la legittima esigenza dei territori circostanti che lo sviluppo portuale avvenga in armonia con i processi di trasformazione urbana e nel rispetto di standard di qualità ambientale sempre più elevati.

Nello scorso gennaio il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, che governa i principali porti della Campania (Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno), ha approvato il "Masterplan del porto di Napoli". Si tratta di un documento di indirizzo strategico, preventivamente sottoposto al confronto e alla condivisione con i soggetti interessati, istituzionali e privati, anche attraverso l'analisi condotta dall'Organismo di partenariato della risorsa mare istituito dalla legge presso l'Autorità di sistema portuale.

Il Masterplan del porto di Napoli affronta due scenari temporali: quello attuale e quello di evoluzione fino al 2030. Nello scenario attuale l'Autorità ha operato una divisione dello scalo in zone omogenee alle quali corrispondono specifiche destinazioni d'uso; lo scopo è quello di rendere sempre più ordinati e funzionali gli spazi portuali, riorganizzando secondo un disegno coerente con gli obiettivi di sviluppo a breve termine delle diverse attività. In particolare, le assegnazioni delle concessioni demaniali a privati per l'uso di piazzali e fabbricati sono oggi subordinate ad una preventiva verifica di congruenza con le previsioni del Masterplan.

Lo scenario al 2030 è chiaramente molto

più ambizioso. La sua elaborazione è poggiate sulle precedenti scelte di pianificazione la presa d'atto delle previsioni che si sono mostrate corrette e di quelle che hanno richiesto gli obiettivi individuati. Tra queste: la scelta di costruire un porto turistico nella zona orientale, ormai risalente a vent'anni fa, non è più perseguibile essendo ormai cambiate - in peggio - le condizioni del mercato della nautica da diporto e i costi emersi enormi difficoltà tecniche di bonifica dell'area interessata.

La zona orientale è stata oggi destinata allo sviluppo del traffico commerciale, lasciando in quella sede nuove e moderne strutture portuali e ferroviarie e le con attività logistiche, manifatturiere e terziarie. L'area orientale è destinata a diventare la Zona economica speciale Campania, oggi in via di istituzione, che a caso sarà amministrata, assieme alla Campania ed ai rappresentanti del governo, anche dagli stessi organi di governo dell'Autorità di sistema portuale. Di conseguenza, la parte occidentale del porto, quella spicciante alla zona monumentale della conferma e rafforza la sua vocazione a bacino del traffico turistico e crocieristico e delle funzioni urbane, nella cornice della rificazione del waterfront di Napoli. Il Masterplan potrà offrire il proprio contributo che il porto di Napoli rappresenti per la prossima generazione - la prima occasione di sviluppo economico, occupazionale, urbanistico e sociale dell'intera Campania.

L'autore è segretario generale della Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale.

La politica

SUD, LA NUOVA SFIDA DEL SINDACATO

Walter Schiavella

Nelle analisi post voto del 4 marzo si è oscillato fra due tesi: quella di chi sottovaluta la tenuta del sindacato e quella di chi evidenzia il successo delle forze che più hanno puntato sulla disintermediazione sociale. Probabilmente sono vere entrambe. Sarebbe infatti sbagliato attribuire al sindacato colpe, meriti o ruoli impropri sul terreno del mero risultato politico, ma sarebbe ancor più sbagliato non interrogarsi sul "virus" che ha infettato e distrutto il campo politico, valoriale, culturale. Questa visione è strumentale alla scomparsa della questione meridionale o, peggio ancora, di una sua riproposizione sulle logiche antiche di un pseudo-assistenzialismo, di uno sterile ribellismo; altrettanto sbagliata sarebbe una sua visione "geografica", parziale e quindi riguardante solo i cittadini e le istituzioni del Mezzogiorno nel contesto di una strategia che al limite serve a destinare una quota piccola di risorse nazionali al servizio di politiche straordinarie, circoscritte e settoriali. Vorrei provare ad analizzare tutto ciò partendo dal Mezzogiorno e da Napoli.

La nuova egemonia leghista sul centrodestra, combinata alla concentrazione parlamentare della rappresentanza, determina una visione del Mezzogiorno sbagliata e distorta ma nondimeno pericolosa: secondo questa tesi di comodo, il Sud ha votato in massa il M5S del reddito di cittadinanza contro il Nord della piccola e media impresa, affascinato dalla flat tax.

La vera sfida da vincere, in questo nuovo quadro, è quella per la riaffermazione di una priorità del Mezzogiorno come grande questione nazionale. È una sfida per questo nuovo quadro politico, ma anche per tutti i soggetti istituzionali e sociali e quindi per il sindacato.

Anche per questo il voto al M5S, ancor più di quello alla Lega che pure nel Mezzogiorno è una novità, va analizzato senza pregiudizi. La dimensione e la caratterizzazione territo-

riale, sovrapponibile in maniera direttamente proporzionale a disagio e disoccupazione, attesta non solo un impulso ribellista e di rottura, ma anche il riconoscimento di un tentativo di proporre risposte, per quanto velleitarie, alle condizioni concrete delle persone, istanze reali invece spesso assenti dai dibattiti politici anche a sinistra.

Questa è una delle cause della evidente sconfitta della sinistra. Le sue cause generali sono proprio la distanza fisica, sociale e politica dalle istanze di una società trasformata, che ha spinto verso il basso quella che era la sua base storica sociale fino a far scomparire, soprattutto nel Mezzogiorno, quel confine netto e spesso usato in termini dispregiativi, fra il ceto medio operaio/impiegatizio e il sottoproletariato urbano.

Queste categorie oggi non sono più valide. Non c'è o è fortemente ridotta la base operaia; nell'area della precarietà e dei nuovi bisogni ci sono finiti giovani scolarizzati, disoccupati da crisi, disoccupazione intellettuale, pensionati spinti sulla soglia di povertà dai tagli del welfare, insieme alle storiche aree di marginalità e disoccupazione.

Tutto ciò, in generale ma anche nello specifico meridionale e napoletano, riguarda anche il sindacato? Non dobbiamo accusarci, ma neanche autoassolverci. Se un elettore su due ha espresso un voto anti sistema (o anti élite) la domanda è: il sindacato è percepito come parte del sistema o dell'élite? Se per la sinistra il virus è la distanza fisica, sociale e politica dalle nuove marginalità e dai nuovi protagonisti sociali, quanto quel virus rischia di colpire o ha già colpito il sindacato?

Il sindacato, a differenza della sinistra, regge ancora, perché nel suo insediamento tradizionale, tale distanza non esiste. Nella crisi il sindacato c'è stato, ha contrattato le trasformazioni e i loro effetti sul lavoro. Nella crisi il sindacato ha tutelato, seppur a fatica, il reddito, rinnovando e difendendo i contratti nazionali di lavoro; nella crisi il sindacato è stato comunque presente sul territo-

rio per rispondere al bisogno di tutela dei lavoratori e pensionati.

Sbaglieremmo però se ciò bastasse a curarci. La base del nostro insediamento tradizionale si restringe sempre più e se più si rapporta al sindacato su basi azionarie o di servizio mentre si affievolisce il collettivo di condizione di obiettivi generali.

È vero, abbiamo svolto un lavoro importante verso chi è fuori dal sistema del lavoro e delle tutele: questo è il valore del Piano lavoro e, ancor più, della Carta del diritto tutto ciò non basta, o meglio, non basta se non è accompagnato ad una giusta rappresentanza di tutto ciò che si va fuori dal forlino del nostro insediamento reale. Per costruire rappresentanza, occorre presenza fisica e credibilità. Occorre risultati o almeno strumenti credibili realizzarli. Oggi non abbiamo né gli uni né gli altri. Siamo ancora una realtà viva e presente, ma non possiamo accontentarci le grandi periferie sociali, territoriali soprattutto urbane, la distanza con quella che cresce e impone una riflessione sul generale ma ancor più sul piano dell'orientamento strategico a partire dal rilancio di una discussione sulla costruzione di nuovi spazi di partecipazione democratica, anche come presupposto di un progetto di unità sindacale. Ma sopra appare evidente che in questo quadro pone una nuova centralità della "questione metropolitana".

Come ci reinseriamo, come rappresentiamo e, ancor prima, come ci confrontiamo con le trasformazioni sociali e produttive con le nuove soggettività sociali che possono, sono temi che non possono essere e che riguardano sia la discussione politica che i riflessi organizzativi che dovranno partire dalla discussione concreta che in questi giorni si avvia.

L'autore è segretario generale Cgil del Mezzogiorno.

Il Nautilus

Potenziamento dell'accoglienza turistica: AdSP MAM e Puglia Promozione firmano accordo



BARI – Nel pomeriggio di ieri, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il direttore di Aret Pugliapromozione (Agenzia regionale del turismo), Matteo Minchillo, hanno sottoscritto un accordo di cooperazione pubblico- pubblico finalizzato a potenziare in maniera decisa e coordinata l'azione di accoglienza turistica. Attraverso specifiche attività progettuali in grado di supportare lo sviluppo di modelli turistici innovativi e sostenibili e azioni funzionali alla costituzione di un quadro organico nei rapporti pubblico-pubblico e pubblico-privato si punterà a incrementare il numero di arrivi e presenze turistiche negli scali portuali.

Attraverso l'accordo, si intende fornire un servizio di accoglienza omogeneo, professionale e integrato nei porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia e Monopoli in previsione del sensibile incremento dei flussi crocieristici previsto per gli anni 2018 e 2019. A tal fine L'AdSP MAM e Pugliapromozione svilupperanno un'azione sinergica di potenziamento della brand identity e di miglioramento dell'offerta connessa all'erogazione dei servizi on-desk di informazione e assistenza di turisti in transito.

