

**Primo Piano:**

"...Assoporti: Assemblea Programmatica e sottoscrizione accordi/12 dicembre a Roma..." (Corriere Marittimo, Informazioni Marittime)

"...Porti in sciopero il 15 dicembre..."
(Corriere Marittimo, Il Messaggero Marittimo)

Dai Porti:**Venezia:**

"...Crociere a Venezia, le proposte..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Culmv-Chiesa, appello dei consoli per la fusione..."

(La Repubblica GE, Il Secolo XIX)

"...Psa, nuovi collegamenti tra Genova e Melzo..." (The Meditelegraph)

"... Al via il primo deposito in Italia per il rifornimento di gas alle navi..."

(The Meditelegraph, Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Guerrieri presidente di Porto 2000 Giuntoli e Pollastrini i consiglieri..."

(Il Telegrafo, Il Tirreno)

"...Corsini:<<Se dovessi scommettere sul futuro di Livorno punterei sul traffico ro-ro>>..."

(Il Messaggero Marittimo, Il Telegrafo, Corriere Marittimo, L'Informatore Navale)

Ravenna:

"...A Ravenna fondi europei per l'Hub portuale..." (La Gazzetta Marittima)

"...Un treno navetta dal Porto fino a Campiglia..."(Il Tirreno)

Napoli:

"...Porti di Napoli e Salerno confermano la ripresa nei primi dieci mesi del 2007..." (Informazioni Marittime)

"...AdSP Adriatico centrale: Giampieri a Perugia al Convegno..."(Ferpress)

Bari:

"...Firmata intesa AdSP Adriatico meridionale - Banco Napoli>>..."

(Ansa, Brindisi Cronaca)

"...Porti Smart: arriva software Ismael..." (Brindisi Oggi, Il Nautilus)

"...Naufragio Norman Atlantic..." (The Meditelegraph, Mezzogiorno, Puglia Net Live)

"...Ex Jugoslavia, memorie di una guerra senza eroi..." (Corriere della Sera)

"...Gli studenti del Politecnico ridisegnano il porto di Bari..."

(La Gazzetta Marittima)

Messina:

"...I pannicelli non bastano..." (Gazzetta del Sud, Normanno, TempoStretto)

Catania:

"...Fotografia degli hub strategici in Sicilia..." (Il Messaggero Marittimo)

Palermo:

Zes: Sicilia, unica al Sud senza progetti..." (La Sicilia, Messaggero Marittimo)

Focus: "Assiterminal, possibile ritorno in Confindustria"
(The Meditelegraph)

Assoporti: Assemblea Programmatica e sottoscrizione accordi /12 dicembre a Roma

ROMA– Si terrà il 12 dicembre a Roma, l'Assemblea Programmatica Pubblica Assoporti, presso le Scuderie di Palazzo Altieri, via di S. Stefano del Cacco, 1

Programma

ore 9,15 **Registrazione dei partecipanti**
ore 9,45 **Apertura dei Lavori – Zeno D'Agostino, presidente Assoporti**
ore 10.00 **Interventi programmatici dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale Italiane su: Scenari Geostrategici, La via della seta, L'Europa dei porti, Mar Mediterraneo e Mezzogiorno, Zone Economiche Speciali, Intermodalità, PNSPL Infrastrutture, PRSP Waterfront, Sostenibilità ambientale, Lavoro portuale, Transshipment, Passeggeri, Assoporti dopo la riforma**

ore 12,00 **Conclude il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Graziano Delrio.**

A seguire alla presenza dell'On. ministro :

Sottoscrizione dell'Accordo Quadro "Sviluppo Sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti"

Sottoscrizione Accordo "Wi-Fi Italia" MISE-Assoporti, da parte del sottosegretario al MISE, Antonello Giacomelli e il presidente di Assoporti.

ore 13,00 **Fine dei lavori**
Modera l'assemblea la giornalista Antonella Alberici.

Informazioni Marittime

Il programma dell'assemblea Assoport

Via della seta cinese, l'Europa dei porti, gli scenari geopolitici. Il Mar Mediterraneo, il Mezzogiorno, le Zone economiche speciali e l'intermodalità. E poi il piano infrastrutture, i waterfront, la sostenibilità, il tra-sbordo, senza dimenticare il lavoro portuale. Saranno questi i temi della prossima assemblea Assoport, in programma il 12 dicembre a Roma, alle Scuderie di Palazzo Altieri. Un evento che vedrà la partecipazione del cluster marittimo e del governo, in particolare del ministero dei Trasporti e dello Sviluppo Economico.

Nel corso dell'evento verranno sottoscritti due accordi, il "Wi-fi Italia" per implementare la rete internet nei porti, e il programma Quadro "Sviluppo e sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti" per rafforzare i collegamenti ferroviari.

Aprirà il presidente dell'associazione, Zeno D'Agostino (foto in alto), seguono gli interventi dei quindici - o della maggior parte - presidenti delle autorità di sistema portuali, conclude il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.

Porti in sciopero il 15 dicembre – Lavoro portuale e “Correttivo porti”

ROMA . Sciopero di 24 ore, venerdì 15 dicembre, nei porti italiani”. La protesta è proclamata unitariamente da Filt, Fit e Uiltrasporti, per “il cortocircuito legislativo che intacca i provvedimenti per rilanciare il lavoro portuale, contenuti nel cosiddetto ‘correttivo porti’, che introduce nuove modifiche al decreto legislativo 169/2016 di riforma dei porti”.

“Il governo – chiedono le tre organizzazioni sindacali – deve risolvere l’ingorgo legislativo e riprendere il buon lavoro sul testo correttivo svolto dalle commissioni di Camera e Senato”.

Il 15 Dicembre sciopero dell'intero settore portuale

ROMA - Uno sciopero di 24 ore, venerdì 15 Dicembre, nei porti italiani è stato proclamato unitariamente da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.

In una nota congiunta, le tre rappresentanze sindacali sostengono che «La portualità italiana a seguito della revisione della L. 84/94, intervenuta con l'emanazione del Dlgs. 169/16, necessita di strumenti strutturali flessibili di intervento a sostegno e gover-

(continua a pagina 2)

rettivo Porti» volti a rilanciare il lavoro portuale attraverso misure strutturali ed ampie, e chiedono al Governo di risolvere questo ingorgo legislativo e di riprendere il buon lavoro svolto dalle Commissioni di Camera e Senato sul testo correttivo del Dlgs. 169/16».

Pertanto a sostegno «di questa richiesta, di vitale importanza per la portualità italiana, le scriventi proclamano uno sciopero dell'intero settore portuale (lavoratori delle imprese ex Art. 16, 17, 18 L. 84/94 e dipendenti delle AdSP) di 24 ore da effettuarsi in data 15 Dicembre le cui norme tecniche di attuazione verranno di seguito comunicate».

Il 15 Dicembre sciopero

no dei processi e delle politiche attive in virtù delle nuove sfide rappresentate dalla penetrazione delle compagnie di shipping nella proprietà dei terminal, dalla concentrazione del mercato e del gigantismo navale, dall'automazione sempre più spinta delle operazioni portuali senza dimenticare che il lavoro portuale presenta caratteristiche usuranti che necessitano di misure di tutela oggi non esistenti».

«Per queste ragioni Filt, Fit, Uilt, hanno offerto il loro contributo a definire un testo organico di proposte emendative al "correttivo" del Dlgs. 169/16, volto a far fronte alle nuove esigenze della portualità italiana, attraverso la riqualificazione e formazione nonché azioni di sostegno al reddito volte all'accompagnamento all'esodo dei lavoratori.

Le commissioni competenti di Camera e Senato, nell'esercizio delle loro funzioni, hanno espresso parere favorevole sullo schema di decreto in parola condizionandolo al recepimento di modifiche sostanziali, tra le quali la previsione che le misure sopra richiamate siano dedicate a problematiche che coinvolgono la generalità dei lavoratori.

