



Primo piano:

- **Riforma dei porti**
(Il Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX, La Gazzetta del Mezzogiorno)

Dai Porti:

Genova:

"...Variane ex area Piaggio..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Container al Trge..." (Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...Hub portuale..." (Ferpress)

Marina di Carrara:

"...Export Marmo..." (Il Messaggero Marittimo)

Napoli:

"...traffici in crescita..."

(Ferpress, L'Informatore Navale, Il Messaggero Marittimo)

"...Mare Sicuro In Campania..."

(Informazioni Marittime, L'Informatore Navale)

Brindisi:

"...Lavoratori marittimi..." (Il Nautilus, La Gazzetta del Mezzogiorno)

Messina:

"...Ex Mercantili e Centro mercantile..." (Gazzetta del Sud)

"...Zes..." (Centonove)

"...L'autorità aderisce all'Alis..." (Centonove)

Altre notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

«La riforma scollega le "AdSp" dai territori»

ROMA - «Il decreto che corregge la riforma delle Autorità portuali, varata nell'Agosto 2016 nell'ambito della delega Madia, ci è stato presentato dal Governo come mero restyling. Si tratta invece di un intervento che, se fosse approvato nella forma attuale, potrebbe risultare dellagante soprattutto perché scollegherà le Autorità portuali dalla rappresentatività dei territori». Lo ha detto il sindaco di Livorno e presidente della consulta Anci delle città portuali, Filippo Nogarin, a margine di un incontro a cui hanno preso parte numerosi sindaci

(continua in ultima pagina)

norme di incompatibilità e incompatibilità non vengano proposte anche per presidente e segretario del Comitato».

Durante la riunione la consulta Anci ha lavorato per elaborare proposte da portare all'attenzione del Governo quando il provvedimento passerà in Conferenza Unificata. «Proposte di buon senso - ha concluso il primo cittadino e esponente Anci - che riallineino la gestione dei porti con il dialogo col territorio, nell'ottica dello sviluppo della portualità italiana connesso con le città e con chi le abita. Credo non sia poi da temere che il sindaco o un altro amministratore locale siedano nel Comitato di gestione».

La riforma scollega

e amministratori di diverse città, tra le quali Messina, Genova, Pescara, La Spezia, Augusta e Monfalcone.

«La disposizione - ha spiegato il sindaco di Livorno - mira a spezzare in via definitiva qualsiasi forma di rappresentatività diretta dei territori, vietando ai sindaci e agli amministratori, nonché a coloro che hanno ricoperto incarichi nelle società pubbliche, di sedere all'interno degli organi rappresentativi del comitato di gestione dell'autorità di sistema portuale. Non si tratta infatti - ha rimarcato ancora Nogarin - di disposizioni che concorrono alla prevenzione e repressione delle condotte anticorruptive, ma di norme che mirano a trasformare di fatto le Autorità portuali in soggetti economici sganciati da forme di rappresentanza diretta con i territori».

«Allo stato attuale - ha aggiunto Nogarin - nei Comitati di gestione delle Autorità, che assumono decisioni di importanza strategica per lo sviluppo delle città portuali, il sindaco non potrà più procedere con una nomina di un amministratore; in questo modo viene snaturato il ruolo dei Comuni rispetto a temi centrali per le politiche del territorio come piani occupazionali, piani regolatori, attività economiche».

Al contrario, ha osservato il sindaco di Livorno, «prima la norma garantiva la tutela di interessi generali e diffusi attraverso la partecipazione nell'organo decisionale di un soggetto non nominato, bensì eletto. Perché allora - ha proposto provocatoriamente - non procedere per concorso per selezionare tutti i componenti, presidente incluso, del Comitato di gestione **Le Autorità portuali**? Pare strano che tutte le

Porti, i Comuni chiedono più potere nella gestione e sui piani regolatori

ROMA. La consulta Anci delle città portuali ha elaborato tre proposte da portare all'attenzione del governo quando il Correttivo porti - il provvedimento integrativo della riforma portuale varata lo scorso anno - passerà alla Conferenza unificata. La consulta, guidata da Filippo Nogarini, sindaco di Livorno, chiederà in sostanza di emendare la parte del d.lgs.

169/2016 che impedisce la nomina di un amministratore da parte dei Comuni nel Comitato di gestione dei porti; la possibilità per il sindaco di auto nominarsi (alla luce della battaglia a carte bollate vinta dallo stesso Nogarini con l'Adsp di Livorno); pareri vincolanti nell'approvazione dei Piani regolatori portuali. «Si tratta spiega Francesco Maresca, consigliere alla portualità del Comune di Genova - di misure per non interrompere il legame delle città con i loro porti».

MARESCA: «AVVICINIAMO LE CITTÀ ALLE BANCHINE»

Porti, i Comuni chiedono più potere nella gestione e sui piani regolatori

ROMA. La consulta Anci delle città portuali ha elaborato tre proposte da portare all'attenzione del governo quando il Correttivo porti - il provvedimento integrativo della riforma portuale varata lo scorso anno - passerà alla Conferenza unificata. La consulta, guidata da Filippo Nogarin, sindaco di Livorno, chiederà in sostanza di emendare la parte del d.lgs. 169/2016 che impedisce la nomina di un amministratore da

parte dei Comuni nel Comitato di gestione dei porti; la possibilità per il sindaco di auto-nominarsi (alla luce della battaglia a carte bollate vinta dallo stesso Nogarin con l'Adsp di Livorno); pareri vincolanti nell'approvazione dei Piani regolatori portuali. «Si tratta - spiega Francesco Maresca, consigliere alla portualità del Comune di Genova - di misure per non interrompere il legame delle città con i loro porti».

ECONOMIA

I NODI DELLO SVILUPPO

A TARANTO ARRIVA DELRIO

Domani il ministro concluderà i lavori della convention nazionale dei Propeller Club dedicata proprio alla riforma portuale

SPINTA ALLA RAZIONALIZZAZIONE

L'accorpamento mira a evitare la concorrenza interna, anche tra gli scali delle singole regioni, che ha avvantaggiato il Nord Europa

Dopo la riforma delle Authority ai porti serve contare di più

Gli scali pugliesi al bivio: se non cresce il traffico, l'infrastruttura è inutile

di FEDERICO PIRRO*

Il ministro Graziano Delrio concluderà domani a Taranto i lavori della XV convention nazionale dei Propeller Club dedicata ad un anno di distanza dall'entrata in vigore della legge di riforma delle Autorità portuali - alle «Nuove sfide del Mediterraneo».

È un appuntamento di grande importanza perché, dopo il riordino dei 24 vecchi enti portuali, trasformati in 15 nuove Autorità di sistema portuali alla luce del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, è aperto in tutto il Paese un grande lavoro di riqualificazione e rilancio delle attività negli scali marittimi, impegnati a vario titolo con i loro rinnovati organi di governance a collocarsi sempre di più nello scenario (durissimo) della competizione mediterranea.

Quella impressa dal ministro alla portualità italiana è stata una svolta epocale, e al riguardo appare singolare che (tutte) le forze politiche nell'imminenza delle elezioni legislative - e lo stesso Renzi nel suo volume «Avanti!» - non l'abbiano sinora richiamata in quelli che sono già stati i suoi effetti positivi, e che peraltro avranno una forte incidenza anche in futuro.

Avviare infatti alla riunificazione/razionalizzazione attività svolte per lunghi anni da scali in forte concorrenza fra loro anche all'interno di singole Regioni ha significato far comprendere (a tutti) che o questo sistema portuale nazionale si riorganizza e diventa pienamente competitivo da Nord a Sud (e nelle Isole), o sarà destinato ad un inesorabile declino, a vantaggio non solo dei grandi porti del Nord Europa, da Rotterdam ad Anversa, ma

anche di quelli ormai prepotentemente competitivi di altri Paesi del Mediterraneo, dal Pireo a Port Said, da Tangermeda a Valencia. Ed è bene che questo rischio sia costantemente presente non solo agli organismi di governance delle nuove Authority ma anche agli operatori del settore e agli stakeholder della filiera marittima nazionale, che al momento - ma vorremo sbagliarci - non sembrano ancora tutti pienamente consapevoli del rischio che corre il sistema portuale del Paese.

Venendo alla Puglia - ove sono state create due Autorità di sistema, ovvero quella del Mare Adriatico meridionale con sede a Bari che riunifica la gestione di ben 5 scali (Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli e Brindisi), e l'altra del Mare Ionio con sede a Taranto che gestisce come suo unico scalo quello imponente della città.

Ma non basterà, com'è del tutto evidente, riordinare e potenziare infrastrutture, dotazioni di banchina e fuorizoni dei porti, perché uno dei cardini del progetto dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata, prevista dal Pion Infrastrutture e reti 2014-2020 è costituito dal miglioramento dei collegamenti degli scali marittimi con le reti stradali, autostradali e ferroviarie, necessari per connetterli ai grandi corridoi Ten-T promossi dall'Unione Europea: un obiettivo strategico che riguarda tutta la portualità nazionale, e al quale concorre in Puglia anche il nuovo Piano dei trasporti della Regione.