“Oltre a fornire ai turisti servizi di alta qualità- commenta il presidente Patroni Griffi- la nostra azione contribuirà a promuovere l'attrattività della Puglia come destinazione turistica, con l'obiettivo di destagionalizzare domanda e offerta per un turismo che duri tutto l'anno.”

Già nei prossimi giorni, atteso l'imminente inizio della stagione crocieristica, verranno installati info-point turistici conformi agli standard minimi funzionali ed estetici della rete regionale. L'accordo ha una durata di tre anni ed è rinnovabile esclusivamente su espressa volontà delle parti.

Porto di Taranto: lunedì accordo per l'ex Abbazia Benedettina



TARANTO – Lunedì 26 marzo 2018, presso i locali della ex Abbazia di Santa Maria della Giustizia, alla presenza di S.E. il Prefetto di Taranto, dott. Donato Giovanni Cafagna, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Brindisi, Lecce e Taranto e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio stipuleranno un accordo per l'utilizzo del complesso monumentale demaniale denominato ex Abbazia Benedettina di Santa Maria della Giustizia.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio si occuperà della utilizzazione finalizzata alla pubblica fruizione dell'immobile, mediante l'organizzazione e lo svolgimento di attività istituzionali di divulgazione della cultura portuale, marittima ed industriale, anche attraverso la creazione di un percorso espositivo e multimediale, nonché di visite guidate, secondo quanto sarà specificato da specifico regolamento tra le parti.

Informazioni Marittime

Antitrust multa Moby e Cin per 29 milioni



L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (Agcm) ha multato per 29 milioni di euro Moby e Compagnia Italiana di Navigazione (Cin), società del gruppo Onorato, per abuso di posizione dominante su tre linee marittime tra Sardegna e Italia continentale (Nord Sardegna-Nord Italia, Nord Sardegna-Centro Italia, Sud Sardegna-Centro Italia). Secondo l'Agcm, le due compagnie hanno violato l'articolo 102 del [Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea](#).

Il provvedimento

Ritorsioni e concessioni Moby e Cin, secondo l'Agcm, hanno agito in due modi: da un lato con ritorsioni economiche verso le imprese di logistica che hanno utilizzato i servizi dei concorrenti, dall'altro concedendo a quelle «leali» vantaggi competitivi di varia natura, «affinché queste potessero sottrarre commesse alle imprese divenute clienti degli armatori concorrenti». L'istruttoria è stata avviata da diverse segnalazioni provenienti da due società di logistica - Trans Isole e Nuova Logistica Lucianu - e una compagnia di trasporto marittimo - Grimaldi Euromed -, alle quali si è successivamente unito l'interveniente Grendi Trasporti Marittimi. L'Agcm ha infine accertato «che Moby e CIN hanno posto in essere una composita e aggressiva condotta anticoncorrenziale volta a ostacolare la crescita dei propri concorrenti». La «strategia multiforme» messa in atto dalle imprese del gruppo Onorato «ha ristretto gravemente la concorrenza, ostacolando l'ingresso di nuovi concorrenti nelle tre direttrici di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna», causando «un pregiudizio ai consumatori dei beni oggetto di trasporto».

Il commento di Vincenzo Onorato In un comunicato, l'armatore Vincenzo Onorato risponde: «Niente di nuovo sotto il sole, un atteso tentativo, fra i tanti, di vendetta del Sistema Italia-lobby contro l'occupazione del personale italiano. Singolare che l'Autorità Garante non si sia mai voluta interessare del monopolio sulla Sicilia nel settore dei trasporti via mare. D'altronde la storia di Petruzzella, presidente dell'Autorità Garante, parla da sé. Ben venga un nuovo Governo che faccia pulizia dell'ancien régime delle lobby».

TRASPORTO MERCI DA E PER LA SARDEGNA: SANZIONI DI 29 MLN DI EURO A MOBY E CIN PER ABUSO POSIZIONE DOMINANTE



Roma. 23 marzo 2018 – L'Autorità Antitrust ha sanzionato Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., società del gruppo Onorato, con una ammenda pecuniaria di 29 milioni di euro per aver abusato della propria posizione dominante in tre direttrici di trasporto marittimo di merci tra la Sardegna e l'Italia continentale (Nord Sardegna-Nord Italia, Nord Sardegna-Centro Italia, Sud Sardegna-Centro Italia), in violazione dell'articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

Nel corso dell'istruttoria – originata dalle segnalazioni di due società di logistica, Trans Isole s.r.l. e Nuova Logistica Lucianu s.r.l., e di una compagnia di trasporto marittimo, la Grimaldi Euromed S.p.A., alle quali si successivamente unito l'interveniente Grendi Trasporti Marittimi S.p.A.– l'Autorità ha accertato che Moby e CIN hanno posto in essere una composita e aggressiva condotta anticoncorrenziale volta a ostacolare la crescita dei propri concorrenti.

In particolare, tale condotta si è realizzata, da un lato, attraverso ingiustificate ritorsioni e penalizzazioni, economiche e commerciali, nei confronti delle imprese di logistica che si sono avvalse dei servizi dei concorrenti, dall'altro, attraverso la concessione di vantaggi competitivi di varia natura alle imprese rimaste leali a CIN e Moby, affinché queste ultime potessero sottrarre commesse alle imprese di logistica divenute clienti degli armatori concorrenti dell'impresa dominante.

La strategia multiforme messa in atto dalle imprese del gruppo Onorato ha ristretto gravemente la concorrenza, ostacolando l'ingresso di nuovi concorrenti nelle tre direttrici di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna, e risultando altresì idonea a causare un pregiudizio ai consumatori dei beni oggetto di trasporto.

Traghetti: Moby e Cin multate da Antitrust per 29mln

Condotta anticoncorrenziale. Onorato, "vendetta del sistema"



L'Autorità Antitrust ha sanzionato Moby spa e Compagnia Italiana di Navigazione (Cin) spa, società del gruppo Onorato, con una ammenda pecuniaria di 29 milioni di euro per aver abusato della propria posizione dominante in tre direttrici di trasporto marittimo di merci tra la Sardegna e la Penisola (Nord Sardegna-Nord Italia, Nord Sardegna-Centro Italia, Sud Sardegna-Centro Italia), in violazione dell'articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. Nel corso dell'istruttoria - originata dalle segnalazioni di due società di logistica, Trans Isole srl e Nuova Logistica Lucianu srl, e di una compagnia di trasporto marittimo, la Grimaldi Euromed spa, alle quali si è successivamente unito l'interveniente Grendi Trasporti Marittimi spa - l'Autorità ha accertato che Moby e Cin "hanno posto in essere una composita e aggressiva condotta anticoncorrenziale volta a ostacolare la crescita dei propri concorrenti".

"Apprendiamo con stupore la decisione dell'Antitrust in cui veniamo accusati di aver ostacolato l'operatività di alcune società di logistica. Avendo le compagnie del gruppo Onorato Armatori agito sempre con correttezza, nell'esclusivo interesse dei clienti e, laddove in essere, nel pieno rispetto dei contratti di servizio, siamo fiduciosi che, come già avvenuto in passato, la magistratura amministrativa, cui ci rivolgeremo, annulli la decisione confermando la nostra irrepreensibilità". Così il gruppo Onorato in una nota ufficiale dopo la multa inflitta dall'Autorità.

Il presidente del Gruppo, Vincenzo Onorato, ha aggiunto: "Niente di nuovo sotto il sole, un atteso tentativo, fra i tanti, di vendetta del Sistema Italia-lobby contro l'occupazione del personale italiano. Singolare che l'Autorità Garante non si sia mai voluta interessare del monopolio sulla Sicilia nel settore dei trasporti via mare. D'altronde la storia di Pitruzzella, presidente dell'Autorità Garante, parla da sé. Ben venga un nuovo Governo che faccia pulizia dell'ancien régime delle lobby".

Moby, decisione Antitrust: fiduciosi sull'operato della magistratura amministrativa



Milano, 23 marzo 2018 – Apprendiamo con stupore la decisione dell'Antitrust in cui veniamo accusati di aver ostacolato l'operatività di alcune società di logistica. Avendo le Compagnie del Gruppo Onorato Armatori agito sempre con correttezza, nell'esclusivo interesse dei clienti e, laddove in essere, nel pieno rispetto dei contratti di servizio, siamo fiduciosi che, come già avvenuto in passato, la magistratura amministrativa, cui ci rivolgeremo, annulli la decisione confermando la nostra irrepreensibilità.

Onorato Armatori: in merito alla sanzione Antitrust fiduciosi sull'operato della magistratura amministrativa

(FERPRESS) – Roma, 23 MAR – “Apprendiamo con stupore la decisione dell'Antitrust in cui veniamo accusati di aver ostacolato l'operatività di alcune società di logistica. Avendo le Compagnie del Gruppo Onorato Armatori agito sempre con correttezza, nell'esclusivo interesse dei clienti e, laddove in essere, nel pieno rispetto dei contratti di servizio, siamo fiduciosi che, come già avvenuto in passato, la magistratura amministrativa, cui ci rivolgeremo, annulli la decisione confermando la nostra irrepremissibilità”.

Lo riferisce una nota del Gruppo.