Uno schema di decreto legislativo frutto del confronto tra il Mit e le Organizzazioni del cluster marittimo sull'insieme delle problematiche legate al lavoro portuale che va a sovrapporsi con il testo della legge di bilancio trasmesso contestualmente dal Senato alla Camera recante, tra l'altro, una modifica dell'art. 17, comma 15-bis della legge 84/94 riguardante le imprese e le agenzie che erogano la fornitura del lavoro nei porti creando un pericoloso "ingorgo" dagli esiti assolutamente incerti per i lavoratori dei porti».

«Pertanto le segreterie nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti esprimono fortissime preoccupazioni per l'inevitabile cortocircuito legislativo procurato che intacca i provvedimenti, contenuti nel "Cor-

Crociere a Venezia, le proposte

VENEZIA – L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, sentito il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha pubblicato sul suo sito internet www.port.venice.it (<https://www.port.venice.it/it/studi-relativi-alla-crociéristica-venezia.html>) la documentazione presentata al “Comitatone” dello scorso 7 novembre in merito al futuro della crocieristica a Venezia.

Nell’area dedicata agli “studi sulla crocieristica” sono stati infatti pubblicati i tre documenti sulla base dei quali è stato scelto un percorso condiviso per ovviare al passaggio delle grandi navi davanti S. Marco.

La decisione di rendere pubblici e consultabili i risultati delle analisi condotte dall’AdSP è dettata dalla volontà di dare massima trasparenza al percorso condiviso dai membri del “Comitatone” e dalla necessità di fare chiarezza e sgombrare il campo da informazioni e interpretazioni errate.

Sono dunque reperibili online i documenti relativi.

A) Analisi Multicriteria delle alternative per la crocieristica a Venezia, a cura degli analisti dell’Autorità di Sistema Portuale. Nel documento vengono messe a confronto le soluzioni disponibili tenendo conto non solo delle condizioni di fattibilità dei progetti ma anche della loro sostenibilità economica in relazione ad una analisi dell’andamento del mercato crocieristico nei prossimi anni (Cruise Orderbook 2017-2026). Il tutto con la dovuta attenzione alla protezione di un’area ad elevata sensibilità ambientale e valenza storico-artistico-culturale qual è Venezia. La procedura utilizzata è quella prevista dalle “Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche” di cui al DLgs 228/2011. Il modello multicriteri adottato è già stato applicato per la valutazione di altre rilevanti infrastrutture nazionali dal gruppo di trasporti dell’Università IUAV di Venezia.

B) Traffico Marittimo nel Porto di Venezia: Stima della Capacità del Canale Malamocco Marghera, analisi a cura del professor Raffaele Pesenti Università Ca’ Foscari di Venezia (Giugno 2017)

-segue

C) Perizia esperta indipendente per la validazione della metodologia utilizzata dagli analisti dell'AdSP, della qualità dei dati utilizzati e quindi della coerenza dei contenuti e affidabilità dei risultati ottenuti, curata da DITS (Development & Innovation in Transport System), società nata da uno spin-off della Sapienza Università di Roma (Settembre 2017).

“Trasparenza e dialogo sono alla base dell'agire di questa Autorità di Sistema Portuale – ha dichiarato il presidente Pino Musolino – dopo troppo tempo passato a speculare senza le necessarie informazioni, sul tema della crocieristica a Venezia. Ritengo infatti che solo le decisioni basate su criteri scientifici e analisi approfondite possano portare a scelte consapevoli e di lungo periodo. Scelte che tengano conto della sostenibilità economica e al tempo stesso anche di quella ambientale e sociale. Con questo lavoro, che ha costituito la base per le discussioni e valutazioni del Comitato, abbiamo voluto dare il nostro contributo sostanziale ad un dibattito che da troppo tempo si era radicalizzato e insabbiato tra scelte discutibili e per niente praticabili e opinioni basate principalmente su congetture. Ben venga ogni discussione, – ha concluso Musolino – anche aspra, tenendo però sempre a mente che questa città deve, per garantirsi un futuro di comunità viva e reale, coniugare sostenibilità e sviluppo economico”.

Il porto

Culmv-Chiesa, appello dei consoli per la fusione

Manifestazione con fumogeni davanti a Palazzo San Giorgio Benvenuti: "Abbiamo lavoro al Vte, perché non possiamo utilizzare questi soci?"

FABRIZIO CERIGNALE

Un muro di fumogeni ad avvolgere Palazzo San Giorgio, sede dell'autorità di sistema Portuale di Genova e Savona, per accompagnare l'incontro richiesto dai consoli della Compagnia Unica Paride Batini e della Pietro Chiesa, assieme ai sindacati, per chiedere l'inserimento in Culmv dei soci della Pietro Chiesa, ventitré lavoratori a rischio per la crisi delle rinfuse e la regolarizzazione dei lavoratori interinali,

circa una cinquantina. Al centro dell'incontro, principalmente, il tema dei lavoratori della Pietro Chiesa, 21 soci e 5 dipendenti, che potrebbero entrare in Compagnia Unica. Ma manca ancora il via libera ancora di **autorità portuale**. «Abbiamo lavoro, stasera al Vte manca gente – spiega il console della Compagnia Unica, Antonio Benvenuti – e ci sono 24 persone che lavorerebbero per noi, non si capisce perché non si possano accorpate alla compagnia diventando soci e avere il lavoro già da domani mattina».

A questo si aggiunge il tema dei lavoratori interinali della Culmv, una cinquantina di persone giovani che, tutti insieme, fanno 15 mila giornate all'anno e che da 10 anni attendono la possibili-

tà di diventare soci e avere a questo punto alcuni diritti.

«Noi abbiamo fatto istanza la scorsa settimana per questo ragazzi – prosegue il console di Compagnia Benvenuti – si tratta di lavoratori che hanno contratto giornaliero, senza nemmeno la mutua e lavorano a disponibilità quando manca gente. Sono stati formati su tre professionalità, carro ponte, semovente e ralle e, nel 2017 hanno fatto circa 15 mila giornate che permettono di coprire le necessità del Vte».

Per il console sono un pezzo fondamentale del lavoro e devono essere stabilizzati. **l'autorità portuale** si deve dare una sveglia, perché sono convinto che il ministero accellerà il passaggio di questi lavoratori a tempo de-

terminato, come soci speciali, che in 5 anni potrebbero diventare effettivi».

La preoccupazione del console resta sempre quella di veder messo da parte il tema centrale del lavoro. «In un porto dove si parla di dighe che si allargano e grandi gruppi che arrivano il lavoro deve essere sotto gli occhi di tutti – conclude – se si dimentica se ne accorgeranno, dispiace dirlo ma vedo poca sensibilità». Da questi punti, quindi, parte la discussione con i consoli delle due compagnie, assieme ai rappresentanti sindacali, che, dopo un primo contatto con il direttore generale, hanno incontrato il presidente Signorini appena tornato da Roma.

Pietro Chiesa, la palla al ministero

Due settimane per discutere con il Mit il passaggio dei soci a Culmv e Spinelli

GENOVA. L'assemblea Compagnia Pietro Chiesa, che riunisce i 24 portuali del carbone (più cinque amministrativi) del porto di Genova, ha dichiarato lo stato di crisi, che «può durare una settimana come un anno, ma è chiaro che più il tempo passa, più la situazione si aggrava» spiega il console Tirreno Bianchi. La cooperativa adesso ha davanti a sé lo spettro della liquidazione.

Proprio per questo ieri i consoli (Bianchi e il numero uno della Compagnia Unica, Antonio Benvenuti) hanno incontrato i vertici dell'Autorità di sistema portuale (prima il segretario generale Marco Sangui neri, poi in arrivo da Roma il presidente Paolo Emilio Signorini) per discutere sull'inserimento dei lavoratori P. Chiesa nell'organizzazione dei camalì.