Intanto bisogna sottolineare che l'Autorità della Puglia adriatica sta operando con accortezza, fra l'altro, per ridefinire e rilanciare funzioni di scali sino a pochi mesi orsono concorrenti, come quelli di Bari e Brindisi, senza dimenticare naturalmente i compiti dei porti di Manfredonia, Bar-

letta e Monopoli: un compito certo non facile, ma assolutamente necessario, data anche la dimensione e la specificità dei traffici che caratterizzano i due maggiori approdi sull'Adriatico pugliese.

LO SCENARIO A BARI

Il porto di Bari ha registrato, solo per il traffico merci, fra il 2013 e il 2015 i

seguenti andamenti: 4,2 milioni di tonnellate (2013), 4,6 milioni (2014), 5 milioni (2015) e 5,6 milioni (2016). E per i movimenti dei container: 31.436 unità (2013), 35.932 (2014), 60.009 (2015), 71.593 (2016). Lo scalo di Barletta, nello stesso triennio, ha contabilizzato 1 milione di tonnellate (2013), 891mila (2014), 951mila (2015), 832mila (2016). Il porto di Monopoli infine - gestito insieme a quello barlettano dalla vecchia Authority barese - ha visto le seguenti movimentazioni: 254mila tonnellate (2013), 428mila (2014), 353mila (2015), 282mila (2016). Complessivamente, con i suoi 3 vecchi porti, l'Autorità di Bari ha totalizzato nel triennio esaminato 5,4 milioni di tonnellate (2013), 5,5 milioni (2014), 6,3 milioni (2015), mentre nel 2016 i cinque porti poi confluiti nell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale hanno movimentato complessivamente poco più di 17,2 milioni di tonnellate.

Manfredonia ha registrato le seguenti movimentazioni: 904mila tonnellate (2013), 579mila (2014), 510mila (2015), 534mila (2016): un traffico condizionato in larga misura dal fermo ormai prolungatosi da lungo tempo del grande stabilimento del gruppo Sangalli, che ha inciso sulle movimentazioni delle materie prime ad esso destinate.

Il porto di Brindisi, sempre con riferimento al traffico merci, ha consuntivato i seguenti dati: 10,4 milioni di tonnellate (2013), 10,8 milioni (2014), 11,7 milioni (2015), 10 milioni (2016), costituite in prevalenza, ma non esclu-

sivamente, da carbone per l'imponente centrale dell'Enel a Cerano, da virgin naffa per il grande stabilimento della Versalis del gruppo Eni, e da Gpl per il sito della Ipem, fra i maggiori in Italia nella sua tipologia.

Notevoli poi sono i traffici passeggeri e «ro-ro» degli scali di Bari e Brindisi per Albania e Grecia, traffici che per dimensioni e destinazioni potrebbero apparire fra loro concorrenti, così come quelli crocieristici, consolidati ormai da anni a Bari, ma in procinto di rafforzarsi anche a Brindisi, perché il nuovo vertice dell'Autorità li sta inquadrando in una prospettiva comune a medio e lungo termine che ne incrementi in misura considerevole approdi e flussi di passeggeri in arrivo e in partenza.

Nel Nord della Puglia si sta lavorando per il rilancio del porto di Manfredonia che deve essere valorizzato nella sua missione, nei suoi potenziali raccordi ferroviari e con le sue attrezzature da banchina - fra cui i famosi, inutilizzati e forse arrugginiti nastri trasportatori - al servizio di un territorio produttivo di grandi dimensioni che geograficamente abbraccia insieme alla Capitanata, anche la Basilicata Nord Orientale, l'Irpinia e il Molise meridionale.

Insomma, la nuova governance dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale sta gestendo con equilibrio e dinamismo una situazione complessa e relazioni delicate fra gli approdi della lunga costa adriatica della Puglia, che presentano notevoli potenzialità di sviluppo comune, ma anche alcuni rischi di persistenti e (forse) non sopiti contrasti fra gli interessi imprenditoriali che si addensano in ognuno di essi.

IL «GIGANTISMO» DI TARANTO

Una volta andato a regime il nuovo assetto della portualità regionale sull'Adriatico, andrà, sempre nell'am-

bito dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata, riconsiderato il rapporto fra quella portualità e l'imponente scalo di Taranto che - è bene ricordarlo per evidenziarne le persistenti potenzialità - nel 2006 si collocò al secondo posto fra quelli italiani alle

spalle di Genova, superando anche Trieste per movimentazioni complessive, pari in quell'anno a 49,4 milioni di tonnellate. Sono anni lontani, ormai, certo, ma nel quadriennio 2013-2016 i traffici totali di merci nello scalo ionico - pesantemente segnati dalle vicende dell'Ilva e dalla forte contrazione dei flussi di materie prime e beni finiti che l'hanno riguardata, oltre che dalla dismissione della Tct con l'azzeramento del movimento container - hanno conosciuto i seguenti dati: 28,4 milioni di tonnellate (2013), 20,1 milioni (2014), 17,7 milioni (2015), una discesa cui invece è corrisposto nel 2016 un significativo ritorno a 24,6 milioni di tonnellate, e l'arrivo sulle sue banchine del gruppo Grimaldi per il traffico «ro-ro».

Ora, è inutile nascondere che il molo polisettoriale, i grandi lavori in corso nello scalo e la messa in esercizio delle opere che ne deriveranno - con i nuovi traffici che si stanno attivamente promuovendo da parte della presidenza dell'Autorità locale - potrebbero evidenziarne profili di forte concorrenzialità per alcuni flussi di merci con i porti pugliesi sull'Adriatico. Anche in questo caso, allora, bisognerà operare, soprattutto a livello della Regione, e con la salda regia nazionale del Ministero dei Trasporti, perché si attui al massimo - pur nel quadro di investimenti inevitabilmente selettivi nelle nuove opere da realizzare e nei nuovi mezzi di banchina da porre in esercizio nei maggiori scali pugliesi - i rischi di dannose concorrenze fra sistemi portuali vicini, ed entrambi peraltro già oggi al servizio anche di cluster produttivi della vicina Basilicata.

IL RUOLO DELLE IMPRESE

Ma alla luce di quanto siamo venuti sin qui evidenziando, sia pure con palese schematicità, è doveroso sottolineare che - al di là delle gestioni sperabilmente collaborative delle rispettive governance delle due Autorità di sistema portuale di Bari e di Taranto - dovranno essere poi soprattutto gli imprenditori della Puglia e le aziende esterne che vi sono localizzate ad incrementare nei nostri territori i loro flussi import-export di materie prime e beni finiti, utilizzando sempre di più i trasporti via mare, e attirando il più possibile sulle nostre banchine nuovi traffici di grandi operatori esteri, stimolati ad apprezzare e utilizzare il sistema portuale regionale per sbarcarvi e imbarcarvi in quantità crescenti prodotti, materie prime e semilavorati destinati anche ad altre regioni italiane e a Paesi europei.

In altri termini, se non si riuscirà a «forzare» la crescita locale e non si renderanno più attrattive le nostre infrastrutture di movimentazione, raccordandone le varie modalità portuali, stradali e ferroviarie ai corridoi europei che interessano le due aree regionali confinanti, sarà incombente il rischio di un vistoso sottoutilizzo dell'armatura infrastrutturale esistente e di quella che pure si vorrebbe potenziare.

Insomma, al di là dell'impegno degli enti portuali, delle due Regioni e del governo, sarà ancora una volta la volontà di crescita e la capacità operativa delle *business community* regionali a decidere se l'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata potrà contare anche su un sistema portuale funzionalmente «unitario» e con assetti realmente competitivi a livello europeo e mediterraneo, ma al servizio in primo luogo di apparati produttivi appulo-lucani sempre più forti, tecnologicamente avanzati e in grado di integrarsi in misura crescente nei grandi mercati internazionali.

* Università di Bari

BARI E BRINDISI

Vanno potenziati i collegamenti verso Albania e Grecia
Il rebus di Manfredonia

IL RUOLO DELL'INDUSTRIA

Va potenziato l'utilizzo del trasporto via mare per l'import-export

L'ALTALENA

Nel 2006 il porto di Taranto era il secondo d'Italia ma la crisi Ilva e l'addio Tct hanno dimezzato i traffici
Nel 2016 si è registrata una confortante ripresa



Il consiglio approva modifica destinazione d'uso Variante ex aree Piaggio Genova dalla Regione il primo via libera

GENOVA - Il Consiglio regionale della Liguria ha approvato all'unanimità la proposta di deliberazione "Variante all'area di intervento "Cantieri Aeronautici" di Genova del Piano territoriale di coordinamento per gli insediamenti produttivi dell'area centrale ligure. La variante riguarda la modifica della destinazione d'uso degli ex cantieri aeronautici di Genova Sestri Ponente a seguito della dismissione da parte di Piaggio Aero.

Conclusa la fase della verifica ambientale, ora occorre l'atto formale di assenso da parte del Consiglio regionale alla variazione al Ptc regionale in modo, è stato spi-

(continua a pagina 11)



Un capannone della Piaggio Aero di Sestri Ponente

Variante ex aree Piaggio

egato, che si possa concludere l'Accordo di pianificazione promosso dal Comune d'intesa con la Regione e l'Autorità portuale. Con questa modifica si attribuiscono nuove destinazioni d'uso al comprensorio per l'insediamento di attività industriali in settori produttivi avanzati in un contesto già strutturato ed integrato nel sistema produttivo del ponente di Genova. La conclusione dell'Accordo di pianificazione è prevista per il prossimo mese di Ottobre con la sottoscri-

zione dell'atto tra Regione Liguria, Comune di Genova e Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale.