L'armatore Vincenzo Onorato, appresa la notizia della notifica della decisione dell'Antitrust, ha così commentato: “Niente di nuovo sotto il sole, un atteso tentativo, fra i tanti, di vendetta del Sistema Italia-lobby contro l'occupazione del personale italiano. Singolare che l'Autorità Garante non si sia mai voluta interessare del monopolio sulla Sicilia nel settore dei trasporti via mare. D'altronde la storia di Petruzzella, Presidente dell'Autorità Garante, parla da sé. Ben venga un nuovo Governo che faccia pulizia dell'ancien regime delle lobby”.

ALLO SCOPO DI OTTIMIZZARE I COLLEGAMENTI TRA MARE E TERRA ANCHE AI FINI DEL TURISMO

Moby e Tirrenia aderiscono ai progetti CagliariPort 2020

L'adesione riguarda anche il progetto "Open Data Trasporti" della Sardegna



CAGLIARI – Moby e Tirrenia aderiscono a "CagliariPort 2020" e Open Data Trasporti della Sardegna, progetti promossi e patrocinati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Sardegna, che hanno l'obiettivo di trovare una soluzione per favorire e incentivare ancora di più l'interconnessione tra il territorio sardo e i due poli logistici merci e passeggeri dei porti dell'Isola.

La Sardegna da qualche anno sta

proseguendo sulla strada di un'importante trasformazione sia dal punto di vista infrastrutturale che organizzativo, per garantire prima di tutto la crescita economica del territorio, e per assicurare la circolarità delle merci, dei passeggeri e del turismo nel Mediterraneo. Con "CagliariPort 2020" e Open Data Trasporti della Sardegna verrà garantita una rete condivisa e interconnessa, grazie agli operatori che produrranno dati sull'offerta (per esempio le date e gli orari delle tratte garantite dalle

aziende di trasporto che operano nell'Isola) e li esporranno in modo aperto e accessibile, dove chiunque, senza limitazioni, potrà consultare, scaricare e utilizzare le informazioni.

Moby e Tirrenia sono felici di collaborare alla buona riuscita di questa iniziativa, grazie alla quale i dati sull'offerta di trasporto, sia per i passeggeri che per le merci, saranno pubblicati con formati e strutture standard, liberi al riuso, e aggiornati in tempo reale da chi li produce.

Un modo per agevolare l'incontro dell'offerta turistica/produttiva tra gli operatori del settore con la domanda generata dal Cruise Port, così da aumentare la conoscenza della rete dei servizi di trasporto sia per gli utenti che per le pubbliche amministrazioni che, sovrapponendola alle altre informazioni territoriali, potranno adottare politiche maggiormente integrate.

IL TERMINAL SINTERMAR DI LIVORNO SEMPRE PIÙ RIFERIMENTO AL TRAFFICO DELLE VETTURE

Auto nuove per ferrovia dalla Slovacchia

L'obiettivo punta a movimentare oltre 25 mila auto all'anno via treno in entrata e uscita



Auto nuove per ferrovia

auto facevano capo ad oggi quasi esclusivamente al Faldò.

Il primo treno del servizio è arrivato presso la Stazione Porto Nuovo e ha sbarcato circa 240 auto, che sono poi state smistate da Sintermar per l'oltreo via mare sia verso i mercati nazionali (Sicilia, Sardegna) sia verso quelli internazionali (in particolare la Spagna, con Valencia e Barcellona). Una percentuale delle auto, inoltre, verrà spedita via terra alle concessionarie della Penisola

attraverso l'interporto Vespucci, dove al momento dovranno arrivare su gomma, con una navetta stradale, in attesa del sospirato "scavalco".

Al nuovo collegamento se ne aggiungerà presto un altro per l'import di auto nuove verso l'Austria. Complessivamente, Sintermar punta a movimentare via treno oltre 25 mila auto nuove all'anno, riducendo in tal modo la quota del trasporto su gomma da e per il porto. In sostanza Livorno punta a candidarsi sempre di più come un hub ferroviario di rilievo nel panorama internazionale.

"Siamo soddisfatti" - ha detto il direttore generale del terminal Sintermar, Federico Baudone

- perché avere nuovamente un traffico auto su treno è un risultato importante ed è il frutto di una grande sinergia con l'Autorità di Sistema Portuale, che ha saputo rispondere in maniera tempestiva alle esigenze dell'operatore, permettendo un uso più efficiente delle infrastrutture ferroviarie esistenti e sviluppando l'intermodalità".

Tutto questo - sottolinea palazzo Rosciano - si colloca nello scenario più ampio del "Piano del Ferro" che prevede tra le altre cose l'ottimizzazione del raccordo ferroviario di Porto Nuovo, compreso tra la Via Leonardo Da Vinci e Via Luigi Galvani, all'interno del Porto Commerciale, in prossimità del varco Galvani.

Antitrust: multa da 29 milioni per i traghetti Moby di Onorato

IL CASO CAGLIARI L' Autorità Antitrust ha sanzionato Moby spa e Compagnia Italiana di Navigazione (Cin) spa, società del gruppo Onorato, con una ammenda pecuniaria di 29 milioni per aver abusato della propria posizione dominante in tre direttrici di **trasporto marittimo** di merci tra la Sardegna e la Penisola (Nord Sardegna-Nord Italia, Nord Sardegna-Centro Italia, Sud Sardegna-Centro Italia), in violazione dell' articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell' Unione Europea.

Nel corso dell' istruttoria - originata dalle segnalazioni di due società di logistica, Trans Isole srl e Nuova Logistica Lucianu srl, e di una compagnia di **trasporto marittimo**, la Grimaldi Euromed spa, alle quali si è successivamente unito l' interveniente Grendi **Trasporti Marittimi** spa - l' Autorità ha accertato che Moby e Cin «hanno posto in essere una composita e aggressiva condotta anticoncorrenziale volta a ostacolare la crescita dei propri concorrenti». In particolare, segnala l' Antitrust, «tale condotta si è realizzata, da un lato, attraverso ingiustificate ritorsioni e penalizzazioni, economiche e commerciali, nei confronti delle imprese di logistica che si sono avvalse dei servizi dei concorrenti, dall' altro, attraverso la concessione di vantaggi competitivi di varia natura alle imprese rimaste leali a Cin e Moby, affinché queste ultime potessero sottrarre commesse alle imprese di logistica divenute clienti degli armatori concorrenti dell' impresa dominante».

Seccal replica del gruppo Onorato: «noi sempre corretti, ci rivolgeremo alla magistratura amministrativa».

«Anticoncorrenziali» Moby e Cin multate

L' Autorità Antitrust ha sanzionato Moby spa e Compagnia Italiana di Navigazione (Cin) spa, società del gruppo Onorato, con una ammenda pecuniaria di 29 milioni di euro per aver abusato della propria posizione dominante in tre direttrici di **trasporto marittimo** di merci tra la Sardegna e la Penisola, in violazione dell' articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell' Unione Europea. «Niente di nuovo sotto il sole, un atteso tentativo, fra i tanti, di vendetta del Sistema Italia-lobby contro l' occupazione del personale italiano». È il commento, affidato ad una nota, dell' armatore Vincenzo Onorato.

Moby-Tirrenia

CAGLIARI. L' Autorità Antitrust ha sanzionato Moby e Tirrenia-Cin (gruppo Onorato Armatori) con un' ammenda di 29 milioni di euro per aver abusato della propria posizione dominante in tre direttrici di trasporto marittimo di merci tra la Sardegna e la Penisola (Nord Sardegna -Nord Italia, Nord Sardegna -Centro Italia, Sud Sardegna -Centro Italia), in violazione dell' articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell' Unione Europea. L' istruttoria è stata originata da Trans Isole, Nuova Logistica Lucianu e Grimaldi (cui si è unita la Grendi). «Niente di nuovo sotto il sole, un atteso tentativo, frai tanti, di vendetta del Sistema Italia -lobby contro l' occupazione del personale italiano» la risposta dell' armatore Vincenzo Onorato.

Messina, inaugurato il cantiere del pontile di Giammoro: ecco tutti i lavori in programma

Inaugurato il cantiere per la realizzazione del nuovo Pontile di Giammoro a Messina: ecco nel dettaglio tutti gli interventi in programma