Signorini ha messo sul tavolo gli elementi per la discussione, che ripartirà intorno al 20 dicembre: la verifica dell'assorbimento di parte dei carboni nel gruppo Spinelli (che da quest'estate è l'azionista di riferimento del Terminal Rinfuse, dove opera la P. Chiesa) e un'uguale verifica sulla Culmv.

Entrambe le ricognizioni, spiega Signorini «vanno fatte col ministero entro due settimane. Sempre entro il 20 dicembre avremo il quadro degli emendamenti approvati dal Correttivo porti e dalla legge di Stabilità. Con questi elementi condivideremo con Culmv e terminalisti il Piano di impresa» già previsto nella delibera dell'Adsp che accorda a San Benigno la proroga dell'autorizzazione per il prossimo biennio. Il piano è da redigere entro gennaio, e la sua approvazione «garantirà la sostenibilità economico-finanziaria della Culmv, eventualmente integrata dai soci della P. Chiesa».

In quest'ottica «abbiamo chiesto» spiega Ettore Torzetti, responsabile porti Fit Cisl - che l'Authority valuti anche l'inserimento nell'organico Culmv dei lavoratori interinali. «Penso» commenta Roberto Gulli, segretario generale Ultrasporti Liguria - che nelle sue valutazioni l'Adsp potrà considerare i mutati traffici nel porto, con meno rinfuse e più superficie per i semirimorchi. «Per noi» conclude Enrico Ascheri, responsabile portualità Filt Cgil Liguria - la soluzione ideale sarebbe il passaggio di tutti i soci dalla P.Chiesa alla Culmv».

Sotto Palazzo San Giorgio hanno manifestato un centinaio di lavoratori (P.Chiesa, interinali Culmv, delegati del terminal). All'incontro erano presenti anche Massimo Rossi (Fit) e Luigi Cianci (Filt).

Psa, nuovi collegamenti tra Genova e Melzo

Genova - Nel mese di novembre 2017 il terminal Psa Voltri Pra' del porto di Genova ha movimentato 141.121 teu, il 2,8 % in meno rispetto a ottobre 2017 ma il 29,3 % in più rispetto a novembre 2016. **Grazie ai suoi nove binari interni lunghi 950 metri e serviti da tre gru dedicate**, il terminal Psa Voltri Pra' ha ora collegamenti diretti

Genova - Nel mese di novembre 2017 il terminal Psa Voltri Pra' del porto di Genova ha movimentato 141.121 teu, il 2,8 % in meno rispetto a ottobre 2017 ma il 29,3 % in più rispetto a novembre 2016.

Grazie ai suoi nove binari interni lunghi 950 metri e serviti da tre gru dedicate, il terminal Psa Voltri Pra' ha ora collegamenti diretti giornalieri e settimanali con tutti i principali interporti del Nord Italia: Padova, Milano, Reggio Emilia, Verona e Alessandria sono le principali destinazioni verso cui le merci proseguono il proprio viaggio sul suolo nazionale. Da questi importanti snodi ferroviari, i container sono poi smistati sui treni che partono in direzione di importanti città europee.

In particolare, il servizio diretto al terminal di Melzo (Milano) ed in partenza da PSA Voltri Prà quattordici volte a settimana, offre ben tre collegamenti settimanali con Duisburg (Germania), cinque collegamenti settimanali con Frenkendorf (Svizzera) e sette con Rotterdam (Olanda).

L'attività di trasporto container verso queste destinazioni e le attività terminalistiche a Melzo sono fornite dal gruppo Contship Italia attraverso l'operatore multimodale Hannibal e la società terminalistica Rail Hub Milano.

Gnl per le navi, al via il primo deposito in Italia

Genova - Il consiglio comunale di Ravenna ha dato il via libera alla costruzione del deposito costiero di gas naturale liquefatto nell'area portuale, che sarà il primo in Italia a entrare in operatività a servizio di navi e autotrasporto - alla fine del 2020, quindi in concomitanza con le nuove norme Imo sui carburanti marini

Genova - Il consiglio comunale di Ravenna ha dato il via libera alla costruzione del deposito costiero di gas naturale liquefatto nell'area portuale, che sarà il primo in Italia a entrare in operatività a servizio di navi e autotrasporto - alla fine del 2020, quindi in concomitanza con le nuove norme dell'Organizzazione marittima internazionale (Imo) sui carburanti marini.

In discussione era in sostanza l'altezza della struttura, ma nei fatti la delibera del Comune (approvata in maniera bipartisan, salvo un voto contrario e due astenuti) è l'ok politico che chiude la conferenza di Via che permetterà al gruppo Pir di realizzare i depositi.

La struttura, la cui costruzione vale oltre 70 milioni di euro, avrà capacità 10 mila metri cubi utili di Gnl, sarà alta 24 metri, e verrà gestita da una nuova società costituita dal terminalista Pir insieme a Edison, controllata dal gruppo francese Électricité de France. Se i tempi dell'autorizzazione industriale saranno rispettati, il cantiere per i nuovi depositi sarà aperto ad aprile 2018.

PRONTO NEL 2020

Al via il primo deposito in Italia per il rifornimento di gas alle navi

GENOVA. Il consiglio comunale di Ravenna ha dato il via libera alla costruzione del deposito costiero di gas naturale liquefatto nell'area portuale, che sarà il primo in Italia a entrare in operatività a servizio di navi e autotrasporto - alla fine del 2020, quindi in concomitanza con le nuove norme dell'Organizzazione marittima internazionale (Imo) sui carburanti marini.

In discussione era in sostanza l'altezza della struttura, ma nei fatti la delibera del Comune (approvata in maniera bipartisan, salvo un voto contrario e due astenuti) è l'ok politico che chiude la conferenza di Via che permetterà al gruppo Pir di realizzare i depositi.

La struttura, la cui costruzione vale oltre 70 milioni di euro, avrà capacità 10 mila metri cubi utili di Gnl, sarà alta 24 metri, e verrà gestita da una nuova società costituita dal terminalista Pir insieme a Edison, controllata dal gruppo francese Électricité de France.

Se i tempi dell'autorizzazione industriale saranno rispettati, il cantiere per i nuovi depositi sarà aperto ad aprile 2018.

A. GUA.

Guerrieri presidente di Porto 2000 Giuntoli e Pollastrini i consiglieri

L'ex sindaco di Piombino subentra al segretario Massimo Provinciali

LA PORTO di Livorno 2000, società ancora oggi dell'Autorità di sistema e della Camera di Commercio, ha un nuovo consiglio d'amministrazione. L'assemblea dei due soci ha ieri nominato alla presidenza Luciano Guerrieri, già presidente e poi commissario governativo dell'Autorità portuale di Piombino e come consiglieri Pierpaolo Giuntoli per la Camera di Commercio e Gloria Giani Pollastrini per l'Autorità di sistema portuale. Scontata la prima carica, che da mesi veniva indicata come frutto di un accordo a vasto raggio che comprenderebbe anche la volontà della joint-venture vincitrice (provvisoria) della gara di privatizzazione, meno è apparsa quella di due consiglieri. Ma a margine dell'assemblea è stato commentato che si tratta ad oggi di nomine suscettibili di conferma o meno quando l'assegnazione alla joint-venture della maggioranza della società diventerà definitiva. Ovvero quando saranno finite le lunghe - davvero lunghe, anzi lunghissime - verifiche di legge sulla joint-venture costituita dai gruppi Onorato e Msc.