Il Comune di Genova attende gli atti deliberativi della Regione per poter portare a conclusione il procedimento. Sono intervenuti nel dibattito Giovanni Lunardon (Pd), Gianni Pastorino (Rete a Sinistra-Libera-Mente Liguria) e Marco De Ferrari (Movimento 5 Stelle).

Dopo l'approvazione all'unanimità della variante, l'assessore regionale all'Urbanistica Marco Scajola ha espresso «Grande soddisfazione per la conclusione di un percorso importante che libera dal vin-

colo aeronautico le aree di Sestri Ponente, una volta occupata dallo stabilimento Piaggio, e le rende disponibili anche per altre attività produttive».

Dopo anni di attività legata allo stabilimento Piaggio, i vecchi capannoni di proprietà dell'Autorità portuale e oggi liberi, potranno essere utilizzati anche per altre attività produttive non necessariamente legate all'aeronautica, ma magari commesse al porto, all'hi-tech o al manifatturiero.

«L'attuale disciplina urbanistica non consentiva infatti destinazioni d'uso diverse da quelle aeronautiche», spiega Scajola - mentre ades-

so è necessario poter aprire a nuove aziende operanti nel settore industriale e dell'alta tecnologia gli spazi liberati da Piaggio e che, per la maggior parte, sono di proprietà dell'Autorità di Sistema portuale di Genova-Savona. Da tanto tempo Genova attendeva il cambio di destinazione vista la fame di spazi in città che possono diventare molto appetibili per altre tipologie produttive. Questo - conclude Scajola - è stato un passaggio importante, testimoniato anche dall'approvazione unanime della pratica. A Ottobre verrà siglato l'accordo di pianificazione tra Regione Liguria, Comune di Genova e Autorità portuale per l'utilizzo concreto delle aree e dei capannoni».

Container al Trge il caso torna sul tavolo del board

GENOVA. Arriva domani, sul tavolo del comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale Genova -Savona, la delibera per l' autorizzazione temporanea alla cordata Spinelli-Aponte-Ascheri, proprietaria da giugno del Terminal Rinfuse di Genova (Trge), a operare container e semi -rimorchi sull' area, attualmente destinata alla movimentazione delle rinfuse e in crisi di traffico dopo la chiusura della centrale Enel a carbone. All' approvazione del board anche la proroga dell' autorizzazione dell' articolo 16 alla compagnia Tirrenia, mentre proprio la riunione di venerdì potrebbe essere quella che vedrà l' avvicendamento tra l' ex sindaco Marco Doria e il dirigente confindustriale Leopoldo Da Passano alla rappresentanza del Comune di Genova.

Hub portuale Ravenna 2017: illustrato in consiglio comunale il progetto. Presente Pascale e Rossi

(FERPRESS) – Ravenna, 27 SET – Nella seduta di ieri è stato illustrato in consiglio comunale il progetto Hub Portuale Ravenna 2017.

Dopo l'introduzione del sindaco Michele de Pascale, il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, ha descritto il progetto in maniera puntuale e articolata anche attraverso la proiezione di slide.

E' seguito un ampio dibattito che ha registrato gli interventi di Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna), Giannantonio Mingozzi (Pri), Marco Maiolini (CambioRà), Massimiliano Alberghini (gruppo Alberghini), Rudy Gatta (Pd), Massimo Manzoli (Ravenna in Comune), Veronica Verlicchi (La Pigna), Samantha Gardin (Lega nord), Mariella Mantovani (Art. 1- Mdp), Michele Distaso (Sinistra per Ravenna), Alberto Ancarani (Forza Italia), Daniele Perini (Ama Ravenna).



Imbarco di marmo nel porto di Marina di Carrara

Carrara: export marmo +10,6% più tecnologia e tutela ambiente

CARRARA - Il marmo di Carrara archivia il primo semestre del 2017 con una crescita del 10,6% nell'export e accelera, attraverso le sue aziende più importanti, sia sul fronte dell'innovazione tecnologica sia su quelli paralleli della sicurezza e della tutela dell'ambiente. Significativamente anche l'export di "lavorati", in un momento di stagnazione, a fronte di un calo nazionale del 3,7%, è in tenuta, in linea con il -0,6% del corrispondente periodo 2016; e ciò a conferma della qualità delle lavorazioni e della capacità di penetrazione commerciale degli operatori.

Il marmo di Carrara (protagonista anche quest'anno della Fiera Marmomac di Verona, alla quale è presente con 110 aziende) genera un valore dell'export lapideo della provincia di Massa Carrara che costituisce il 32% dell'export provinciale, e con la graduale riconquista di un ruolo di capofila fra i prodotti simbolo del made in Italy, l'industria del mar-

(continua a pagina 11)

Carrara: export marmo

mo di Carrara è impegnata su due fronti di profondo cambiamento. Da un lato, su quello della innovazione tecnologica, dall'altro, nella concretizzazione degli obiettivi di sostenibilità tracciati mesi orsono attraverso il Bilancio sociale e ambientale.

Proprio a Verona (alla vigilia dell'assemblea di Confindustria Livorno - Massa Carrara che si terrà

il 3 Ottobre alla Fiera di Marina di Carrara e che sarà incentrata su Industria 4.0), le imprese toscane si presenteranno con decisione sotto la bandiera dell'innovazione forti di sistemi di ricostruzione 3D collegati a macchine a controllo numerico, robot antropomorfi per la gestione e l'intervento sulle lastre di marmo e su eventuali difetti, nonché un software che consente la scansione delle lastre con una risoluzione perfetta creando, fra l'altro, un link ottimale con progettisti di interni e architetti.

Sul fronte ambientale, facendo

seguito alla recente presentazione da parte di Confindustria Livorno - Massa Carrara, è in fase di definizione un protocollo sulla gestione in cava dei residui di produzione (scaglie, pietrisco e polveri più fini) concordato con Arpat e con le altre istituzioni di controllo.

Erich Lucchetti, numero uno degli Industriali lapidei di Confindustria Livorno Massa Carrara, sottolinea: «Abbiamo offerto e in questo senso stiamo sensibilizzando le nostre aziende associate, il massimo della collaborazione ad Arpat e alle altre istituzioni competenti per

mettere a punto interventi progressivi di tutela compatibili anche con le esigenze produttive e occupazionali del settore.

Anche in questo caso attraverso lo sviluppo tecnologico molte aziende stanno adottando macchinari di cava in grado di ridurre la produzione di terre e polveri residue di produzione».

La tutela dell'ambiente è gemella delle misure sulla sicurezza: alcune delle linee guida, come quella particolarmente complessa del "taglio al monte", sono già state condivise e ratificate per presa d'atto dalla Regione.

AdSP Mar Tirreno centrale: traffici in crescita. Per Napoli e Salerno positive le principali voci di traffico

(FERPRESS) – Napoli, 27 SET – Nei primi otto mesi del 2017 le principali componenti di traffico registrano una significativa crescita nei porti di Napoli e Salerno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Entrambi i porti, infatti, segnano nel settore del traffico commerciale un risultato estremamente positivo: nel settore nel container l'aumento è pari all'11,07% nel porto di Napoli (343.883 contenitori in teu movimentati nei primi otto mesi del 2017 contro i 309.606 dello stesso periodo del 2016) e del 13,07% nel porto di Salerno (287.243 nel 2017 contro i 254.048 del 2016 contenitori in teu). La crescita complessiva dell'Adsp Tirreno Centrale raggiunge l'11,97%, con un totale complessivo contenitori movimentati di 631.126.

Confermata la rilevante crescita nel settore del traffico ro-ro nel porto di Salerno, con un aumento, nei primi otto mesi del 2017 + 30,873%, pari a 167.881 unità movimentate contro le 128.277 dello stesso periodo del 2016.

Il traffico delle rinfuse liquide, che si concentra nel solo porto di Napoli, mostra nel complesso una lieve flessione del 2,9% ma presenta un andamento differenziato tra i diversi prodotti: + 19,39% per i prodotti petroliferi gassosi e -7,26% per i prodotti petroliferi raffinati, e - 11,30% per le altre rinfuse liquide.

Nel traffico passeggeri, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 6,03% nei primi otto mesi del 2017. Nel porto di Napoli sia il traffico per le isole del Golfo sia per le isole maggiori risulta in crescita (+4,18%), con un volume complessivamente pari a 4.870.809 passeggeri, rispetto ai 4.675.601 nei primi otto mesi del 2016. Il porto di Salerno registra un forte crescita del 26,36% con 539.186 per i primi otto mesi del 2017 rispetto ai 426.713 dell'analogo periodo dell'anno precedente. Solo nel settore del traffico crocieristico si continua a verificare, sia a Napoli che a Salerno, il calo di traffico previsto, che tocca per Napoli il - 28,78% rispetto allo stesso periodo del 2016 (606.940 croceristi nel 2017 contro 825.235 nel 2016). Il porto di Salerno registra nel traffico crocieristico il - 34,18% nei primi otto mesi del 2017, con 47.956 croceristi contro i 72.862 del 2016.