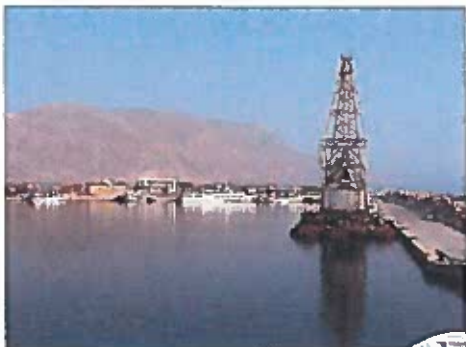
L' Autorità portuale di Messina ha festeggiato un' altra data storica per la portualità e le opere pubbliche del suo compendio. Il 22 marzo infatti il Commissario De Simone, unitamente ai rappresentanti della Duferdofin e dell' impresa Ricciardello che realizzerà i lavori, ha inaugurato, alla presenza di S.E. l' Arcivescovo di Messina Mons. Giovanni Accolla, delle Autorità locali e della stampa l' apertura del cantiere per la realizzazione del nuovo Pontile industriale di Giammoro. " La gestazione tecnica e amministrativa è stata complessa, ma sono orgoglioso finalmente di dare l' avvio ad un' opera di circa 25 milioni di euro, fortemente voluta e da lungo tempo attesa, che porterà certamente grandi benefici economici, occupazionali e di sviluppo a tutto il compendio territoriale ", dichiara il Commissario Straordinario dell' Autorità Portuale di Messina Dott. Antonino De Simone. La realizzazione del nuovo pontile in località Giammoro, programmata nell' ambito del sistema di investimenti ed incentivazioni finanziarie comunitarie, nel P.O.R. Sicilia, fino al 1999 e, successivamente, in Agenda 2000, costituisce la concretizzazione di un intervento strategico volto a raggiungere l' obiettivo di creare un' infrastruttura portuale a servizio dell' area industriale locale. L' opera, compreso il raccordo viario e ferroviario tra il nuovo pontile e le infrastrutture esistenti, è stata seguita dal Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Sicilia - Calabria, Ufficio 4°, Opere Marittime Sicilia e fondamentale è stato, soprattutto, l' intenso impegno nell' ultimo periodo del Provveditore Prof. Ing. Donato Carleo per consentire l' avvio dei lavori. Le opere inerenti la costruzione del nuovo pontile industriale in località Giammoro consistono brevemente in: Demolizione e rifacimento del cavalcavia esistente , che sarà costituito da n.2 campate della lunghezza di circa 21.00 m cadauna, poggiate lato terra su una spalla in c.a., al centro e lato mare su pile in c.a.. Gli impalcati, di larghezza complessiva pari a 13 m, saranno realizzati con n.10 travi in c.a.p a doppio T aventi altezza h=110 cm. La spalla e le pile saranno fondate su piastra in c.a. di altezza h=200 cm. Sul lato est dell' impalcato si prevede la predisposizione per la futura sede ferroviaria (da realizzare con successivo appalto) avente ingombro netto di 4.30 m. Sul lato Ovest sarà invece realizzata la

- segue

carreggiata stradale per una larghezza netta di 7.00 m. Realizzazione del pontile di raccordo a partire dal cavalcavia di Strada Industriale fino alla batimetrica -9.00 m sotto il l.m.m., per uno sviluppo di 248.60 m. Il pontile di raccordo, avente larghezza pari a 13.00 m e fondato su pali 1500 ad interasse di 9.00 m, sarà costituito da n.4 corpi giuntati di cui il primo corpo lato terra ha lunghezza di 47.00 m, mentre i rimanenti tre corpi avranno lunghezza di 67.20 m. Come per il tratto precedente, sul lato est del pontile si prevede la predisposizione della sede ferroviaria (da realizzare con successivo appalto) mentre il lato Ovest sarà percorribile dagli automezzi per il carico-scarico merci per mezzo di una carreggiata stradale di larghezza netta di 7.00 m; Realizzazione della piattaforma di attracco per uno sviluppo di 183.37 m e larghezza di 32.00 m, anch' essa a giorno, dalla batimetrica -9.00 m alla batimetrica -25.00 m sotto il l.m.m.. La piattaforma sarà fondata su pali disposti in 4 file ed aventi diametro 1500, nel tratto lato terra, e 1800, nella zona centrale e nel tratto lato mare. Sulla piattaforma di attracco saranno alloggiate n.9 bitte per ogni lato di accosto del tiro nominale di 150 t e n. 8 parabordi per ciascun lato di accosto. La piattaforma sarà suddivisa in 4 corpi strutturali adeguatamente giuntati. Lungo i due lati di accosto saranno realizzati, con successivo appalto, i binari per la movimentazione delle gru e, nella zona centrale n.2 binari ferroviari; Realizzazione del tratto terminale, denominato pontile di ancoraggio, dello sviluppo di 30.00 m, sul quale troveranno collocazione le bitte di ancoraggio, sarà fondato su pali aventi diametro 1500 e si estenderà su fondali variabili da -25.00 m alla -27.00 m. sotto il l.m.m. Su tale tratto saranno collocate n.2 bitte per ogni lato di accosto del tiro nominale di 100 t. Il pontile, attraverso il nuovo cavalcavia su Strada Industriale, sarà raccordato a terra con la viabilità esistente tramite un rilevato avente altezza variabile da 5.50 m a 3.00 m. Tale viabilità di raccordo avrà una lunghezza di circa 250 m e sarà costituita da un' unica carreggiata (a due corsie, una per senso di marcia) della larghezza totale di 6.00 m. Nello spazio compreso tra la radice del collegamento a terra e il rilevato verrà realizzato un piazzale per il parcheggio di automezzi della superficie di circa 6.300 m².

Porti: De Simone, aperto cantiere pontile Giammoro

Opera di circa 25 milioni di euro



(ANSA) - MESSINA, 23 MAR - "La gestazione tecnica e amministrativa è stata complessa, ma sono orgoglioso finalmente di dare l'avvio ad un'opera di circa 25 milioni di euro, fortemente voluta e da lungo tempo attesa, che porterà certamente grandi benefici economici, occupazionali e di sviluppo a tutto il compendio territoriale". A dirlo il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina Antonino De Simone.

"L'Autorità portuale di Messina ha festeggiato un'altra data storica per la portualità e - aggiunge - le opere pubbliche del suo compendio, aprendo il cantiere per la realizzazione del nuovo Pontile industriale di Giammoro".

"La realizzazione del nuovo pontile in località Giammoro, - prosegue De Simone - programmata nell'ambito del sistema di investimenti ed incentivazioni finanziarie comunitarie, nel Por Sicilia, fino al 1999 e, successivamente, in Agenda 2000, costituisce la concretizzazione di un intervento strategico volto a raggiungere l'obiettivo di creare un'infrastruttura portuale a servizio dell'area industriale locale. L'opera, compreso il raccordo viario e ferroviario tra il nuovo pontile e le infrastrutture esistenti, è stata seguita dal Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Sicilia - Calabria, Ufficio 4°, Opere Marittime Sicilia e fondamentale è stato, soprattutto, l'intenso impegno nell'ultimo periodo del Provveditore Donato Carleo per consentire l'avvio dei lavori".

Augusta| Il quadro della città non è così desolante com' è stato dipinto da Fuori Roma"

Attualità0La trasmissione "Fuori Roma" , andata in onda su Rai3 la scorsa domenica, ha lasciato l' amaro in bocca a molti augustani perché ha raccontato solo gli aspetti negativi che affliggono la comunità megarese. Commenti e reazioni sono stati esternati su social, anche con attribuzioni di responsabilità agli intervistati, alcuni dei quali non risiedono più ad Augusta.Lorenza Crisci insegnante di scuola superiore, nonché segretario della Camera del Lavoro Cgil, ha indirizzato una lettera aperta a Concita De Gregorio, giornalista e autrice della trasmissione. La docente sindacalista, nel premettere che sarebbe disonesto sostenere che non esistono le difficoltà portate alla luce durante il programma televisivo nella missiva esordisce dichiarando: "Non temo di essere smentita nell' affermare che per anni è prevalsa la convenienza politica a quella della comunità. Ma questo è, purtroppo, un male comune a molti territori della nostra isola. So, per averlo appreso dai social, che diversi miei concittadini si sono indignati per il contenuto e il taglio che la sua trasmissione ha voluto dare nel rappresentare i problemi della nostra città. A quei miei concittadini, dico che avrebbero dovuto e devono indignarsi con quella classe politica che li ha abbandonati". Crisci fa riferimento ai temi che riguardano: ospedale, Port authority, depuratore acque reflue, scuole non antisismiche, vie di comunicazioni pessime o inesistenti, mancati e insufficienti controlli sulle emissioni di agenti inquinanti, chiusura dell' Agenzia delle entrate, del Tribunale.Nella lettera aperta fa riferimento alle interviste fatte dalla giornalista a Enzo Parisi di Legambiente e don Palmiro Prisutto, "stigmatissimi concittadini - dice Crisci - entrambi impegnati in una battaglia per la tutela dell' ambiente della Salute. Ha anche intervistato alcuni non residenti, più o meno noti nel mondo dello spettacolo. Questi ultimi, non so se coscientemente, hanno reso un' immagine di Augusta che rispecchia parzialmente la realtà e in qualche caso la distorce. Da tempo, essi non vivono più in città e credo che non abbiano mai approfondito nessuno degli argomenti trattati". Una cosa, secondo Lorena Crisci, è fare quattro chiacchiere al bar, un' altra ben diversa è rilasciare interviste su temi così complessi per i quali occorre essere informati, interviste che, peraltro, oltre un milione di persone hanno avuto modo di vedere. "Al loro posto- prosegue la sindacalista insegnante - mi sarei astenuta dal commentare argomenti senza saperne molto. Ognuno degli argomenti trattati, per la loro complessità, meriterebbe una trasmissione ad hoc". Lorena Crisci dichiara, quindi di non condividere la