SOLO a quel punto la gara sarà ufficializzata e spetterà ai privati che l'hanno vinta confermare o meno il consiglio testè nominato. Luciano Guerrieri subentra dunque a Massimo Provinciali, che ha retto a lungo la presidenza della Porto 2000 in parallelo al compito principale, quello di segretario generale dell'Autorità di sistema. È stato fatto notare - e l'abbiamo scritto anche di recente - che



ESPERTO Il nuovo presidente della Porto 2000, Luciano Guerrieri

DOPO L'ASSEMBLEA
Si tratta di nomine suscettibili di conferma in attesa dei privati

Provinciali aveva già messo da tempo a disposizione la presidenza della Porto 2000 con una lettera inviata ai due soci. Da parte dell'Autorità già al momento della sua nomina era stato ricordato che Provinciali svolgeva la sua funzione senza alcuna retribuzione aggiuntiva rispetto ai suoi emolumenti da segretario generale.

Con il nuovo consiglio d'amministrazione si apre una fase transitoria che da più parti si chiede venga chiusa al più presto con il passaggio definitivo del timone della società ai privati, così come vuole la riforma portuale.

IL PIANO di privatizzazione comporta infatti interventi di sostanza, con investimenti che sfioreranno i 100 milioni di euro e trasformeranno radicalmente tutto il settore di porto che è compreso tra la calata Orlando, l'Alto Fondale e il bacino Cappellini. Il progetto di larga massima presentato



L'eredità

Luciano Guerrieri subentra dunque a Massimo Provinciali, che ha retto a lungo la presidenza della Porto 2000 in parallelo al compito principale

Il futuro

Con il nuovo consiglio si apre una fase transitoria che da più parti si chiede venga chiusa al più presto con il passaggio definitivo del timone ai privati

dal raggruppamento che ha vinto la gara comporta la resecazione della Orlando, la creazione di una nuova grande e moderna stazione per le crociere, l'utilizzo di parte almeno dell'ex silos come parcheggio multipiano e come struttura commerciale; e in più una serie di collegamenti veloci stradali e ferroviari che cambieranno profondamente anche quella parte del quartiere Venezia che da via della cinta esterna si collega al porto. Dal progetto di massima si dovrà adesso passare ai progetti esecutivi. E il Comune avrà da dire certamente anche la sua.

A.F.

Provinciali lascia Porto 2000 Nel cda Guerrieri e Giani

► LIVORNO

Massimo Provinciali lascia la presidenza di Porto 2000, la società pubblica in via di privatizzazione che gestisce il traffico passeggeri. Insieme a Provinciali esce dal cda anche l'altro consigliere nominato da palazzo Rosciano Francesca Morucci.

Al loro posto subentrano Luciano Guerrieri, ex presidente dell'Autorità Portuale di Piombino e Maria Gloria Giani, storica imprenditrice portuale e presidente del Propeller. Rimane nel cda l'unico membro di nomina camerale Pierluigi Giuntoli. La presidenza dovrebbe essere affidata a Guerrieri.

Le uscite di Provinciali e Morucci preludono in qualche modo alla conclusione del processo di privatizzazione, che dovrebbe essere imminente nonostante finora abbia viaggiato al ral-



Maria Gloria Giani, Luciano Guerrieri e Massimo Provinciali



lento se è vero che l'aggiudicazione provvisoria all'Ati composta da Snergest, Moby, Ltm e Marinvest (Msc) è datata aprile.

Guerrieri sarà il traghettatore della società e non è escluso che possa rimanere anche il timoniere di Porto 2000 dopo l'aggiudicazione definitiva. (g.cor.)

Corsini, durante "Porto Aperto" risponde agli studenti «Se dovessi scommettere sul futuro di Livorno punterei sul traffico ro-ro»

LIVORNO - «Se dovessi scommettere per il futuro di Livorno su un traffico in particolare, punterei tutto sui ro-ro. Lo scalo labronico è una piattaforma straordinaria». Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, ha risposto così alla domanda rivoltagli da una studentessa dell'Istituto nautico Cappellini durante la prima puntata di "Porto Aperto", il format televisivo ideato da **Av. Inca** in collaborazione con Telegranducato e dedicato ai temi di attualità.

Nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, Corsini si è confrontato con un centinaio di ragazzi provenienti dal Nautico e dall'Istituto Vespucci. «A Livorno - ha detto il presidente dell'AdSp - stiamo insistendo non già da oggi sui collega-
(continua in ultima pagina)

Se dovessi scommettere

menti ferroviari, tanto utili al traffico in container, ma anche a quello rotabile. Il progetto definitivo relativo allo scavalco, ovvero al collegamento tra il porto di Livorno e l'Interporto Vespucci è pronto, inoltre stiamo progettando con Rfi i collegamenti tra Interporto e la Collesalveti-Vada che ci permetterà di approssimare il passante appenninico attraverso Pisa e di lì arrivare direttamente in Pianura Padana».

Sul traffico rotabile Corsini è stato chiaro: «Da quando cominceremo a sviluppare le opere marittime e i dragaggi propedeutiche alla realizzazione della piattaforma Europa, l'imprenditore lungimirante che si volesse impegnare in una operazione di project financing potrebbe già avere disponibile la piattaforma di base per realizzare il terminal delle Autostrade del mare».

Corsini ha poi speso importanti parole anche per Piombino: «Piombino è una fucina, non solo perché c'è l'acciaieria. Mentre Livorno è un porto maturo che attende di poter sviluppare la piattaforma Europa per trarre il futuro, a Piombino ci sono tanti investimenti in corso che porteranno all'insediamento di una grande realtà come la General Electric, e si sta sviluppando un contesto di cantieristica navale importante. Piombino è il luogo dove si dovrà investire nei prossimi due, tre anni per completare quello che è stato iniziato».



Stefano Corsini durante la prima puntata di "Porto Aperto"

CORSINI: PUNTEREÌ SUL TRAFFICO RO-RO

[Stampa](#) [Email](#)



Stefano Corsini durante la prima puntata di "Porto Aperto"

LIVORNO «Se dovessi scommettere per il futuro di Livorno e il traffico in particolare, punterei tutto sul ro. Lo scalo fabbrico è una piattaforma straordinaria», il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale e Stefano Corsini ha risposto così alla domanda rivolta da una studentessa dell'Istituto nautico Capellini durante la prima puntata di "Porto Aperto" il format televisivo ideato da [redacted] in collaborazione con Telegrande.it e dedicato ai temi di attualità. Nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, Corsini si è confrontato con un centinaio di ragazzi.



VERTICI Il presidente dell'autorità portuale di sistema Stefano Corsini, ieri è intervenuto a Porto Aperto

AUTHORITY IL PRESIDENTE STEFANO CORSINI GUARDA AVANTI

«Il futuro? Punterei sui Ro/ro»

«SE DOVESSI scommettere per il futuro di Livorno su un traffico in particolare, punterei tutto sui Ro/Ro. Lo scalo labronico è una piattaforma straordinaria». È stata questa la risposta che il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, ha fornito ad una domanda rivoltagli da una studentessa del Nautico durante la prima puntata di Porto Aperto, il format televisivo ideato da **VERTICI** in collaborazione con Telegranducato e dedicato ai temi di attualità. Nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, Corsini si è confrontato con un centinaio di ragazzi provenienti dal Nautico e dal Vespucci. «A Livorno – ha detto – stiamo insistendo non già da oggi sui collegamenti ferroviari, tanto utili al traffico in container ma anche a quello rotabile. Il progetto definitivo relativo allo scavalco, ovvero al collegamento tra il porto di Livorno e l'Interporto. Ve-

spucci è pronto, inoltre stiamo progettando con Rfi i collegamenti tra Interporto e la Collesalvetti-Vada che ci permetterà di appoggiare il passante appenninico attraverso Pisa e di lì arrivare direttamente in Pianura Padana».