E PUR SI MUOVE ! AdSP Mar Tirreno centrale:traffici in crescita.Porti di Napoli e Salerno positive le principali voci di traffico

Napoli, 27 settembre 2017 - Nei primi otto mesi del 2017 le principali componenti di traffico registrano una significativa crescita nei porti di Napoli e Salerno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Entrambi i porti, infatti, segnano nel settore del traffico commerciale un risultato estremamente positivo: nel settore nel container l'aumento è pari all'11,07% nel porto di Napoli (343.883 contenitori in teu movimentati nei primi otto mesi del 2017 contro i 309.606 dello stesso periodo del 2016) e del 13,07% nel porto di Salerno (287.243 nel 2017 contro i 254.048 del 2016 contenitori in teu). La crescita complessiva dell'Adsp Tirreno Centrale raggiunge l'11,97%, con un totale complessivo contenitori movimentati di 631.126.

Confermata la rilevante crescita nel settore del traffico ro-ro nel porto di Salerno, con un aumento, nei primi otto mesi del 2017 + 30,873%, pari a 167.881 unità movimentate contro le 128.277 dello stesso periodo del 2016.

Il traffico delle rinfuse liquide, che si concentra nel solo porto di Napoli, mostra nel complesso una lieve flessione del 2,9% ma presenta un andamento differenziato tra i diversi prodotti: + 19,39% per i prodotti petroliferi gassosi e -7,26% per i prodotti petroliferi raffinati., e - 11,30% per le altre rinfuse liquide.

Nel traffico passeggeri, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 6,03% nei primi otto mesi del 2017. Nel porto di Napoli sia il traffico per le isole del Golfo sia per le isole maggiori risulta in crescita (+4,18%), con un volume complessivamente pari a 4.870.809 passeggeri, rispetto ai 4.675.601 nei primi otto mesi del 2016. Il porto di Salerno registra un forte crescita del 26,36% con 539.186 per i primi otto mesi del 2017 rispetto ai 426.713 dell'analogo periodo dell'anno precedente. Solo nel settore del traffico croceristico si continua a verificare, sia a Napoli che a Salerno, il calo di traffico previsto, che tocca per Napoli il - 28,78% rispetto allo stesso periodo del 2016 (606.940 croceristi nel 2017 contro 825.235 nel 2016). Il porto di Salerno registra nel traffico crocieristico il - 34,18% nei primi otto mesi del 2017, con 47.956 croceristi contro i 72.862 del 2016.

Sia a Napoli che Salerno positive le voci di traffico periodo Gennaio-Agosto

NAPOLI - Nei primi otto mesi del 2017 le principali componenti di traffico registrano una significativa crescita nei porti di Napoli e Salerno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale, presieduta da Pietro Spirito, annuncia infatti che entrambi i porti, segnano nel settore del traffico commerciale un risultato estremamente positivo: nel comparto dei container l'aumento è pari all'11,07% nel porto di Napoli (343.883 teu movimentati nei primi otto mesi del 2017 contro i 309.606 dello stesso periodo del 2016) e del 13,07% nel porto di Salerno (287.243 teu nel 2017 contro i 254.048 del 2016).

(continua in ultima pagina)



Pietro Spirito

A Napoli e Salerno

La crescita complessiva dell'Adsp del Mar Tirreno centrale raggiunge l'11,97%, con un totale complessivo di 631.126 contenitori movimentati.

Confermata anche la rilevante crescita nel settore del traffico ro-ro nel porto di Salerno, con un aumento, sempre nei primi otto mesi

dell'anno, del 30,873%, pari a 167.881 unità movimentate contro le 128.277 dello stesso periodo del 2016.

Il traffico delle rinfuse liquide, che si concentra nel solo porto di Napoli, mostra nel complesso una lieve flessione del 2,9% ma presenta un andamento differenziato tra i diversi prodotti: + 19,39% per i prodotti petroliferi gassosi e - 7,26% per i prodotti petroliferi raffinati, e - 11,30% per le altre rinfuse liquide.

Nel traffico passeggeri, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 6,03% da Gennaio ad Agosto. Nel porto di Napoli sia il traffico per le isole del Golfo sia per le isole maggiori risulta in crescita (+ 4,18%), con un volume complessivamente pari a 4.870.809 passeggeri, rispetto ai 4.675.601 nei primi otto mesi del 2016. Il porto di Salerno registra un forte crescita del 26,36% con 539.186 per i primi otto mesi del 2017 rispetto ai 426.713 dell'a-

nalogo periodo dell'anno precedente. Solo nel settore del traffico crocieristico - conclude l'analisi dell'Adsp - si continua a verificare, sia a Napoli che a Salerno, il calo di traffico previsto, che tocca per Napoli il - 28,78% rispetto allo stesso periodo del 2016 (606.940 croceristi nel 2017 contro 825.235 nel 2016). Il porto di Salerno registra nel traffico crocieristico un - 34,18% nei primi otto mesi del 2017, con 47.956 croceristi contro i 72.862 del 2016.

Informazioni Marittime

Mare Sicuro in Campania, il bilancio della Guardia Costiera



Si è conclusa l'operazione "**Mare Sicuro 2017**" coordinata dalla Direzione Marittima della Campania, che ha visto impegnati - dal 17 giugno al 17 Settembre - uomini e mezzi della Guardia costiera con l'obiettivo di garantire la sicurezza della navigazione, di salvaguardare la vita umana in mare e di tutelare l'ambiente marino e costiero, nel periodo di massimo incremento delle attività balneari, diportistiche e marittime in genere.

Come ogni anno, si legge in una nota della Guardia Costiera, l'attività svolta è stata suddivisa in due fasi: quella preparatoria, avente lo scopo di sensibilizzare i cittadini, attraverso gli Enti locali, le Associazioni di Categoria, le Associazioni di Volontariato e gli incontri negli istituti scolastici, al corretto uso delle spiagge, degli specchi acquei e delle unità da diporto e quella operativa, nella quale sono stati intensificati i controlli sul territorio mediante il dispiegamento di pattuglie terrestri e unità navali effettuando, quando necessario, attività congiunte terra-mare.

Le Capitanerie di Porto campane hanno impiegato, lungo gli oltre 500 km di costa, 24 motovedette e 24 battelli veloci per pattugliare le acque dei litorali della Regione, con in media 150 uomini impegnati quotidianamente per espletare i controlli in mare e sulle spiagge al fine di garantire il regolare e sicuro svolgimento delle molteplici attività connesse con l'uso del mare.

I molteplici controlli finalizzati soprattutto alla prevenzione delle situazioni di pericolo oltre che al contrasto dei comportamenti illeciti hanno consentito di:

- assicurare il rispetto delle norme da parte dei gestori degli stabilimenti balneari;
- scoraggiare la pessima e pericolosissima abitudine della navigazione in zone normalmente destinate alla balneazione;
- assicurare il rispetto delle norme in materia di sicurezza della navigazione a bordo dei traghetti, aliscafi e degli altri mezzi veloci adibiti al trasporto di passeggeri.

Dai dati si può evincere un incremento dei controlli effettuati in materia di diporto nautico (+ 12%) ed un maggior numero di illeciti rilevati (+ 43%) rispetto al 2016. Ma soprattutto quello che le statistiche evidenziano è un calo (- 17%) degli interventi S.A.R., ovvero di ricerca e soccorso in mare, frutto anche dell'attività di prevenzione e di divulgazione posta in essere all'inizio della stagione estiva dalla Direzione Marittima della Campania che, unitamente agli incontri a tema tenutisi con i rappresentanti dei settori turistico balneari, circoli nautici, associazioni di categoria, autorità locali, rappresentanti delle AA.MM.PP. ed istituti scolastici, ha permesso di svolgere una fondamentale attività di informazione nei mesi antecedenti l'inizio della stagione balneare, nonché di valorizzare ulteriormente l'importanza del numero blu 1530 ai fini di un'efficace e rapido intervento nelle operazioni di soccorso.

Nel corso della trascorsa stagione balneare sono stati inoltre rilasciati n°1731 "**Bollini Blu**", nell'ambito della ormai consueta iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per evitare la sovrapposizione dei controlli posti in essere dalle forze di polizia operanti in mare, ad altrettante unità da diporto che sono risultate essere in regola con i documenti di bordo e con le dotazioni di sicurezza consentendo, dunque, verifiche più snelle nel caso in cui l'unità fosse stata sottoposta a controlli successivi. Per quanto riguarda le Aree Marine Protette che ricadono nell'area di giurisdizione, sono state siglate apposite convenzioni che hanno consentito l'implementazione delle normali attività di monitoraggio e controllo nelle aree stesse da parte dei mezzi del Corpo.

CAMPANIA: I NUMERI DI "MARE SICURO 2017"

—

Napoli, 27 settembre 2017 – Si è conclusa l'operazione "Mare Sicuro 2017" coordinata dalla Direzione Marittima della Campania, che ha visto impegnati – dal 17 giugno al 17 Settembre – uomini e mezzi della Guardia costiera con l'obiettivo di garantire la sicurezza della navigazione, di salvaguardare la vita umana in mare e di tutelare l'ambiente marino e costiero, nel periodo di massimo incremento delle attività balneari, diportistiche e marittime in genere.