-segue

rappresentazione emersa dal programma televisivo riguardo a molti punti. Rappresentazione di una città rassegnata al proprio destino, incapace di reagire."Il nostro sindaco Cettina Di Pietro, sembra dall'intervista, rassegnata a una situazione che non si può cambiare. Non so se ciò è quello che volesse far trasparire. La conosciamo come una capace di combattere, poco disposta a soccombere, altro che rassegnata! Purtroppo appare rinunciare. Io, al suo posto, avrei preteso si sapesse che il cambiamento è possibile, che per esempio la raccolta differenziata è stata avviata dalla sua amministrazione, che si sapesse perché non abbiamo un depuratore e da chi dipende la realizzazione. Sull'inquinamento del polo petrolchimico avrei voluto si capisse che è un problema che non può essere liquidato con superficialità in un territorio dove il tasso disoccupazione è significativo e che allo stesso tempo ha un'alta percentuale di morti per cancro. Avrei voluto si capisse che le industrie non sono il nemico da combattere, ma che allo stesso tempo le multinazionali si devono rendere conto che la ricaduta positiva sul territorio deve essere tangibile, non basta dare lavoro. Capisco la prudenza usata da tutti gli intervistati rispetto il tema dello scioglimento del Consiglio comunale per infiltrazione mafiosa. Forse perché a oggi, dopo 5 anni, non c'è stata nessuna condanna. Sarebbe utile per la nostra città che le istituzioni dessero delle risposte alla cittadinanza e alle persone oggetto di tale accusa pesantemente infamante. Se solo avesse guardato con più attenzione avrebbe scoperto che ad Augusta non siamo affatto rassegnati, esistono anche realtà, come ad esempio la Camera del Lavoro che ho l'onore di rappresentare che è un forte punto di riferimento per il territorio. Che ci sono persone che, come me lottano tutti i giorni per tutelare il lavoro, i giovani, gli anziani, le donne, e gli studenti. Non posso non sottolineare le lotte promosse dalla mia organizzazione sindacale, la Cgil appunto, sia a livello provinciale che comunale, proprio su questi temi. Da molto tempo la segreteria provinciale della Filil Cgil lotta per l'attuazione di progetti sui collegamenti tra il porto commerciale di Augusta e l'aeroporto di Catania. Così come rispetto al petrolchimico, ormai pare chiara la presa di posizione del nostro sindacato le cui priorità sono lavoro, sostenibilità ambientale, salute e sicurezza. Anche sulla tematica della sanità pubblica e su quella del Muscatello, la Cgil ha sempre espresso preoccupazione a mantenere i livelli essenziali di assistenza ed ha affrontato molteplici criticità con la dirigenza dell'Asp. Personalmente rigetto la logica del costo beneficio poiché il nostro territorio, per la sua peculiarità, necessita di quella giusta copertura sanitaria a prescindere dalla spesa. Numerosi sono stati gli incontri e sit-in di protesta per scongiurare la chiusura degli uffici Inps, che è andato a buon fine, almeno per il momento. Siamo stati, assieme a varie associazioni, promotori di svariate manifestazioni di protesta contro l'affidamento della Port-Authority a Catania e di diversi convegni di sensibilizzazione. Sulla tematica depuratore abbiamo prodotto documenti in concertazione con associazioni ambientaliste per favorirne la risoluzione. Con l'amministrazione comunale il dialogo ormai intenso ha favorito la risoluzione di diverse tematiche importanti, penso alla vertenza Publiservizi o ai problemi di viabilità trattati con il corpo di Polizia municipale. La Camera del Lavoro di Augusta ha anche istituito uno sportello di ascolto, il circolo Auser, importante bretella della Cgil che si prende cura attraverso l'impegno dei volontari della popolazione della terza età con attività motorie, ricreative e culturali. Insomma, noi non ci stancheremo mai di lottare in questa nostra terra che amiamo e per la quale vogliamo ci sia un futuro migliore. Se avesse guardato un po' oltre avrebbe anche scoperto che ad Augusta esiste anche l'impegno civile di tante organizzazioni e associazioni sportive, di commercianti, di volontariato. Persone che lottano per sollecitare le istituzioni affinché non si aggravino le condizioni che, per tanti motivi, penalizzano sempre e solo il sud. In conclusione, forse tornare ad approfondire alcuni temi potrebbe essere di aiuto a noi, ma anche a quel milione di telespettatori che l'ha seguita, per capire di chi sono le vere responsabilità rispetto a ciascuno delle problematiche che ha rappresentato". Sarebbe auspicabile che ogni augustano, impegnato a vario titolo in enti, associazioni, nel mondo politico e istituzionale reagisse come ha fatto Lorena Crisci parlando delle azioni intraprese a beneficio della città. In merito al sindaco, Cettina Di Pietro proprio nei giorni scorsi in occasione della conferenza stampa tenuta dal presidente dell'Autorità di sistema portuale, Andrea Annunziata, ha

Augusta| Futuro del porto roseo: lo ha detto Annunziata in un convegno del Rotary

Attualità0 Conferenza del Rotary Club Augusta, su strategie dei porti e nuove Autorità di sistema portuale, ieri, nel salone del Municipio. I lavori si sono svolti in presenza di un folto uditorio, composto in gran parte da operatori del settore. "Da oggi in poi Augusta e Catania insieme avranno le loro rispettive ricchezze. In pochi anni organizzeremo uno sviluppo senza precedenti. Questo è un territorio su cui si può fare tanto. Non abbiamo alibi". Sono queste le parole conclusive dell' intervento di Andrea Annunziata, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale Augusta -Catania alla conferenza sul tema: "La strategia degli scali della nuova Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale. Porti di Augusta e Catania", organizzata dal Rotary club Augusta col patrocinio del Comune di Augusta e dell' Ordine dei Chimici della Provincia di Siracusa, che ha visto intervenire, oltre ad Annunziata, anche il presidente di Unionports - Cluster di imprese marittime di Augusta, Siracusa e Catania, Davide Fazio. I lavori si sono svolti, ieri sera, alla presenza del sindaco, Cettina Di Pietro, nel salone di rappresentanza "Rocco Chinnici" del Municipio, che, appena un giorno prima, giovedì mattina, ha ospitato la conferenza stampa per tracciare il bilancio dell' attività svolta in un anno dell' Adsp. Segnali molto positivi hanno lanciato le parole del presidente del nuovo ente portuale, che accorpa gli scali di Augusta e Catania, accolte con ottimismo dai presenti, in gran parte operatori del settore portuale, tra i quali Aldo Garozzo e Cosimo Indaco, rispettivamente ex presidenti delle Autorità portuali di Augusta e Catania. "La ricchezza della nostra città sta nel mare" ha evidenziato il presidente del Rotary club Augusta, Fabrizio Romano mettendo in luce le caratteristiche e le potenzialità del porto megarese. Annunziata ha ribadito l' importanza dell' individuazione delle aree Zes (zona economica speciale che comporterà agevolazioni fiscali e non solo per le imprese delle aree inserite nella Zes) e dell' utilizzo del Gnl anche perché in Italia si stanno costruendo oltre 300 navi che andranno a metano, puntualizzando che il deposito di gas naturale liquefatto non rappresenta un pericolo né per l' uomo, né per l' ambiente. "Se così fosse - ha sottolineato Annunziata - sarei il primo a oppormi. Non c' è stato un solo incidente accaduto nel mondo a causa del Gnl". Ha poi annunciato la prossima sigla di un protocollo di intesa con la Marina militare e a tal proposito ha ribadito l' impegno profuso da Marisicilia in tal senso rivolgendosi al comandante, il contrammiraglio Nicola de Felice, presente alla conferenza. Il presidente dell' Adsp ha fatto sapere che i

-segue

porti siciliani stanno per riunirsi in associazione e, pertanto giorno 28 marzo Annunziata sarà a Messina. Ha dichiarato che tra le sue priorità oltre alla sviluppo dei porti di Augusta e Catania ci sono le bonifiche. Il presidente di Unionports, Davide Fazio ha detto che la vera ricchezza esiste quando una nave può scaricare e caricare anche nei luoghi più impensati. Un' altra iniziativa che, a suo giudizio, potrebbe dare frutti non indifferenti consiste nella realizzazione di depositi di oli vegetali. "In Italia ce ne sono pochi, ma sono insufficienti. Questi depositi si trovano soprattutto in nord Europa. In questo territorio potremmo soffrire di tutto tranne che di disoccupazione dei giovani considerando la presenza dell' industria. Abbiamo bisogno anche di una situazione fiscale più leggera". Tra i presenti anche il direttore dell' arsenale di Augusta, capitano di vascello, Giuseppe Sica e l' ammiraglio di squadra, Roberto Camerini, già comandante di Marisicilia e oggi impegnato a La Spezia nell' ambito portuale. Visualizzazioni: 0.

CONFINDUSTRIA. Entra nell' organismo di partenariato dell' autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale

Porti, nuovo incarico per Gregory Bongiorno

OOO Gregory Bongiorno, presidente della delegazione di Trapani di Sicindustria e vice presidente dell' Associazione regionale degli industriali, è stato designato da Confindustria nazionale nell' organismo di partenariato della risorsa del mare dell' autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale. «Mi metterò subito a collaborare per il rilancio del sistema portuale della Sicilia Occidentale», dichiara, sottolineando, però, che in primo piano rimangono le problematiche del porto di Trapani. «C' è tanto da fare, serve effettuare lavori, infrastrutture, rivedere il Piano regolatore, offrire migliori servizi alle compagnie di navigazione e soprattutto incentivare il traffico delle navi sia merci che passeggeri». Dopo un lungo periodo di stallo, con la nuova organizzazione dell' autorità portuale, che ricomprende i Porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese, l' esigenza è quella di creare le condizioni di sviluppo in ognuno di questi territori e nel rispetto delle relative peculiarità.