SUL TRAFFICO rotabile Corsini è stato chiaro: «Da quando cominceremo a sviluppare le opere marittime e i disegni propeudetiche alla realizzazione della Piattaforma Europa, l'imprenditore lungimirante che si volesse impegnare in una operazione di project financing potrebbe già avere disponibile la piattaforma di base per realizzare il terminal delle autostrade del mare». Su Piombino: «È una fucina, non solo perché c'è l'acciaieria. Ci sono tanti investimenti in corso che porteranno all'insediamento di una grande realtà come la General Electric».

Corsini: Per il futuro di Livorno scommetto sui rotabili

Piombino? È una fucina (e non solo perché c'è l'acciaieria)

LIVORNO-“Se dovessi scommettere per il futuro di Livorno su un traffico in particolare, punterei tutto sui RO/RO. Lo scalo labronico è una piattaforma straordinaria”. È stata questa la risposta che il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale dell’Alto Tirreno, Stefano Corsini, ha fornito ad una domanda rivoltagli da una studentessa del Nautico durante la prima puntata di Porto Aperto, il format televisivo ideato da Authority in collaborazione con Telegranducato e dedicato ai temi di attualità.

Nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, Corsini si è confrontato con un centinaio di ragazzi provenienti dal Nautico e dal Vespucci. “A Livorno – ha detto – stiamo insistendo non già da oggi sui collegamenti ferroviari, tanto utili al traffico in container ma anche a quello rotabile. Il progetto definitivo relativo allo scavalco, ovvero al collegamento tra il porto di Livorno e l’Interporto Vespucci è pronto, inoltre stiamo progettando con RFI i collegamenti tra Interporto e la Collesalveti-Vada che ci permetterà di avvicinare il passante appenninico attraverso Pisa e di lì arrivare direttamente in Pianura Padana”.

Sul traffico rotabile Corsini è stato chiaro: “Da quando cominceremo a sviluppare le opere marittime e i dragaggi propedeutiche alla realizzazione della Piattaforma Europa, l’imprenditore lungimirante che si volesse impegnare in una operazione di project fincing potrebbe già avere disponibile la piattaforma di base per realizzare il terminal delle autostrade del mare”.

Corsini ha poi speso importanti parole per Piombino: “Piombino è una fucina, non solo perché c’è l’acciaieria. Mentre Livorno è un porto maturo che attende di poter sviluppare la Piattaforma Europa per tragguardare il futuro, a Piombino ci sono tanti investimenti in corso che porteranno all’insediamento di una grande realtà come la General Electric, e si sta sviluppando un contesto di cantieristica navale importante. Piombino è il luogo dove si dovrà investire nei prossimi due, tre anni per completare quello che è stato iniziato”.

L'Informatore Navale

Corsini: Per il futuro di Livorno scommetto sui rotabili. Piombino? È una fucina (e non solo perché c'è l'acciaieria)

Livorno, 5 dicembre 2017 – “Se dovessi scommettere per il futuro di Livorno su un traffico in particolare, punterei tutto sui RO/RO. Lo scalo labronico è una piattaforma straordinaria”. È stata questa la risposta che il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, ha fornito ad una domanda rivoltagli da una studentessa del Nautico durante la prima puntata di Porto Aperto, il format televisivo ideato da Authority in collaborazione con Telegranducato e dedicato ai temi di attualità.

Nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, Corsini si è confrontato con un centinaio di ragazzi provenienti dal Nautico e dal Vespucci. “A Livorno – ha detto – stiamo insistendo non già da oggi sui collegamenti ferroviari, tanto utili al traffico in container ma anche a quello rotabile. Il progetto definitivo relativo allo scavalco, ovvero al collegamento tra il porto di Livorno e l'Interporto Vespucci è pronto, inoltre stiamo progettando con RFI i collegamenti tra Interporto e la Collesalvetti-Vada che ci permetterà di approssciare il passante appenninico attraverso Pisa e di lì arrivare direttamente in Pianura Padana”.

Sul traffico rotabile Corsini è stato chiaro: “Da quando cominceremo a sviluppare le opere marittime e i dragaggi prope-
deutiche alla realizzazione della Piattaforma Europa, l'imprenditore lungimirante che si volesse impegnare in una operazione di project fincing potrebbe già avere disponibile la piattaforma di base per realizzare il terminal delle autostrade del mare”.

Corsini ha poi speso importanti parole per Piombino: “Piombino è una fucina, non solo perché c'è l'acciaieria. Mentre Livorno è un porto maturo che attende di poter sviluppare la Piattaforma Europa per traguardare il futuro, a Piombino ci sono tanti investimenti in corso che porteranno all'insediamento di una grande realtà come la General Electric, e si sta sviluppando un contesto di cantieristica navale importante. Piombino è il luogo dove si dovrà investire nei prossimi due, tre anni per completare quello che è stato iniziato”.

A Ravenna fondi europei per l'Hub portuale

BRUXELLES – Al porto di Ravenna è stato assegnato un finanziamento europeo di oltre 37 milioni di euro per la realizzazione del Progetto di Hub portuale. Il finanziamento assegnato a Ravenna dalla Commissione europea nell'ambito del bando delle grandi reti di trasporto, sarà ratificato il 12 dicembre prossimo nel corso della riunione del Comitato di Coordinamento degli Stati membri.

“Appena appresa la notizia – ha detto il presidente dell'AdSP Daniele Rossi – abbiamo contattato il ministro Delrio ed il presidente della Regione Emilia Romagna Bonaccini per ringraziarli del loro sostegno che ha consentito il raggiungimento di questo risultato importante per Ravenna e per la portualità nazionale. Restano ancora alcuni decisivi passaggi burocratici in relazione all'iter del Progetto “Hub portuale di Ravenna 2017” – avviato il 18 settembre scorso con la presentazione del Progetto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed in corso di esame al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici – che si auspica possa concludersi in tempi rapidi e permettere così l'avvio di lavori tanto attesi da tutto il cluster marittimo portuale della Regione e non solo”.

Una dichiarazione congiunta in questo senso è stata rilasciata anche dal sindaco di Ravenna, Michele De Pascale e dal presidente Daniele Rossi, riguardo alla notizia che tra i tre progetti italiani che riceveranno sostegno attraverso fondi europei della Connecting Europe Facility (Cef), vi è il progetto del Porto di Ravenna, cui sono destinati fondi per 37,377 milioni di euro.

Informazioni Marittime

Porti di Napoli e Salerno confermano la ripresa nei primi dieci mesi del 2017

Si conferma nei primi dieci mesi del 2017 la tendenza positiva e la continuità della crescita delle principali componenti di traffico nei porti di Napoli e Salerno rispetto al 2016. Il settore commerciale, rende noto l'Authority di sistema, guida questa fase di ripresa, facendo registrare un aumento nel **traffico container** dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale pari al 10,93% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, con un totale complessivo di contenitori movimentati pari a 802.084. Nel porto di Napoli la crescita è pari al 7,46% (429.466 contenitori in teu movimentati nei primi dieci mesi del 2017 contro i 399.644 dello stesso periodo del 2016), mentre nel porto di Salerno è del 15,22% (372.618 nel 2017 contro i 323.392 del 2016 contenitori in teu).

Confermata la rilevante crescita nel settore del **traffico ro-ro** nel porto di Salerno, con un aumento, nei primi dieci mesi del 2017 di +26,50%, pari a 205.526 unità movimentate contro le 162.467 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 5,19%, ma presenta un andamento differenziato tra i diversi prodotti: +16,43% per i prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale, -9,35% per i prodotti petroliferi raffinati e -12,79% per le altre rinfuse liquide.

Nel **traffico passeggeri**, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 4,58% nei primi dieci mesi del 2017. Nel porto di Napoli sia il traffico per le isole del golfo sia per le isole maggiori risulta in crescita (+2,79%), con un volume complessivamente pari a 6.104.481 passeggeri rispetto ai 5.938.547 nei primi dieci mesi del 2016. Il porto di Salerno registra una forte crescita pari al 24,34%, con 665.567 passeggeri del 2017 rispetto ai 535.278 dell'analogo periodo dell'anno precedente.