Come ogni anno, l'attività svolta è stata suddivisa in due fasi: quella *preparatoria*, avente lo scopo di sensibilizzare i cittadini, attraverso gli Enti locali, le Associazioni di Categoria, le Associazioni di Volontariato e gli incontri negli istituti scolastici, al corretto uso delle spiagge, degli specchi acquei e delle unità da diporto e quella *operativa*, nella quale sono stati intensificati i controlli sul territorio mediante il dispiegamento di pattuglie terrestri e unità navali effettuando, quando necessario, attività congiunte terra-mare.

Le Capitanerie di Porto campane hanno impiegato, lungo gli oltre 500 km di costa, 24 motovedette e 24 battelli veloci per pattugliare le acque dei litorali della Regione, con in media 150 uomini impegnati quotidianamente per espletare i controlli in mare e sulle spiagge al fine di garantire il regolare e sicuro svolgimento delle molteplici attività connesse con l'uso del mare.

I molteplici controlli finalizzati soprattutto alla prevenzione delle situazioni di pericolo oltre che al contrasto dei comportamenti illeciti hanno consentito di:

- assicurare il rispetto delle norme da parte dei gestori degli stabilimenti balneari;
- scoraggiare la pessima e pericolosissima abitudine della navigazione in zone normalmente destinate alla balneazione;

- segue

- assicurare il rispetto delle norme in materia di sicurezza della navigazione a bordo dei traghetti, aliscafi e degli altri mezzi veloci adibiti al trasporto di passeggeri.

Si riportano di seguito alcuni dati numerici dell'attività:

	Dati Nazionali	Direzione Marittima Campania
Controlli Diporto	49.652	5.959
Illeciti Amm/vi Diporto	2.382	473
Soccorsi ad unità da Diporto		
Propulsione Unità a Vela	211	11
Unità a Motore	564	76
	775	87
Tipo di Unità Natante	602	71
Imbarcazione	173	16
Nave	0	0
	775	87
Principali cause di Richiesta Soccorso		
Avaria al Motore	442	52
Avverse Condizioni meteo	162	13
Incaglio	77	12
Avaria al Timone	37	3
Incendio	18	3
Collisione	16	0
	752	83
Soccorsi a Persone		
Diportisti	2234	303
Bagnanti	617	75
Subacquei	23	3
Acquascooteristi	5	0
	2879	381
Persone che hanno perso la vita in mare		
Per Sinistro	31	7
Annegamento in mare o malore	108	6
Totale	139	13
Demanio Marittimo		
Controlli Effettuati	64.446	3.088
Notizie di Reato	333	34
Aree Marine Protette		

- segue

Controlli Effettuati	4.915	832
Violazioni		127
Ambiente		
Violazioni Ambiente	152	76
Pesca		
Controlli	24487	1357
Illeciti Amm/vi	823	60
Notizie di Reato	95	15

Dai dati sopra elencati si può evincere un incremento dei controlli effettuati in materia di diporto nautico (+ 12%) ed un maggior numero di illeciti rilevati (+ 43%) rispetto al 2016. Ma soprattutto quello che le statistiche evidenziano è un calo (- 17%) degli interventi S.A.R., ovvero di ricerca e soccorso in mare, frutto anche dell'attività di prevenzione e di divulgazione posta in essere all'inizio della stagione estiva dalla Direzione Marittima della Campania che, unitamente agli incontri a tema tenutisi con i rappresentanti dei settori turistico balneari, circoli nautici, associazioni di categoria, autorità locali, rappresentanti delle AA.MM.PP. ed istituti scolastici, ha permesso di svolgere una fondamentale attività di informazione nei mesi antecedenti l'inizio della stagione balneare, nonché di valorizzare ulteriormente l'importanza del numero blu 1530 ai fini di un'efficace e rapido intervento nelle operazioni di soccorso.

Nel corso della trascorsa stagione balneare sono stati inoltre rilasciati **n°1731 "BOLLINI BLU"**, nell'ambito della ormai consueta iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per evitare la sovrapposizione dei controlli posti in essere dalle forze di polizia operanti in mare, ad altrettante unità da diporto che sono risultate essere in regola con i documenti di bordo e con le dotazioni di sicurezza consentendo,

dunque, verifiche più snelle nel caso in cui l'unità fosse stata sottoposta a controlli successivi.

Per quanto riguarda le Aree Marine Protette che ricadono nell'area di giurisdizione, sono state siglate apposite convenzioni che hanno consentito l'implementazione delle normali attività di monitoraggio e controllo nelle aree stesse da parte dei mezzi del Corpo.

-

PRINCIPALI EVENTI S.A.R.

MRSC NAPOLI -dal 12/07/17 - al 18/07/17

ricerca natante da diporto denominato "Again" con 3 persone a bordo partita da Nisida alle ore 07.30 circa del 13.07.2017 alla volta di Capri (secca delle Vedove) per

- segue

pesca. Sono state effettuate ricerche aeronavali che alle ore 15.30 hanno portato l'elicottero della PS a ritrovare due dei tre naufraghi dispersi, successivamente recuperati dalla motovedetta CP 858 di Capri. In seguito, sono state effettuate ricerche aeronavali dell'ultimo disperso, che ad oggi non risulta essere stato ritrovato;

UCG ISCHIA - 13/08/17

Ricerche di due subacquei dispersi nella zona della "Secca delle formiche". Alle ricerche hanno partecipato le unità navali dipendenti, nonché il nucleo sommozzatori subacquei dei VV.FF. e l'elicottero NEMO 11. I due corpi sono stati ritrovati purtroppo privi di vita;

MRSC NAPOLI - 17/08/17

Zona 40 miglia da Palinuro: imbarcazione da diporto con motore in avaria, con a bordo 5 persone. L'unità è stata prontamente soccorsa dalla M/V CP 814 che, fornendo opportuna assistenza, ha permesso il ripristino del motore ed il successivo rientro in porto;

UCG ISCHIA - 21/08/17

Zona Ischia: e' stata effettuata un'attività di supporto e monitoraggio in relazione all'evento sismico localizzato nell'isola. Sono intervenute due motovedette dipendenti classe 200. Parallelamente si è provveduto ad assicurare e garantire la corretta esecuzioni dei collegamenti marittimi da e verso l'isola così da consentire l'arrivo dei mezzi di soccorso;

MRSC NAPOLI - 28/08/17

Zona Palinuro- a seguito di richiesta di soccorso da parte di una imbarcazione da diporto alla deriva con motore in avaria a circa 67 miglia dalla costa, è intervenuta la M/V CP 814 che ha prestato, assistenza e successiva messa in sicurezza dell'imbarcazione in attesa dell'arrivo di unità rimorchiante inviata a cura dell'armatore.

Prestazioni di malattia e inabilità per lavoratori marittimi



BRINDISI – In un precedente intervento è stato evidenziato che l'Inps, con apposita Circolare (n.105/2017), è intervenuta con riferimento alla gestione diretta delle attività ex Ipsema ed in particolare, con propri orientamenti, in merito alla compatibilità tra assegno ordinario di invalidità e prestazioni di malattia dei lavoratori marittimi. Secondo l'Istituto, in riferimento alla tematica, si confermano le istruzioni operative fornite con circolare n.182/1997, paragrafo 7 e con successiva circolare n. 95-bis/2006, paragrafo 3.

Da quanto innanzi discende la riconoscibilità dell'indennità di malattia per i soli periodi in cui sia sanitarimente riscontrabile una riacutizzazione o una complicanza della stessa patologia per la quale è stato concesso l'assegno di invalidità. Per i trattamenti pensionistici della categoria dei lavoratori marittimi, circa l'incompatibilità delle pensioni di inabilità con le prestazioni di malattia, sono previste regole specifiche e più articolate, per le quali è bene precisare che la gente di mare si distingue in tre categorie e che per l'iscrizione alla prima e alla seconda categoria sono previsti specifici requisiti, taluni dei quali riferiti all'idoneità fisica la cui perdita comporta la cancellazione dalle matricole della gente di mare, mentre per l'iscrizione alla terza categoria sono invece previsti requisiti meno incisivi.

Pertanto, secondo la citata circolare, in linea generale è possibile l'iscrizione alla terza categoria pur in presenza di cancellazione, per sopravvenuta carenza di requisiti di idoneità fisica, dalla prima e seconda categoria della gente di mare. Il trattamento pensionistico dei lavoratori marittimi è soggetto a speciali disposizioni che, secondo la normativa vigente, stabiliscono che un lavoratore marittimo di prima e seconda categoria, avente i requisiti di legge, può ottenere la pensione di inabilità alla navigazione previo accertamento sanitario effettuato – ai sensi dell'art. 32, comma 1, della legge n. 413/1984 – dalle Commissioni mediche di cui al Regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773 e ss.mm.ii.

Per gli altri lavoratori marittimi l'accertamento sanitario è effettuato dall'Inps. La pensione ordinaria di inabilità è riconosciuta quando il lavoratore ha il requisito di 520 settimane di contribuzione. Non si conteggiano i periodi assicurativi che non corrispondono ad attività di navigazione. Inoltre si evidenzia che è possibile riconoscere al lavoratore titolare di pensione di inabilità alla navigazione, qualora iscritto nella terza categoria della gente di mare, il diritto alle prestazioni temporanee di malattia eventualmente spettanti.