«Il confronto partenariale darà modo di rappresentare gli interessi della classe imprenditoriale di tutti i territori interessati e di manifestare la posizione del sistema Sicindustria in merito alle questioni riguardanti i Piani Regolatori dei Porti, il Piano Operativo Triennale e su tutte le altre aree di competenza sulle quali sarà richiesto di esprimersi. Sarà necessario incidere su un programma di investimenti sia strutturali che infrastrutturali ed è questo che faremo quando saremo chiamati ad esprimere il nostro punto di vista nell' organismo di partenariato. Con porti organizzati e strutturati conclude il presidente di Sicindustria Trapani - possono nascere importanti occasioni di sviluppo nel settore del turismo con le navi da crociera». (*GDI*)

GIACOMO DI GIROLAMO

LA PROTESTA. Martedì dalle 8 il presidio davanti all' Autorità di sistema, i sindacati: bloccare l' autoproduzione

Tagli alle operazioni di carico e scarico, lavoratori portuali verso lo sciopero

OOO Bloccare «tutte le procedure autorizzative per il rilascio dell' autoproduzione. In assenza di risposte, proclameremo lo sciopero di tutti i lavoratori portuali della Sicilia». È previsto per martedì dalle 8 il presidio davanti alla sede dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale per gli operatori di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle. A proclamare lo stato di agitazione sono stati i tre sindacati di categoria, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, nell' ambito della vertenza che riguarda il caso dell' autoproduzione proprio del lavoro che svolgono questi operatori, come operazioni di carico e scarico, da parte di diverse compagnie di navigazione e ultimamente anche della **Caronte e Tourist I.M.** «Nonostante l' Autorità di sistema portuale si stia spendendo tanto per uniformare un sistema finora privo di regole - denunciano i sindacati - si continua, senza curarsi minimamente dei danni che causeranno e in totale violazione delle norme contrattuali, a percorrere la strada dell' autoproduzione, non attendendo, neppure, la conclusione del processo di regolamentazione, e creando ulteriori problemi, nonché forti preoccupazioni, su una situazione già parecchio delicata». «È veramente preoccupante, che armatori anche autorevoli - aggiungono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti -, non valutino le conseguenze devastanti, sociali e occupazionali, che si verrebbero a creare in territori già pesantemente devastati dalla crisi internazionale, distruggendo le aspettative di quelle famiglie che sul lavoro portuale hanno basato la propria sussistenza. Riteniamo che l' autoproduzione possa essere autorizzata solo nei porti in cui non è possibile avvalersi di lavoratori portuali come definito dagli accordi internazionali e comunque possa essere autorizzata per ogni singolo caso e in presenza di navi dotate di mezzi adeguati alle operazioni da svolgere, con personale esclusivamente dedicato all' esercizio di tali operazioni, non fungibile, assunto con libretto di navigazione e aggiunto in tabella minima di sicurezza». I sindacati chiedono all' Autorità della Sicilia occidentale, quindi, il blocco di tutte le procedure autorizzative.

«Ho incontrato Messina Denaro in Toscana»

mafia: un testimone rivela

«Ho incontrato Matteo Messina Denaro. L' ho conosciuto al porto di Palermo, poi avevamo un altro appuntamento in Toscana, dove protetto da uomini della 'Ndrangheta». E' quanto avrebbe rivelato a L' Espresso un toscano di 45 anni: un soggetto - scrive il settimanale che ha diffuso un' anticipazione del racconto che sar pubblicato nel numero in edicola da domenica - con qualche disavventura giudiziaria e vecchie amicizie con siciliani legati a Cosa nostra e calabresi appartenenti a clan della 'ndrangheta. Amicizie gli hanno permesso di entrare in contatto con gli uomini pi vicini al ricercato numero uno».

Il testimone, dice ancora L' Espresso, «rivela incontri avuti con Messina Denaro e i nomi delle persone che lo hanno assistito». Le rivelazioni del testimone «sono al vaglio dei magistrati della Procura distrettuale antimafia di Firenze, che ha già riscontrato gran parte delle affermazioni».

che cosa sono

Il decreto "Resto al Sud" del 2017 ha definito la cornice normativa per le Zone economiche speciali, che devono essere individuate in seguito alle proposte delle singole Regioni. Ciascuna regione può presentare una proposta di istituzione di una ...

Il decreto "Resto al Sud" del 2017 ha definito la cornice normativa per le Zone economiche speciali, che devono essere individuate in seguito alle proposte delle singole Regioni. Ciascuna regione può presentare una proposta di istituzione di una Zes nel proprio territorio, o al massimo due, se sono presenti più aree portuali adeguate.

Le Zes sono aree delimitate a "burocrazia semplificata", nelle quali le imprese godono di particolari agevolazioni e importanti benefici fiscali che dovrebbero consentire lo sviluppo di imprese già insediate o che si insedieranno. Viene potenziato il regime ordinario del credito d' imposta al Sud, rendendo eleggibili per il beneficio gli investimenti fino a 50 milioni di euro.

Con la condizione che le imprese mantengano l' attività nell' area per almeno 7 anni.

Le risorse stanziare sono di oltre 200 milioni: 25 milioni per il 2018, 31,25 milioni per il 2019 e 150,2 milioni per il 2020. Le regioni ammissibili per le Zes, oltre alla Sicilia, sono Campania, Basilicata, Puglia e Calabria.

I quattro punti individuati: la Zona falcata e le ex Asi di Giammoro-Milazzo, Villafranca e Larderia

Labormetro: «La Zes s' ha da fare. E vi diciamo dove»

Labormetro fa il laboratorio per davvero e presenta una proposta che mette sul tavolo della trattativa quattro aree che hanno i numeri e la vocazione per diventare le nuove Zone Economiche Speciali. Uno studio attento fatto di analisi numeriche e confronti con le altre regioni, quello del gruppo di lavoro coordinato da Michele Bisignano e che, nel salottino della Cisl, ha però anche riproposto la necessità che Messina si smarchi dalla posizione ibrida in cui è finita in contesto **Autorità portuale**. «Abbiamo elaborato - dicono lo stesso Bisignano, il segretario della Cisl Tonino Genovese e il professor Giuseppe Fera a nome di Labormetro - una prima fattibile ipotesi articolata e sostenibile che individua le aree sulle quali insediare le Zes che hanno i caratteri e i requisiti richiesti dal regolamento attuativo, rilevandosi efficacemente contestualizzate e infrastrutturate. Nella elaborazione della proposta abbiamo verificato che fossero zone coerenti con gli strumenti di pianificazione d' area vasta e di programmazione, come il Piano territoriale provinciale, il Pist ed altri atti di programmazione. Si tratta di aree che rispondono ai requisiti richiesti per legge, ovvero sono aree già attrezzate e per le quali esistono adeguati e diretti collegamenti con i porti, la rete ferroviaria ed autostradale. Le aree individuate sono: l' ex Asi di Giammoro-Milazzo, l' ex Asi di Villafranca Tirrena; le aree **portuali** della zona falcata di **Messina** a vocazione produttiva; e l' ex Asi di Larderia e la piastra logistica di Tremestieri. Si tratta complessivamente di una superficie di circa 560 ettari che riteniamo possa configurarsi come una proposta credibile». Le Zes sono zone nelle quali, fra l' altro, sono applicabili alle aziende che vi ricadono procedure semplificate per lo sviluppo (uno sportello unico doganale, uno sportello unico amministrativo, ecc..) e viene attribuito un credito d' imposta, oltre all' accesso a servizi infrastrutturali specifici. Insomma un attrattore di imprese e quindi un volano dell' economia. Per **Messina** un treno sul quale salire per il rilancio. Alla Sicilia spetterebbero 5.580 ettari di aree economiche speciali. Labormetro ha stimato intorno al 10, 12% la quota che sarebbe ad appannaggio della Città Metropolitana e quindi attorno ai 600 ettari. E questo a prescindere dall' **Autorità portuale** di cui farà parte **Messina**. Infatti sono previste dalla legge due Zes per regione, o meglio una per ogni **Autorità di Sistema**. «Allo stato attuale - dice Labormetro nella sua analisi - facciamo parte di una **Autorità** insieme al porto core di Gioia Tauro e agli altri porti della Calabria; ciò a nostro avviso non può costituire un ostacolo, la legge prevede esplicitamente la creazione di Zes interregionali. Diversamente, qualora si dovesse giungere ad un accorpamento ad Augusta o Palermo, non è comunque pensabile che l' intera superficie regionale venga ripartita escludendo la nostra provincia».(d.b.)

GIOVANNI MESSINA

Cgil: «Cruciale la condivisione»

«Evitare che Messina sia tagliata fuori da un progetto di sviluppo», era stato l'appello del segretario generale della Cgil di Messina Giovanni Mastroeni. Oggi la Cgil esprime soddisfazione per la condivisione da parte di tutti i deputati messinesi della proposta dell'on. Galluzzo, presentata all'Ars. La Cgil fa presente che mentre sono già operative le Zes di Napoli, Gioia Tauro e Taranto, quelle che devono essere allocate nella Regione Sicilia sono ancora in una pericolosa fase di stallo. E quindi chiede al Governo siciliano e all'assemblea regionale di dare risposte immediate e concrete al territorio messinese.

«Per ciò che attiene la Sicilia - sottolinea Mastroeni - sono a disposizione circa 5.400 ettari dove allocare le Zes, riteniamo che il sistema portuale che ruota attorno ai porti di Messina e Milazzo e precisamente l'area tirrenica Milazzo-Villafranca e la zona sud di Messina per circa 600 ettari possano rappresentare l'area in cui può essere insediata una Zes, destinando alla stessa i benefici previsti dal Decreto Sud che devono essere utilizzati tra il 2018 e il 2020. Solo un fronte unitario in cui si ritrovano tutti i soggetti sociali, politici, istituzionali può ottenere dal Governo regionale questo risultato».