Nel **traffico crocieristico** si conferma l'andamento decrescente dei volumi, che riflette una flessione dell'intero Paese, dovuta alla riorganizzazione negli ultimi anni delle rotte. I primi dieci mesi del 2017 si chiudono per l'AdSP con una flessione del 29,25%, che, registra a Napoli il -28,17% rispetto allo stesso periodo del 2016 (871.659 crocieristi nel 2017 contro 1.213.486 nel 2016), a Salerno il -41,12% (65.018 crocieristi nel 2017 contro 110.424 nel 2016). Le previsioni di traffico per il 2018 indicano che complessivamente tra Napoli e Salerno si supererà il milione e cento mila crocieristi, con una ripresa rispetto al 2017.

Informazioni Marittime

Napoli, Capitaneria disciplina ormeggio navi al Bausan

La Capitaneria di porto di Napoli ha emanato un'ordinanza che disciplina l'ormeggio ed il disormeggio delle navi portacontenitori al molo Bausan.

[L'ordinanza completa della Capitaneria](#)

-segue



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI NAPOLI

www.napoli.guardiacostiera.it

ORDINANZA N. TEI 98 /2017

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Napoli:

- VISTA** la propria ordinanza n. TE/81/98 in data 23.12.1998 e successive modifiche e integrazioni recante disposizioni sulla "Disciplina degli accosti nel porto commerciale di Napoli";
- VISTA** la propria ordinanza n. 112/2008 in data 29.09.2008 recante disposizioni sulle domande di accosto relative all'approdo nel porto di Napoli;
- RITENUTO** necessario disciplinare, in considerazione delle esigenze conesse ai traffici esistenti, le norme in materia di navigazione e ormeggio di navi di grosse dimensioni presso la banchina Bausan, nonché assicurare una razionale utilizzazione degli ormeggi;
- VISTO** il decreto di obbligatorietà del servizio di pilotaggio nel porto di Napoli in data 31.10.2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, modificato con i decreti datati 10.07.2003 e 15.11.2007 del citato Ministero;
- VISTO** il regolamento locale di pilotaggio per il porti di Napoli, approvato con decreto in data 4 febbraio 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- VISTA** la propria nota n. 10511 del 13.11.2007 con la quale venivano fornite indicazioni per la manovra in ore notturne navi portacontenitori di grandi dimensioni;
- VISTA** la nota 63356 in data 10/11/2017 della Capitaneria di porto di Napoli con la quale si chiedeva all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale eventuali aggiornamenti sui rilievi delle profondità in prossimità delle banchine in questione, nonché il ripristino dell'impianto di illuminazione sulla diga foranea, a cui la citata AdSP ha fornito parziale riscontro con nota 1523 in data 21.11.2017;
- PRESO ATTO** dei pareri riferiti negli anni dalla Corporazione Piloti del porto di Napoli;
- CONSIDERATA** la tipologia di navi che scalano il porto di Napoli, sotto il profilo sia delle dimensioni che delle capacità di manovra;
- PRESO ATTO** dell'esperienza maturata dal personale dei servizi tecnico nautici nell'esecuzione delle manovre di entrata/uscita e ormeggio/disormeggio delle navi;
- VISTI** gli artt. 62, 63 e 81 del Codice della Navigazione e gli artt. 59, 62, 63,81 e 82 del relativo Regolamento di Esecuzione (parte marittima);

-segue

ORDINA

Articolo 1 (Manovra di entrata e uscita)

Le navi portacontenitori con pescaggio superiore a 10 metri o con lunghezza superiore ai 200 metri, che ormeggiano/disormeggiano al molo Bausan, possono transitare attraverso il Canale di Levante.

Nel canale di Levante è vietata la manovra contemporanea di navi in entrata ed in uscita; le navi impegnate nella manovra di uscita dal porto hanno la precedenza, secondo le norme della "COLREG 72"

La manovra di ingresso, ormeggio, disormeggio ed uscita al molo Bausan dovrà essere assistita da tre rimorchiatori di adeguata potenza per le navi di lunghezza superiore ai 309 metri.

Articolo 2 (Ormeggio di navi presso la Darsena di Levante)

La manovra di entrata e uscita dal Molo 54-55 Bausan/Terminal Co.Na.Te.Co è consentito alle seguenti condizioni:

- a. Navi fino a 309 metri con pescaggi massimi di 12,50, con eventualità del doppio pilota e doppio rimorchiatore a seconda delle condizioni di manovrabilità e meteo valutate di volta in volta dal pilota di turno, debitamente registrate;
- b. Navi tra 310 e 335 metri con l'obbligo del doppio pilota e con pescaggi massimi indicati nella tabella sotto riportata.

Le navi indicate al punto b) del presente articolo potranno procedere alla manovra di ormeggio in assenza di navi in darsena ai moli 60, 56 e 53 e con condimeteo ritenute stabili e favorevoli debitamente registrate e con vento non superiore ai 20knt.

Nella normalità dei casi, è consentito l'approdo di unità navali che non superino il pescaggio massimo prescritto in relazione alla lunghezza nave, così come indicato nella seguente tabella:

	Lunghezza Nave	Massimo Pescaggio consentito
fino a metri:	300	12,50
	325	12,40
	350	12,20

Durante il periodo notturno, determinato in base al calcolo delle effemeridi nautiche, è consentito l'ormeggio di navi portacontenitori di lunghezza compresa tra i 310 e 335 metri, con pescaggio massimo di 12 metri, che oltre a rispettare le prescrizioni sopra riportate, potranno manovrare solo se garantita un'adeguata illuminazione sulla diga foranea e presso la banchina d'ormeggio. Detta valutazione dovrà essere effettuata dai piloti incaricati alla manovra e debitamente registrata.

-segue

Articolo 2
(Disposizioni transitorie e finali)

La presente ordinanza entra in vigore a fare data dal 07.12.2017.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante:

- affissione all'albo di questo Ufficio;
- trasmissione al Comune di Napoli e a tutti gli altri Enti/Amministrazioni interessate;
- inserimento alla pagina "ordinanze" del sito istituzionale www.guardiacostiera.it/napoli;
- invio alle associazioni/organizzazioni/società interessate, con l'obbligo di esporla in luogo ben visibile al pubblico e all'utenza, nonché di darne conoscenza ai propri associati/clienti.

I contravventori alle norme della presente ordinanza saranno perseguiti ai sensi del Codice della Navigazione, salvo che il fatto non costituisca più grave reato.

Napoli, li 01/12/2017

IL COMANDANTE DEL PORTO
CONTRAMIRAGLIO (CP)
Arturo FARAGNE



Porti:firmata intesa Adsp Adriatico meridionale-Banco Napoli

'Per sviluppo investimenti Zone economiche speciali Mezzogiorno'

(ANSA) - BARI, 05 DIC - Il Banco di Napoli e l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale hanno firmato un accordo, oggi a Bari, "per assistere finanziariamente le imprese assegnatarie di appalti per le opere portuali, mediante l'anticipazione dei crediti certificati e gli altri supporti finanziari correlati all'impianto dei cantieri". Ne dà notizia un comunicato in cui si precisa che "l'accordo prevede anche soluzioni di consulenza, anche attraverso i desk specializzati del gruppo Intesa Sanpaolo, alle imprese che si candideranno quali investitori nelle Zone economiche speciali (Zes), per la elaborazione dei piani di investimento e della finanza di progetto necessarie". Alla presentazione sono intervenuti, tra gli altri, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi e il direttore generale del Banco di Napoli e direttore regionale di Intesa Sanpaolo, Francesco Guido. Quest'ultimo ha spiegato che "il Banco di Napoli, che mette a disposizione un plafond di un 1,5 miliardi di euro, ritiene che le Zes possano diventare autentiche aree di eccellenza e motori di sviluppo sostenibile dell'economia del Mezzogiorno". "Attraverso l'accordo - ha commentato Patroni Griffi - garantiremo sostegno e consulenza alle imprese che attualmente operano nelle nostre aree portuali e retro-portuali, comunque inserite nella Zes, e al contempo favoriremo l'interesse di potenziali nuovi stakeholders, anche stranieri".(ANSA).