La pensione deve essere revocata con decorrenza dalla ripresa dell'attività lavorativa qualora i titolari di pensione per inabilità (ordinaria o privilegiata) alla navigazione vengano iscritti nelle matricole della gente di mare di prima o di seconda categoria.

Viene confermato che l'accertamento della sussistenza dei requisiti viene effettuato dalle Autorità Marittime sulla base della vigente normativa sul collocamento della gente di mare che prevede il rilascio delle relative attestazioni di idoneità all'esercizio delle mansioni.

Infine con riferimento all'incumulabilità dell'assegno ordinario di invalidità con le indennità di malattia, non sussistono particolarità per la categoria dei lavoratori marittimi e si applicano, pertanto, le medesime istruzioni valide per la generalità dei lavoratori.

Cosimo Salvatore CORSA

La società foggiana è il principale vettore multimodale nel Centro-Sud. Una piattaforma in costruzione a Incoronata

La nuova Autorità di sistema portuale dell'Adriatico poggia sui porti di Bari, Manfredonia e Brindisi. Piani d'insieme?

La logistica gallina dalle uova d'oro

De Girolamo (Lotras): «Centinaia di posti di lavoro possibili, ma bisogna fare sistema»

TRASPORTO MERCI
UN BUSINESS IN ESPANSIONE

Sulla logistica della Puglia, Lotras ha già scommesso forte. Primo operatore di Terminal Italia (gruppo Fs) dal porto di Bari, principale organizzatore di trasporto multimodale per il centro-sud. Oltre 4 mila treni l'anno partono e arrivano nel terminal di borgo Incoronata, dove l'azienda foggiana ha il suo quartier generale. I convogli trasportano un po' di tutto, i liquidi alimentari sono il piatto forte dell'offerta convenzionale. Ma da tempo il vettore vorrebbe allargare i suoi orizzonti, occuparsi ad esempio del trasporto del marmo di Apricena (che fa scalo nel porto di Salerno anche per le merci dirette a Est), come stabilire un collegamento diretto con il porto industriale di Manfredonia ancora a mezzo servizio. L'insediamento del comitato di gestione (agosto) della nuova Autorità di sistema portuale del mare Adriatico che poggia sui porti di Bari, Manfredonia e Brindisi, apre queste prospettive. Ma non solo. La Regione, dopo qualche incomprensione iniziale, ha dimostrato di voler scommettere sulla Lotras e le sue potenzialità di sviluppo finanziando con 10 milioni la realizzazione di una piattaforma logistica integrata che, quando sarà pronta, potrà diventare il punto di partenza e arrivo più qualificante per la Puglia e il Mezzogiorno delle merci in arrivo da Oriente. Un mercato stratosferico, che ovviamente fa gola a molti competitor. La Capitanata vuol giocare le sue carte soprattutto sulle cosiddette "autostrade viaggianti", ovvero la possibilità di intercettare l'enorme flusso di Tir in arrivo dalla Turchia e da altre aree del Medio Oriente diretti nel Nord Europa. Oggi il grosso di questo traffico approda nel porto di Bari, ormai congestionato come ha ammesso nel corso di un convegno di Confindustria a Manfredonia appena qualche giorno fa il presidente dell'Autorità Ugo Patroni Griffi. Foggia avrebbe le carte

in regola per ospitare questo flusso con la nuova piattaforma e il nuovo casello sull'A11 dedicato all'area industriale di borgo Incoronata, anch'esso in procinto di essere aperto dopo quasi un anno di attesa.

La Lotras gioca un ruolo di raccordo fondamentale da questo punto di vista. La logistica pugliese, come ama ripetere il suo amministratore unico Armando De Girolamo, è «una spaventosa opportunità per le regioni del Mezzogiorno e per l'occupazione di quest'area. Potremmo fare centinaia di assunzioni se riuscissimo a rendere operativi tutti i programmi appena impostati». Il vettore foggiano è stato anche l'anello di congiunzione tra i due mari, i porti di Bari sull'Adriatico e di Napoli sul Tirreno, prima dell'interruzione del servizio dovuta a problemi tecnici riscontrati nel terminal partenopeo. «Se non ci mettiamo insieme saremo perdenti - l'appello di De Girolamo - la nuova Autorità di sistema del mare Adriatico è una grande occasione per riunificare i fili del nostro ragionamento e fare sistema. Se ci riusciamo questa partita la vinceremo senz'altro, ne abbiamo tutte le potenzialità».



TERMINAL MERCI Il quartier generale della Lotras nell'area industriale di Foggia

Ex Montecatini e Centro mercantile

Investimenti nelle aree di Ciantro Formica mette sul tavolo i Molini

E il presidente del Consiglio Nastasi preannuncia una seduta aperta

milazzo Una seduta straordinaria e aperta di consiglio comunale nei primi giorni di ottobre per discutere la questione relativa agli interventi che si vogliono realizzare nelle aree ex Montecatini e Centro mercantile.

L'ha preannunciata il presidente del civico consesso, Gianfranco Nastasi, comunicando che inviterà alla riunione il commissario dell'Autorità portuale De Simone, l'ingegnere Vincenzo Franza, massimo rappresentante della "Caronte & Tourist" e, insieme all'attuale sindaco, anche i suoi predecessori delle ultime tre Amministrazioni: Nino Nastasi, Lorenzo Italiano e Carmelo Pino. «Mi auguro poi che vi sia la presenza di tutti i consiglieri e anche della comunità milazzese - afferma Nastasi - perché l'argomento è particolarmente delicato. E se qualcuno evidenzia che non si parla di presenza di Tir, io sottolineo che decentrare anche il movimento turistico nell'area di Ciantro significa spogliare ulteriormente il centro cittadino, le varie attività di ristorazione e altri servizi. Ecco la ragione per la quale occorre il confronto a viso aperto, conoscendo il progetto nella sua interezza tenuto conto peraltro che ogni decisione in materia di pianificazione urbanistica spetta al consiglio comunale».

Il sindaco Formica da parte sua dopo aver ribadito di non aver sottoscritto alcun documento, ha spiegato che la nuova proposta, quella senza l'aspetto logistico (e quindi il rischio di diventare una piattaforma dei Tir alternativa a Messina) sarà sottoposta al vaglio della maggioranza. «Inoltre - ha detto il primo cittadino - vedremo anche come inserire in questa progettualità privata l'intervento pubblico del Comune e quindi non escludo che in sede di elaborazione e approfondimento della proposta progettuale si possa parlare anche di un inserimento dei Molini Lo Presti anche in un'ottica di quello che dovrà essere il destino del nostro porto».

Insomma, massima disponibilità ad avviare il dialogo in un'ottica di sviluppo del territorio.

«Ma è fondamentale - conclude Formica - affrontare le questioni senza retropensieri. Diversamente discussioni sulle possibilità di crescita di questa città se ne faranno davvero poche».(r.m.)

PROGETTI . Alla Camera di Commercio si rilancia sulla possibilità di istituire la Zona economica speciale

Messina vuole la sua Zes

Una istanza alla Regione e una al governo nazionale che ha già bocciato premiando Palermo e Catania-Augusta. Ma le prospettive sono al lumicino

Sarà la campagna elettorale o forse le prime piogge autunnali. Sarà che i politici locali non hanno più un'idea che sia una, ma in città non si parla d'altro che di Zes. Zes sì. Zes no. Magari avessimo la Zes!

Ma cos'è la Zes? Da vocabolario: è una Zona economica speciale collegata ad un'area portuale, destinataria di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, che consentono lo sviluppo di imprese già insediate o che si insedieranno, tramite anche potenziali investimenti esteri. Un'istituzione ampiamente sfruttata fuori dai confini nazionali: in Cina e in India per esempio. La più famosa è quella di Dubai. Adesso è diventata una realtà anche in Italia.

Il "Decreto Sud", recentemente entrato in vigore, nasce per favorire la crescita economica nelle aree del Mezzogiorno, e introduce, a questo fine, due misure: quella denominata "Resto al Sud" per incrementare l'imprenditoria giovanile e l'individuazione di alcune Zes, purché si trovino in una zona geografica delimitata (composta anche da aree territoriali non direttamente adiacente ma con un nesso economico funzionante) che comprenda un'area portuale collegata alla rete transeuropea dei trasporti. Il governo ha stabilito che ogni regione meridionale avesse diritto a due Zes da realizzare con una cifra iniziale pari a 200 milioni di euro.

Le zone individuate nella Regione Sicilia sono quelle di Palermo e di Catania -Augusta. Messina - Milazzo è stata esclusa a priori. E nonostante le pressioni (colpevolmente tardive) della politica locale, le speranze che venga presa in considerazione sono ridotte al lumicino. D'altronde era difficile aspettarsi qualcosa di concreto dagli stessi artefici dello scippo del controllo dell'Autorità del Mar Tirreno Meridionale, in favore del porto di Gioia Tauro.

Crocetta dopo aver minacciato il conflitto di attribuzione tra Stato e Regione, si è limitato a determinare lo stato di "sospensione" della riforma.

Dalla riunione tenutasi alla Camera di Commercio, è uscito un progetto comune da presentare sia alla Regione che al governo nazionale che può riassumersi con "Messina vuole la sua Zes".