Zone Economiche Speciali: i vantaggi

Lo sviluppo dell'economia legate alla fusione e potenziamento dei due porti di Augusta e Catania vede inoltre un motore propulsivo aggiuntivo nella futura creazione delle Zes - Zone Economiche Speciali. Si tratta di iniziative già abbastanza diffuse all'estero, di cui la più famosa e sviluppata è probabilmente quella di Dubai. Nel nostro Paese sono state individuate soprattutto in aree del Sud collegate a zone portuali e dovrebbero consentire lo sviluppo di imprese già insediate o che si insedieranno, attraendo anche investimenti dall'estero. In Sicilia si parla già dell'area portuale di Catania-Augusta-Siracusa e di quella di Palermo-Termini Imerese. L'istituzione di una Zes significa per le imprese la possibilità di sfruttare importanti agevolazioni fiscali e di beneficiare, di rilevanti semplificazioni di carattere amministrativo e burocratico. È prevista inoltre l'applicazione, in relazione agli investimenti effettuati, di un credito d'imposta proporzionale al costo dei beni acquistati entro il 31 dicembre 2020, nel limite massimo, per ciascun progetto d'investimento, di 50 milioni di euro. Per la nascita e lo sviluppo delle Zes, al momento, il decreto Sud prevede uno stanziamento di circa 200 milioni di euro, da utilizzare tra il 2018 e il 2020. "Sono sicuro - dice il presidente Annunziata - che a breve il governo siciliano metterà in atto tutti i procedimenti necessari all'istituzione di queste aree".

ECONOMIA

LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

Modello Campania per le Zes pugliesi

La Regione apre a Confindustria, atteso il Piano

FERA DEL LEVANTE Un momento del convegno dedicato alla Zona economica speciale, a conclusione della giornata incentrata sullo sviluppo della Blue economy curata dall'Autorità portuale dell'Adriatico



■ **BARI.** La Campania è già in fuga, mentre la Puglia arranca qualche passo più indietro. Ma la partita delle Zes - le Zone economiche speciali - a fornire un inquisito decisivo allo sviluppo del Mezzogiorno, grazie al potenziamento delle attività portuali - è ancora tutta da giocare.

Ieri un'ampia occasione di riflessione sul tema è stata offerta dalla tavola rotonda «Zes, attrazione degli investimenti e blue economy», moderata dal presidente di Assostampa Puglia, Bepi Martellotta, nella giornata conclusiva dell'iniziativa «Il Mare di Puglia». Sul tavolo del dibattito due certezze. La prima è che, diversamente da altre esperienze non felicissime, le Zes costituiscono una reale occasione di crescita. La seconda, invece, si lega alla convinzione che il progetto possa svilupparsi pienamente solo nel medio-lungo periodo. «L'obiettivo», esordisce il presidente dell'Autorità Portuale Adriatico, Ugo Patroni Griffi - è attrarre gli investimenti utili al completamento delle nostre infrastrutture, dalla camionale fino all'alta capacità che sarà la struttura di collegamento con il Tirreno. Si comincia da qui per catturare gli investimenti e richiamare i più grandi player della logistica». L'economia pugliese, infatti, secondo le rilevazioni di Alessandro Panaro, direttore di SRM (Sindaci e ricerche per il Mezzogiorno), oltre ad essere svuata all'esportazione di qualità e ad utilizzare il mare per far viaggiare il 50% delle proprie merci all'estero, «si unta in modo crescente le lunghe rotte verso oriente. Il traffico con la Cina è cresciuto del 15%». Da questo punto di vista, le Zes - ha spiegato Pier Paolo Fontandrillo, docente del Politecnico di Bari - un quan-

to area nutrita da un intreccio fra potenziamento logistico, alleggerimento fiscale, semplificazione burocratica e innovazione (blue economy e industria 4.0), potrebbero fornire uno spunto decisivo. Occorrerà, però, far decollare l'intermodalità, su cui Elio Sannicandro (Agenzia per lo sviluppo) assicura di voler puntare. A chi ispirarsi allora? Gli esempi sfuggono al solito canovaccio. Il primo, illustrato dall'Ambasciatore Maryn Raycov, giunge infatti dalla Zes bulgara di Burgas, di soli 14 ettari, ma «decollata» grazie all'istituzione di una vera zona franca in cui gli imprenditori possono lavorare la merce in esenzioni do-

verno su bianco tutte le misure necessarie, trovando terreno fertile nel governo nazionale col ministro De Vincenti.

In Puglia il Piano non è ancora noto e, al momento - causa dimissioni dell'assessore Mazarano - è difficile prevedere quando otterrà l'ok della giunta regionale. A rappresentare il governo pugliese, il direttore del Dipartimento sviluppo economico, Domenico Laforgia: «Intendiamo la Zes spugna come un laboratorio di politica economica. Investire da noi non è mai stato semplice, questa è una opportunità per il rilancio. Ma chiediamo agli altri attori coinvolti, a cominciare da Confindustria, di darci una mano con una proposta concreta in materia di semplificazione. Dopo averla valutata, saremo pronti ad accoglierla». L'assist non è casuale. Poco prima, il presidente di Confindustria Puglia, Domenico De Bartolomeo, era intervenuto con vigore sul tema: «Per la riuscita delle Zes, sarà decisiva la capacità di Regioni e Comuni di concedere agevolazioni realmente competitive come iter autorizzativi eccezionali e precisi agravi fiscali». Come chiarito anche dall'amministrativista Teppe Marchione la sfida è perpetua, in quella parola maledetta, «semplificazione», troppo spesso anticamera di cocenti decisioni, basterebbe applicare le norme già esistenti per attuarla. Le Zes, in fondo, impongono un'istanza di cambiamento radicale. Regione e comuni sono realmente disposti a rinunciare ad alcune aree di irap e Imu per permettere ad alcune aree di crescere? Più che una sfida economica dunque un processo culturale, un cambiamento che come sollecita Patroni Griffi interroga imprese e amministrazioni.



Domenico De Bartolomeo



Ugo Patroni Griffi

to area nutrita da un intreccio fra potenziamento logistico, alleggerimento fiscale, semplificazione burocratica e innovazione (blue economy e industria 4.0), potrebbero fornire uno spunto decisivo. Occorrerà, però, far decollare l'intermodalità, su cui Elio Sannicandro (Agenzia per lo sviluppo) assicura di voler puntare. A chi ispirarsi allora? Gli esempi sfuggono al solito canovaccio. Il primo, illustrato dall'Ambasciatore Maryn Raycov, giunge infatti dalla Zes bulgara di Burgas, di soli 14 ettari, ma «decollata» grazie all'istituzione di una vera zona franca in cui gli imprenditori possono lavorare la merce in esenzioni do-

I due progetti: adriatico e jonico Bari-Brindisi e Taranto-Matera



I DATI Gli studi del centro ricerche sul Mezzogiorno

■ Introdotta nell'ordinamento dalla legge 123/2017 e regolamentata dal successivo decreto 47/2018, le Zes (Zone economiche speciali) sono aree concepite per attrarre investimenti e incoraggiare lo sviluppo al Sud. In particolare, al loro interno, sono previste agevolazioni di natura fiscale (un credito d'imposta per maxi investimenti fino a 50 milioni) e semplificazioni procedurali di natura amministrativa e burocratica. Per essere eleggibili come Zes, le zone interessate devono comprendere almeno un'area portuale appartenente all'elenco «core» della rete Ten dei porti europei, anche se, della medesima Zes, possono far parte anche aree della stessa regione non territorialmente adiacenti purché sia presente un nesso economico funzionale con l'area portuale. Il Comitato di indirizzo delle Zes, chiamato a governare il percorso, è composto da cinque attori: autorità portuale, Regione, Palazzo Chigi e Mi. In Puglia, nello specifico, sono stati assegnati 4.408 km quadrati da «spalmare» sulle due Zes individuate: quella che fa riferimento all'area «jonica» e che lega Taranto a Matera, in Basilicata, e quella «adriatica», costruita sul tandem Bari-Brindisi.

Reportage

ZONE SPECIALI

IL COORDINATORE TASK FORCE

LE AREE INTERESSATE

L'Adriatica Bari-Brindisi arriva sino a Manfredonia e nel Leccese. La Ionica Taranto-Matera fino a Tito e Melfi

«Qui da noi l'unica Zes che copre due regioni»

Berlinguer: «Il Piano? Siamo pronti, aspettiamo il Dpcm»



LEO PETROCELLI

«È vero, c'è chi è partito prima di noi, ma non facciamoci la testa. La realtà italiana è piuttosto omogenea perché c'è un iter normativo cui tutti dobbiamo attenerci». Inizia da qui il ragionamento di Aldo Berlinguer, giurista e coordinatore della Task Force delle Zes pugliesi. Cioè le due «Zone economiche speciali», una Adriatica (Bari-Brindisi) e l'altra Ionica (Taranto-Matera), chiamate nei prossimi anni a rilanciare lo sviluppo regionale offrendo agli attori economici defiscalizzazione, semplificazione amministrativa e potenziamento delle strutture logistiche.



Aldo Berlinguer

Professor Berlinguer, la Puglia non è indietro dunque? Direi che è l'Italia ad essere indietro. L'ultimo governo ha istituito le Zes dopo il piano strategico della portualità e la riforma dei porti. Un bel passo avanti per un Paese, il nostro, in cui negli ultimi cinquant'anni si è fatto poco o nulla. Se pensiamo alle zone franche in senso ampio a parte Livorno, Campione e il Porto di Trieste l'Italia ha poco da dire, mentre all'estero le Zes sono operative da decenni.