Accordo sulle Zes tra Authority e Banco di Napoli

Decreto attuativo delle Zone economiche speciali: ci sarà oggi il parere in Conferenza Stato Regioni

di Oronzo MARTUCCI

Anche il decreto attuativo relativo all'istituzione delle Zes, che dovrà essere emanato con un Decreto della presidenza del Consiglio dei ministri, è in dirittura finale, pur con due mesi di ritardo rispetto ai tempi previsti dal Decreto legge Mezzogiorno che ne fissava l'emissione entro il 12 ottobre 2017. Oggi sarà la Conferenza Unificata Stato Regioni a esprimere il parere sul decreto attuativo. Così, dopo questo ulteriore passaggio, toccherà alle singole Regioni del Mezzogiorno, a cominciare dalla Puglia, decidere in merito alla individuazione dei criteri e alla perimetrazione delle aree, anche non contigue territorialmente, da far rientrare nelle Zes sulla scorta di un Piano strategico di sviluppo.

In Puglia la Regione ha deciso che nasceranno due Zes: la prima collegata all'Autorità di Sistema portuale dello Ionio, con sede a Taranto, nella quale dovrebbero rientrare anche le aree della Basilicata; la seconda collegata all'Autorità di



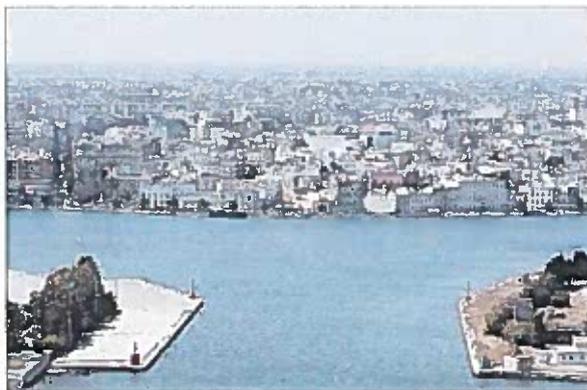
Ugo Patroni Griffi

Patroni Griffi: «Sull'argomento c'è interesse e questo è positivo»

sistema del Basso Adriatico della quale fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Fregene e Monopoli. Nel perimetro della Zes collegata ai porti del Basso Adriatico dovrebbero rientrare anche alcune aree della provincia di Brindisi e Lecce, a cominciare da alcune aree industriali localizzate nel Sud del Salento, per finire all'area di sviluppo industriale e al centro intermodale di Cerchio di S. Maria.

Per dare corpo alle Zes sono state messe in campo dalla Regione due comitati con la

partecipazione di rappresentanti istituzionali e sociali. Ma in assenza del decreto attuativo i Comitati hanno discusso spesso sotto la prescrizione di esigenze localistiche. Con la definizione dei criteri il quadro si farà più chiaro e molte richieste localistiche verranno a cadere, sino a spingere la Regione a costruire i Piano strategici che tengano conto del tessuto imprenditoriale esistente e del quadro della logistica integrata che comunque deve fare perno attorno ai porti collegati alla rete europea dei trasporti e i ri-



spenivi retroporti: Taranto da una parte; Bari e Brindisi dall'altra.

Per il deputato tarantino del Pd Ludovico Vico, il Decreto «evidenzierà quanto la "logistica" (porto, retro-porto, intersporto o centro intermodale, vettore ferroviario) sia fondamentale per la sussistenza di una Zes». «All'interno della Zes, le aziende che si insedieranno possono usufruire di un regime fiscale agevolato: su procedure amministrative semplificate, sulla possibilità di rimpatrio agevolato di investimenti e profitti, su dazi ridotti su importazioni ed esportazioni su tasse per esportazione; su canoni di concessione agevolati».

E a proposito del ruolo del sistema bancario, ieri a Bari è stato sottoscritto un accordo tra il Banco di Napoli e l'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico che ha l'obiettivo di sostenere al massimo l'opportunità rappresentata dalle Zone economiche Speciali. Il direttore generale del Banco di Napoli, Francesco Guido, ha sottolineato «il valore di uno strumento capace di alimentare

il tessuto economico e imprenditoriale meridionale per il quale l'Istituto di credito ha deciso di mettere a disposizione 1,5 miliardi di euro». Il presidente dell'Autorità Portuale di Bari-Brindisi Ugo Patroni Griffi ha aggiunto che «è presto per dire come il tessuto produttivo del territorio pugliese risponderà alle Zes. Ora siamo nella fase dell'arrecchiamento», ha specificato Patroni Griffi - quella in cui tutte le aziende vogliono far parte delle Zes, anche se spesso non hanno ben capito di che cosa si tratta. In ogni caso è positivo perché c'è un interesse e penso che questo interesse sarà mantenuto anche quando comprenderanno di cosa si tratta».

Alla presentazione dell'accordo hanno partecipato l'assessore ai lavori pubblici Annamaria Curcuruto e l'assessore allo sviluppo Economico Michele Mazzarano. «Se questo è lo strumento per consentire alle aree jonica e adriatica di indire investimenti che portino alla crescita dei nostri porti, siamo sulla strada giusta», ha detto Mazzarano.

AVVOCATI

Rinnovato il Consiglio dell'Ordine

È stato rinnovato il Consiglio dell'Ordine degli avvocati di Brindisi per il biennio 2017-2018.

Al termine dello scrutinio, si è proceduto alla proclamazione degli eletti, nelle persone degli avvocati: Carlo Panzani, Alessandra Portaleri, Angela Maria Rosaria Epifani, Claudio Conales, Stefano Morgese, Antonio Massimo, Stefania Ester Spina, Danilo Di Serto, Patrizia Palazzo, Cosimo Lodovico, Ilaria Creascenzi, Elita Minerva, Roberto Cavallera, Oneste Marzu, Carlo Versuto. Il consiglio in queste ore procederà all'elezione del presidente, del segretario e del tesoriere.

L'INCONTRO

Prevenzione sulla salute della bocca

Alle ore 18 di oggi, mercoledì, presso l'ex Ospedale Di Summa si terrà il consueto appuntamento mensile del ciclo di incontri divulgativi di educazione alla salute del "Mercoledì di Brindisi Cuore", su prevenzione e salute. Organizzato dall'associazione "Brindisi Cuore", presieduta da Giovanni Caputo con Gianfranco Ignone, presidente del Comitato tecnico dell'associazione, gli incontri dell'anno sociale 2017/18 presentano argomenti nuovi ed importanti novità diagnostiche, curative e di prevenzione.

In particolare domani l'argomento sarà "Salute della bocca uguale salute del cuore", la relazione sarà tenuta da Marco Carrino, specialista in Odontoiatria e protesista dentaria.

«Ogni argomento - ha chiarito l'associazione - è stato scelto in base all'interesse manifestato dai partecipanti nelle precedenti edizioni e viene trattato in modo da renderlo accessibile a tutti».

LAVORO

Il rinvio è stato chiesto dalle organizzazioni sindacali per effettuare alcune verifiche sulla cassa integrazione

Slittata a oggi la discussione tra i curatori fallimentari di Gse

di Elda DONNICOLA

È stata rinviata a oggi presso il Mercato del lavoro, la discussione tra i curatori fallimentari di Gse (l'azienda del settore aeronautico che per la quale il Tribunale ha dichiarato il fallimento il 13 gennaio scorso) e i rappresentanti delle organizzazioni sindacali utili alla sottoscrizione o meno della procedura di licenziamento collettivo aperta già dal mese di ottobre. Il rinvio è stato chiesto dalle organizzazioni sindacali al fine di espletare una serie di verifiche in merito alla cassa integrazione in scadenza a febbraio dell'anno prossimo ed in relazione al terzo tentativo di vendere la società all'asta fissata per il prossimo 27 dicembre.