-segue

Ma c'è un problema: affinché la città ottenga una zona speciale è necessario che qualcuno vi rinunci. Palermo e Catania fanno (giustamente) orecchie da mercante. Idem la Regione Calabria che non ha alcuna intenzione di privarsi della seconda Zes che le spetta di diritto. La speranza è che lo Stato si convinca a concederne una in più alla Sicilia. Improbabile.

Ma se il miracolo dovesse verificarsi, manca ancora l'accordo su dove istituirla. Zona falcata di Messina e porto di Tremestieri? No, la zona falcata è "votata" ad altre funzioni, come previsto nel Piano Regolatore Portuale e ribadito ufficialmente nel "Patto per la Falce"; a Tremestieri, la piattaforma logistica è ancora in fase progettuale.

Il senatore Bruno Mancuso ha proposto l'area ex Asi di Giammoro, al fine di rilanciare la zona dopo le delusioni dell'Asi negli anni '70 e quella più recente del fantomatico aeroporto indiano. "Credo sia necessario produrre una proposta coerente, -ha dichiarato Mancuso accompagnata da un piano strategico credibile, che metta a sistema la realtà esistente e non le aspirazioni. L'individuazione di una Zona economica speciale nell'area Asi è un'occasione che non può essere perduta".

Anche il deputato all'Ars di Sicilia Futura, Beppe Picciolo, è intervenuto sulla questione, indirizzando un'interrogazione urgente al presidente della Regione e all'assessore alle Infrastrutture e Trasporti. "Considerato che la mancata istituzione di una Zes e la mancata autonomia dell'autorità portuale potrebbero produrre la nefasta conseguenza di un declassamento del sistema, abbiamo posto al Governo regionale un'interrogazione urgente con risposta scritta per conoscere la volontà d'interagire con il Governo nazionale e con il Ministero delle Infrastrutture affinché possano immediatamente avanzare richiesta di modifica alla legge n. 91/2017, proprio al punto che prevede le limitazioni per la istituzione di una ulteriore Zes nel territorio messinese, collegata ai porti di Messina -Milazzo". Il deputato messinese ha espresso le sue perplessità anche al candidato presidente della Regione della coalizione di centrosinistra, Fabrizio Micari, annunciando che il mantenimento dell'Autorità portuale di Messina sarà un elemento imprescindibile nel programma del prossimo governo siciliano.

Carlo Spadaro.

Messina, Picciolo e Tinaglia presentano le linee di sviluppo

MESSINA. Saranno illustrati oggi (giovedì 28, ndr) a Palazzo Zanca i temi fondanti sulle politiche comuni di sviluppo alla base della partnership politica sottoscritta tra Beppe Picciolo (nella foto in basso), leader di Sicilia Futura, e Alessandro Tinaglia, promotore del movimento Reset. Dal Patto per la Falce, all'area Zes per arrivare al "Piau" e al mantenimento dell' **autorità portuale** a Messina, il piano di lavoro comune. Per arrivare alla realizzazione di una piccola "rambla" che colleghi Piazza Cairoli alla via Vittorio Emanuele.

5

10

Affinché la città ottenga una zona speciale è necessario che qualcuno vi rinunci o che lo Stato si convinca a concederne una in più

Sarà la campagna elettorale o forse le prime piogge autunnali. Sarà che i politici locali non hanno più un'idea che sia una, ma in città non si parla d'altro che di Zes. Zes sì. Zes no. Magari avessimo la Zes!

Ma cos'è la Zes? Da vocabolario: è una Zona economica speciale collegata ad un'area portuale, destinataria di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, che consentono lo sviluppo di imprese già insediate o che si insedieranno, tramite anche potenziali investimenti esteri. Un'istituzione ampiamente sfruttata fuori dai confini nazionali: in Cina e in India per esempio. La più famosa è quella di Dubai. Adesso è diventata una realtà anche in Italia.

Il "Decreto Sud", recentemente entrato in vigore, nasce per favorire la crescita economica nelle aree del Mezzogiorno, e introduce, a questo fine, due misure: quella denominata "Resto al Sud" per incrementare l'imprenditoria giovanile e l'individuazione di alcune Zes, purché si trovino in una zona geografica delimitata (composta anche da aree territoriali non direttamente adiacente ma con un nesso economico funzionale) che comprenda un'area portuale collegata alla rete transeuropea dei trasporti. Il governo ha stabilito che ogni regione meridionale avesse diritto a due Zes da realizzare con una cifra iniziale pari a 200 milioni di euro.

Le zone individuate nella Regione Sicilia sono quelle di Palermo e di Catania -Augusta. Messina -Milazzo è stata esclusa a priori. E nonostante le pressioni (colpevolmente tardive) della politica locale, le speranze che venga presa in considerazione sono ridotte al lumicino. D'altronde era difficile aspettarsi qualcosa di concreto dagli stessi artefici dello scippo del controllo dell'Autorità del Mar Tirreno Meridionale, in favore del porto di Gioia Tauro.

Crocetta dopo aver minacciato il conflitto di attribuzione tra Stato e Regione, si è limitato a determinare lo stato di "sospensione" della riforma.

Dalla riunione tenutasi alla Camera di Commercio, è uscito un progetto comune da presentare sia alla Regione che al governo nazionale che può riassumersi con "Messina vuole la sua Zes".

Ma c'è un problema: affinché la città ottenga una zona speciale è necessario che qualcuno vi rinunci.

- segue

Palermo e Catania fanno (giustamente) orecchie da mercante. Idem la Regione Calabria che non ha alcuna intenzione di privarsi della seconda Zes che le spetta di diritto. La speranza è che lo Stato si convinca a concederne una in più alla Sicilia. Improbabile.

Ma se il miracolo dovesse verificarsi, manca ancora l'accordo su dove istituirla. Zona falcata di Messina e porto di Tremestieri? No, la zona falcata è "votata" ad altre funzioni, come previsto nel Piano Regolatore Portuale e ribadito ufficialmente nel "Patto per la Falce"; a Tremestieri, la piattaforma logistica è ancora in fase progettuale.

Il senatore Bruno Mancuso ha proposto l'area ex Asi di Giammoro, al fine di rilanciare la zona dopo le delusioni dell'Asi negli anni '70 e quella più recente del fantomatico aeroporto indiano. "Credo sia necessario produrre una proposta coerente, -ha dichiarato Mancuso accompagnata da un piano strategico credibile, che metta a sistema la realtà esistente e non le aspirazioni. L'individuazione di una Zona economica speciale nell'area Asi è un'occasione che non può essere perduta".

Anche il deputato all'Ars di Sicilia Futura, Beppe Picciolo, è intervenuto sulla questione, indirizzando un'interrogazione urgente al presidente della Regione e all'assessore alle Infrastrutture e Trasporti. "Considerato che la mancata istituzione di una Zes e la mancata autonomia dell'autorità portuale potrebbero produrre la nefasta conseguenza di un declassamento del sistema, abbiamo posto al Governo regionale un'interrogazione urgente con risposta scritta per conoscere la volontà d'interagire con il Governo nazionale e con il Ministero delle Infrastrutture affinché possano immediatamente avanzare richiesta di modifica alla legge n. 91/2017, proprio al punto che prevede le limitazioni per la istituzione di una ulteriore Zes nel territorio messinese, collegata ai porti di Messina -Milazzo". Il deputato messinese ha espresso le sue perplessità anche al candidato presidente della Regione della coalizione di centrosinistra, Fabrizio Micari, annunciando che il mantenimento dell'Autorità portuale di Messina sarà un elemento imprescindibile nel programma del prossimo governo siciliano.

Carlo Spadaro.

LOGISTICA

E l' Autorità portuale aderisce all' Alis

Dopo l' Autorità portuale della Sicilia Orientale, con i porti di Catania e Augusta, anche il sistema Messina -Milazzo, guidato dal commissario straordinario Antonino D e Simone, ha scelto di aderire all' Alis, l' associazione logistica dell' intermodalità sostenibile. In attesa di sapere che cosa riserverà il destino, l' ingresso dello scalo messinese rappresenta un potenziale rafforzamento dei collegamenti marittimi, della movimentazione delle merci e un' occasione di crescita per le numerose aziende che operano in questo settore. L' Alis fino ad oggi ha raccolto l' adesione di oltre 1200 operatori, tra aziende di autotrasporti, armatoriali, ferroviarie, terminal, agenzie di spedizione, per un totale di oltre 120mila unità di forza lavoro e un parco veicolare di 80mila mezzi con 2.700 collegamenti marittimi settimanali solo per le isole e più di 120 linee di Autostrade del Mare. Tra gli obiettivi prefissati c' è la competitività intermodale, il riscatto del Mezzogiorno italiano, la riduzione delle emissioni di CO2 e la continuità territoriale con le grandi Isole.