Cosa blocca dunque il procedimento di istituzione delle Zes? Attendiamo il secondo Dpcm, quello chiamato a dettare le regole sulla parte amministrativa. La famosa «sburocrazia zionica» e temo non arriverà nel breve periodo.

Nel frattempo la «parte» regionale come procede?

Ci siamo mossi celermente negli ultimi mesi, elaborando già una bozza del Piano Strategico e confrontandoci a Roma con la struttura tecnica del ministro De Vincenti. Siamo pressoché pronti a presentare le domande di istituzione delle due zone.

E allora, professore, entriamo in dettaglio.

Quali sono i punti di forza delle due Zes?

La Puglia è l'unica regione a istituire due di cui una, quella Ionica, interregionale e cioè capace di connettere a Taranto e alla sua portualità comuni anche lontani come Tito, Lauria e Melfi. Una sfida impegnativa che abbiamo affrontato con entusiasmo. Anche l'altra Zes, quella Adriatica, è molto più ampia di quanto la dicitura Bari-Brindisi possa suggerire poiché copre tutto l'arco adriatico da Foggia e Man-

fredonia fino al Leccese.

Sulle grandi distanze fisiche qual è la sfida?

Mettere insieme logistica, portualità e aree industriali. Ciò che viene elaborato a distanza deve possedere «le gambe» per arrivare a destinazione.

Capitolo defiscalizzazione. Le Zes comportano, per gli enti locali, un minore introito. Avete avuto difficoltà nel convincere i Comuni della bontà dell'operazione?

Guardi, in realtà la legge statale già prevede un credito d'imposta fino a 50 milioni di investimenti in relazione all'impresa che ne beneficia. Poi, la regione possono concepire singole forme di detassazione. In particolare, in Puglia, si è pensato di abbattere la pressione fiscale sia dal lato Irpef sia sui tributi manovrabili dagli enti locali che però non sono estremamente significativi. Si tratta più che altro servizi. In ogni caso, l'interazione è stata positiva.

Alla fine, professore, qual è il nodo da comprendere per inquadrare correttamente l'utilità delle Zes?

Bisogna capire che si tratta di un laboratorio a cielo aperto, di una sorta di cassetta degli attrezzi. I risultati li vedremo nel medio e lungo periodo. Per questo non ci siamo limitati a lavorare non solo per gli attori già presenti, ma soprattutto per quelli che verranno.

IN FIERA

La giornata sulla «blue economy» organizzata dall'Autorità portuale dell'Adriatico si sono concluse con un convegno dedicato alle due Zes pugliesi.

Il 30 protesta dell'Uspipi «Stabilizzazioni, Asl ferme»

Venerdì 30 sit-in di protesta dei 1.500 precari aderenti al sindacato Uspipi contro le mancate stabilizzazioni nelle Asl. «Sono passati circa 90 giorni dall'avvio della Legge Madia - denuncia il segretario Nicola Brasca - con precisi impegni da parte dei direttori generali, che avrebbero dovuto adottare i provvedimenti consequenziali dal 1° gennaio. Per questo chiederemo con una delegazione dei dipendenti precari (infermieri, tecnici di radiologia, tecnici di laboratorio, terapisti della riabilitazione, medici) di incontrare il presidente Emiliano, per conoscere le motivazioni per le quali, i direttori generali delle Asl pugliesi, non hanno provveduto». Il comma 1 dell'art. 20 del dlgs 75/2017, ricorda il sindacato, «consente la stabilizzazione di tutti i lavoratori precari che hanno svolto 36 mesi di servizio non continuativo negli ultimi 8 anni alla data del 31/12/2017. La circolare Madia del 23 novembre 2017 ha disposto la stabilizzazione, a partire dal 1° gennaio del 2018, previa ricognizione, già espletata dalle Asl, circa l'individuazione del personale avente diritto alla stabilizzazione. Se i dgs non dovessero adottare le decisioni, siamo pronti allo sciopero».

di Oronzo MARTUCCI

Il 50 per cento degli scambi della Puglia con l'estero si sviluppa sul mare. Questo dato, presentato durante un convegno sulla blue economy svoltosi a Bari sabato scorso da Alessandro Panaro, direttore Arca Maritime Economy del centro studi Srm, conferma le potenzialità delle Zone economiche speciali, previste dal decreto Mezzogiorno approvato dal precedente parlamento nell'agosto scorso e ora in fase di attuazione, le quali incentivano le iniziative imprenditoriali legate ai porti posti lungo i corridoi europei dei trasporti attraverso la semplificazione burocratica, il credito di imposta e la concessione di ulteriori incentivi fiscali locali. In Puglia è prevista l'istituzione di due Zes, con una perimetrazione di 4.408 ettari di territorio: una collegata al porto di Taranto e che si sviluppa anche in Basilicata; l'altra collegata ai porti dell'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico che comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli.

«Le Zes permettono di mettere il Mezzogiorno al centro dell'agenda economica del Paese. Se contemporaneamente implementate, consentono di colmare un gap secolare», ha dichiarato nel corso dell'incontro Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Basso Adriatico. «Il Mezzogiorno può essere volano dello sviluppo del Paese se le infrastrutture vengono completate, la burocrazia semplificata, gli investimenti incentivati e tutelati. Le Zes, come la felice esperienza di tanti Paesi dimostra, consentono politiche anticicliche, favorendo innovazione e stabile occupazione», ha concluso.

Il presidente di Confindustria Puglia, Domenico De Bartolomeo, ha sottolineato che «le Zes saranno una formidabile occasione di sviluppo solo se sostenute da un forte snellimento amministrativo e fiscale». «La capacità di concedere agevolazioni realmente competitive farà la differenza rispetto ad altre zone del Paese. Quanto più forti saranno queste agevolazioni, tanto più concorrenziali



Zes, ricchezza e opportunità: via mare il 50% degli scambi

Nel convegno a Bari sulla Blue economy confermate le potenzialità delle zone economiche speciali: formidabile occasione di sviluppo

saranno le Zes su scala nazionale ed internazionale. Per le istituzioni locali sarà uno sforzo eccezionale, ma potrà offrire al territorio una occasione di crescita altrettanto eccezionale», ha detto ancora il rappresentante di Confindu-

stria. Il direttore del Dipartimento Sviluppo economico della Regione Puglia, Domenico Laforgia, ha condiviso le dichiarazioni di De Bartolomeo e ha invitato Confindustria a offrire ulteriori contributi per

arricchire, il percorso di semplificazione amministrativa già definito dalla Task Force regionale che ha predisposto il Piano di sviluppo strategico delle Zes. Quel Piano strategico dopo l'approvazione della giunta sarà inviato al

ministro per il Mezzogiorno per permettere, attraverso l'emissione di un Dpcm, il completamento delle procedure di istituzione delle Zes e la loro entrata in attività, con i relativi perimetri delle aree. Le Zes, ha spiegato il di-

rettore dello Sviluppo economico, Domenico Laforgia, «è un laboratorio di politica industriale per l'intera regione». E in questo laboratorio la semplificazione amministrativa come strumento capace di spingere la competitività deve avere un ruolo centrale, ha aggiunto.

A proposito di semplificazione, nel Piano di sviluppo strategico delle Zes pugliesi, i tecnici della task force coordinata da Aldo Berlinguer hanno già previsto alcune indicazioni da rendere operative attraverso la presentazione di un disegno di legge della giunta che, come ha sottolineato Laforgia potrà essere arricchito da ulteriori contributi di Confindustria.

I criteri relativi alla semplificazione amministrativa diventeranno operativa attraverso la adozione di un Dpcm (Decreto presidenza consiglio dei ministri) secondo quanto previsto dall'articolo 5 della legge 3 agosto 2017 di conversione del Decreto Mezzogiorno.

Di seguito le proposte più rilevanti presentate alla giunta regionale dalla task force che ha scritto la bozza di Piano strategico di sviluppo delle Zes pugliesi: la disciplina dei Consorzi Asi deve recedere al cospetto della speciale disciplina regionale per le Zes; liberalizzare le attività economiche e d'impresa, prevedendo che le stesse siano, a seconda dei casi e salvo eccezioni, sottoposte a mera comunicazione o a segnalazione di inizio attività; trasferire alla competenza esclusiva del Comitato di Indirizzo la formazione e il rilascio di una autorizzazione unica; trasferire alla competenza esclusiva del Comitato di Indirizzo (Coordinato dal presidente dell'Autorità portuale), il rilascio di tutte le autorizzazioni in materia ambientale, anche quando allo stato sia delegata dalla Regione alle province c/o alla città metropolitana di Bari; disciplinare il procedimento per il rilascio della Autorizzazione unica Zc, rinviando alla struttura della conferenza di servizi di cui alla legge Madia, ma con termini ulteriormente ridotti.

Il decreto

Due aree in Puglia



● In Puglia sono due le Zone economiche speciali, previste dal decreto Mezzogiorno approvato dal precedente parlamento nell'agosto scorso e ora in fase di attuazione.

Porti

Aiuteranno il Sud



● Le Zes mettono il Mezzogiorno al centro dell'agenda economica del Paese - ha dichiarato il presidente dell'Autorità del Sistema portuale del Basso Adriatico, Patroni Griffi.

Confindustria

Più competitività



● Le Zes favoriranno lo sviluppo se sostenute da un forte snellimento burocratico e fiscale» ha detto il presidente di Confindustria Puglia, Domenico De Bartolomeo.

Regione

La strategia



● Il direttore del Dipartimento Sviluppo della Regione Puglia, Domenico Laforgia invita Confindustria ad offrire ulteriori contributi per arricchire il percorso di semplificazione.