**Richiesta
negata**

Secondo il tribunale amministrativo «non esistono ragioni cautelari con motivi di estrema urgenza e gravità»

TRIBUNALE

Gara per gli spazi Spil Il Tar respinge il ricorso presentato dalla Cilp

IL TAR della Toscana ha respinto la richiesta di sospensiva presentata dalla Cilp sulla gara indetta dal Comune per l'operatività sugli spazi della Spil, la Società porto industriale che ha anche la proprietà più che strategica dell'area della Paduletta. Secondo il Tar «non esistono ragioni cautelari con motivi di estrema urgenza e gravità» per sospendere la gara. La trattazione collegiale in camera di consiglio si terrà il mese prossimo per affrontare la parte «core» del ricorso della Cilp. Intorno all'iniziativa del Comune, che è il maggior azionista (insieme a soci di minoranza come la Camera di commercio e due ban-

che) della Società Porto Industriale nota come Spil, da tempo si agitano i gruppi che operano in porto. In particolare la Cilp, la Compagnia-impresa dei portuali, oggi solidamente in mano anche ai gruppi privati Neri e Negri, ha prima chiesto chiarimenti sui termini della gara, poi ha ricorso ritenendo che la gara possa ledere ai propri diritti acquisiti, tra i quali c'è l'affitto fino al 2018 del terminal La Paduletta.

UN TERMINAL sul quale proprio di recente la Cilp ha investito svariati milioni di euro per rimodernare i magazzini destinati ai traffici della cellulosa e i piazzali saturati dalle auto. Tra le indi-

screzioni che circolano, e che probabilmente fanno parte di quelle voci che hanno allarmato la Cilp, c'è che sistemerebbe anche un forte interesse alla gara per la Spil di Andrea Palumbo, un operatore che insieme a Federico Barbera ha presentato all'Autorità portuale di sistema un progetto di terminal multipurpose proprio per l'area della Paduletta con sbocco sull'ultimo modulo di banchina della sponda est della Darsena Toscana. Se così fosse, si aprirebbe in chiave ormai palese uno scontro tra primari gruppi di operatori privati che puntano alla Paduletta e a rivedere le clausole dell'affitto oggi in corso con la Cilp.

A.F.

Le grandi si uniscono. Fs, Anas e Cas no scritti di ieri

Tony Zermoll futuro è nelle grandi fusioni che presentano scenari incredibili. La francese Alstom e la tedesca Siemens - scrive Antonio Grizzuti su «La Verità» - stanno discutendo i dettagli di una possibile fusione per realizzare un colosso mondiale delle ferrovie. Alstom, quella del famoso tgv inaugurato da Mitterrand nel 1981, ha sede a Parigi e conta 31 mila dipendenti con un fatturato di oltre 7 miliardi di euro. La tedesca Siemens è un conglomerato con 350 mila dipendenti di cui 113 mila in Germania.

Nel settore ferroviario fattura anch' essa sui 7 miliardi. La probabile fusione tra Alstom e Siemens servirebbe a contrastare il colosso cinese China railway construction corporation nato dalla fusione di due grandi gruppi regionali, tra cui la Crcc che conta 183 mila dipendenti, un giro d' affari di 224 miliardi di dollari e asset per un valore complessivo di 338 miliardi di dollari. Numeri stratosferici. Il successo di questa società dipende dal fatto che il costo per chilometro in Cina è sensibilmente inferiore a quello della media europea: 2/3 in meno, si va dai 17 ai 21 milioni di dollari, mentre in Europa il costo medio va dai 25 ai 39. Uno dei maggiori progetti in cui è coinvolta la Crcc è la nuova Via della Seta che tende a migliorare i collegamenti ferroviari tra i Paesi dell' Euroasia.

Nel mondo succede questo e in Italia si traccheggia, probabilmente perché siamo vicini alle elezioni siciliane e nazionali. Della incorporazione dell' Anas nelle Ferrovie non si sta parlando più a Palazzo Chigi. Così come la classe politica siciliana ha dimostrato la sua inconsistenza non approvando all' Ars l' incorporazione del Cas (Consorzio autostrade siciliane) nell' Anas. Hanno fatto mancare il numero legale per impedire al presidente Crocetta di mettersi una medaglia prima del voto. Vergogna. Questo dimostra il basso livello degli onorevolini regionali.

Da parte sua il governo Gentiloni - come abbiamo già segnalato - ha confermato la sua indifferenza verso la Sicilia (così come Renzi) proponendo alla Cina i porti di Genova e di Venezia per la Via della Seta marittima e non il porto di Augusta, più vicino di 2000 chilometri alle navi portacontainer che escono ogni giorno dal Canale di Suez.

Come dice Enzo Tranlino, «siamo carne da macello».

Tirrenia partner dell'ippica a Palermo

APPUNTAMENTO A PALERMO ALL'IPPODROMO DELLA FAVORITA DOMANI E SABATO

Palermo- Due giornate di puro spettacolo, che richiameranno gli appassionati del trotto all'ippodromo di Palermo, incastonato nel Parco reale della Favorita in uno scenario naturale da favola alle falde del Monte Pellegrino.

Tirrenia è partner del *Gran Premio Trinacria*, corsa internazionale di trotto per i 4 anni, in programma venerdì 29 settembre, e del *Gran Premio Federnat*, per definizione "la corsa amatoriale di trotto più importante al mondo", che si terrà il giorno successivo insieme alla *Targa d'Oro*.

Nel *Trinacria* scenderanno in pista le migliori scuderie di trotto con una buona partecipazione locale, mentre nel *Federnat* e nella *Targa d'Oro* si cimenteranno gentlemen di tutta l'Italia, espressione della più viva passione per il cavallo.

Manifestazioni alle quali Tirrenia ha garantito con le sue navi il trasporto dei cavalli impegnati nelle corse, e quanto di necessario a garantire la realizzazione di un evento che si preannuncia di grande interesse. Il tutto in due giornate, entrambe con un programma di ben otto corse con inizio alle ore 14,40 e con ingresso gratuito.

A Palermo il gruppo di Bono allunga una nave Silversea

Il primo allungamento di una nave della flotta di Silversea, la compagnia specializzata in viaggi di lusso con sede nel Principato di Monaco, sarà realizzato da Fincantieri. In particolare, la trasformazione della Silver Spirit, sarà gestita integralmente all'inizio del 2018 nello stabilimento di Palermo. A marzo Silver Spirit sarà allungata attraverso l'inserimento di una sezione di circa 15 metri, ottenendo in questo modo sei suite Silver, 26 suite Veranda e due suite Panorama. Saranno effettuati anche aggiornamenti tecnici. Non si tratta della prima operazione del genere che viene realizzata nel cantiere siciliano del gruppo guidato da Giuseppe Bono. A partire dall'autunno del 2014, per esempio, il cantiere è stato impegnato nel progetto Rinascimento, ovvero l'allungamento (di 25 metri) di quattro navi della compagnia Msc Crociere. «Basandoci sul magnifico riscontro da parte degli ospiti che viaggiano sulla nostra ammiraglia Silver Muse, crediamo che il completo cambio di stile pianificato per Silver Spirit arricchirà l'esperienza a bordo e sarà certamente apprezzato dai passeggeri; si vedranno molte delle innovazioni e delle idee di Silver Muse anche su Silver Spirit», ha dichiarato Christian Sauleau, vicepresidente esecutivo fleet operations di Silversea. «Il nostro gruppo e il cantiere di Palermo oggi vantano una consolidata e riconosciuta esperienza in questo genere di operazioni, confermata dal progetto che Silversea ci ha affidato», ha spiegato Giorgio Rizzo, senior vicepresident services di Fincantieri. «Siamo particolarmente orgogliosi perché lo cureremo direttamente dalla progettazione all'intera esecuzione fino alla consegna all'armatore».

(riproduzione riservata)

ANTONIO GIORDANO

A Palermo il gruppo di Bono allunga una nave Silversea

di Antonio Giordano

Il primo allungamento di una nave della flotta di Silversea, la compagnia specializzata in viaggi di lusso con sede nel Principato di Monaco, sarà realizzato da Fincantieri. In particolare, la trasformazione della Silver Spirit, sarà gestita integralmente all'inizio del 2018 nello stabilimento di Palermo. A marzo Silver Spirit sarà allungata attraverso l'inserimento di una sezione di circa 15 metri, ottenendo in questo modo sei suite Silver, 26 suite Veranda e due suite Panorama. Saranno effettuati anche aggiornamenti tecnici. Non si tratta della prima operazione del genere che viene realizzata nel cantiere siciliano del gruppo guidato da Giuseppe Bono. A partire dall'autunno del 2014, per esempio, il cantiere è stato impegnato nel progetto Rinascimento, ovvero l'allungamento (di 25 metri) di quattro navi

della compagnia Msc Crociere. «Basandoci sul magnifico riscontro da parte degli ospiti che viaggiano sulla nostra ammiraglia Silver Muse, crediamo che il completo cambio di stile pianificato per Silver Spirit arricchirà l'esperienza a bordo e sarà certamente apprezzato dai passeggeri: si vedranno molte delle innovazioni e delle idee di Silver Muse anche su Silver Spirit», ha dichiarato Christian Saulcau, vicepresidente esecutivo fleet operations di Silversea. «Il nostro gruppo e il cantiere di Palermo oggi vantano una consolidata e riconosciuta esperienza in questo genere di operazioni, confermata dal progetto che Silversea ci ha affidato», ha spiegato Giorgio Rizzo, senior vicepresident services di Fincantieri. «Siamo particolarmente orgogliosi perché lo cureremo direttamente dalla progettazione all'intera esecuzione fino alla consegna all'armatore». (riproduzione riservata)