Da quasi 16 milioni di euro della prima asta infatti, il giorno dopo Santo Stefano si tenderà la terza asta, ovvero di vendere Gse per 4 milioni di euro con possibilità di ribasso di un ulteriore 10%.

Il 31 maggio è stato deposi-



Si discute della sottoscrizione o meno della procedura di licenziamento collettivo aperta già dal mese di ottobre. L'appuntamento è slittato alla giornata di oggi

tato, ed il 20 giugno esposto, il primo bando di vendita dell'azienda aeronautica. Le manifestazioni di interesse sembravano esserci: tra queste c'erano anche le campagne Dema e Adler Quattro, tra le quali le campagne, sono state le aziende che si sono registrate per avere la possibilità di presentare offerta di acquisto, salvo poi decidere di non presentarsi all'asta. In ogni caso la base d'asta, in prima battuta, era stata fissata in quasi 16 milioni di euro con rilancio minimo di 500 mila euro. In

prima battuta l'asta non ha dato i risultati sperati, nessuna offerta, malgrado le manifestazioni di interesse depositate.

In seconda battuta, la base d'asta è stata quindi ridotta del 20% e fissata una nuova data, ora il 20 ottobre scorso con apertura delle buste fissate al 23 successivo. Ma neppure in questa occasione di buste da aprire non ce ne sono state.

Lo scorso 24 novembre è giunta la nuova comunicazione che «con relativo provvedimento il Giudice delegato al

fallimento della Gse Industria Aeronautica ha ordinato di procedere il giorno mercoledì 27 dicembre alle 12, presso l'Ufficio Fallimentare del Tribunale di Brindisi, alla vendita, mediante procedura competitiva, dell'intero patrimonio aziendale della Gse, fissando in 4 milioni di euro il prezzo a base d'asta, con ammissibilità di offerte anche in ribasso fino al limite del 10% del valore a base d'asta e con rilancio minimo del valore di 200 mila euro».

Nel frattempo resta il pro-

blema dei lavoratori, 227, in cassa integrazione fino al prossimo febbraio, ma sui quali grava una procedura aperta ad ottobre scorso di licenziamento collettivo. A seguito del mancato accordo con le organizzazioni sindacali, la procedura è approdata ieri presso il Mercato del lavoro della Provincia. La situazione è piuttosto complessa: da una parte c'è la cassa integrazione in scadenza a febbraio, dall'altra la scadenza dell'esercizio provvisorio da parte dei curatori il 31 dicembre; in mezzo una gara d'appalto fissata al 27 dicembre, che a questo punto diventa un boccone ghiotto in quanto porta con sé ad un prezzo irrisorio rispetto ai 16 milioni di euro inietti, una serie di contumacie importanti con comizi aeronautici.

Da parte sindacale c'è l'obiettivo di conservare la platea dei lavoratori così com'è fino all'esito della gara. Sarà possibile? Per ora, le parti, si sono aggiornate a domani al fine di eseguire ulteriori verifiche.

Porti Smart: arriva software Ismael, in grado di predire impatto ambientale

BARI – Infrastrutturazione tecnologica nei porti dell'AdSP: arriva Ismael. Mercoledì 6 dicembre prossimo alle 10.30 nella sala conferenze del Terminal crociere del porto di Bari verrà presentato il progetto Ismael, voluto dall'AdSP per rendere i propri porti sempre più "smart".

Oltre alla scelta di investire nella tecnologia 5G nel porto di Bari, l'Ente portuale si dota, ora, sperimentalmente, di Ismael, un software capace di predire l'impatto ambientale delle attività logistiche. Progettato dal Dipartimento Ricerca & Sviluppo di DBA Lab SpA di Villorba (Treviso), nella sede di Lecce, il progetto industriale ha un costo complessivo di un milione e 351 mila euro, in parte finanziato dalla Regione Puglia nell'ambito del Fondo di Sviluppo e Coesione – APQ Sviluppo Locale 2007/2013 sulla linea degli aiuti ai programmi integrati promossi dalle PMI per attività di ricerca e sviluppo.

Sensori distribuiti sul territorio raccoglieranno dati relativi alle condizioni meteorologiche, alle concentrazioni di sostanze inquinanti, al transito di veicoli nell'area portuale. Una piattaforma software, funzionante sulla base di paradigmi innovativi come *l'Internet of Things* e *Big Data*, raccoglierà i dati provenienti dai sensori e quelli generati da sistemi informativi portuali, come gli spostamenti delle navi. Il risultato sarà la creazione di sofisticati modelli in grado di predire i fenomeni studiati.

Sarà possibile, infatti, vedere la banchina del porto con l'accumulo di container, la nave che sta arrivando e l'ingorgo provocato dal traffico o da un semaforo in tilt, sull'arteria che deve essere percorsa dai camion in entrata o uscita dal porto.

Ismael predirà il verificarsi di fenomeni ambientali diversi e offrirà, la soluzione per ottimizzare l'attività portuale. Ciò sarà reso possibile dalla presenza di un centro di calcolo dedicato, presso il quale i modelli predittivi saranno addestrati ed eseguiti.

Tutto questo sarà reso possibile anche grazie allo scambio dati in *real time* con il sistema GAIA, *port community system* già operante nei porti di Bari, Barletta e Monopoli e di prossima estensione a quelli di Brindisi e Manfredonia, con il quale l'Autorità di Sistema Portuale supporta sin dal 2010 le operazioni portuali per il transito e controllo di passeggeri e merci.

Ismael faciliterà nei porti dell'AdSP il processo di integrazione del sistema logistico, il potenziamento delle infrastrutture, attraverso l'innovazione tecnologica, e la salvaguardia ambientale, obiettivi questi delineati dalla Legge di riforma delle Autorità portuali. L'incontro è aperto al pubblico.

Il Natilus

INFRASTRUTTURAZIONE TECNOLOGICA NEI PORTI DELL'AdSP: ARRIVA ISMAEL

BARI – Mercoledì 6 dicembre alle ore 10.30 nella sala conferenze del Terminal crociere del porto di Bari, Corso Antonio De Tullio n.1, verrà presentato il progetto ISMAEL, voluto dall'AdSP per rendere i propri porti sempre più "smart".

Oltre alla scelta di investire nella tecnologia 5G nel porto di Bari, l'Ente portuale si dota, ora, sperimentalmente, di ISMAEL, un software capace di predire l'impatto ambientale delle attività logistiche. Progettato dal Dipartimento Ricerca & Sviluppo di DBA Lab SpA di Villorba (Treviso), nella sede di Lecce, il progetto industriale ha un costo complessivo di un milione e 351 mila euro, in parte finanziato dalla Regione Puglia nell'ambito del Fondo di Sviluppo e Coesione – APQ Sviluppo Locale 2007/2013 sulla linea degli aiuti ai programmi integrati promossi dalle PMI per attività di ricerca e sviluppo.

Sensori distribuiti sul territorio raccoglieranno dati relativi alle condizioni meteorologiche, alle concentrazioni di sostanze inquinanti, al transito di veicoli nell'area portuale. Una piattaforma software, funzionante sulla base di paradigmi innovativi come l'Internet of Things e i Big Data, raccoglierà i dati provenienti dai sensori e quelli generati da sistemi informativi portuali, come gli spostamenti delle navi. Il risultato sarà la creazione di sofisticati modelli in grado di predire i fenomeni studiati. Sarà possibile, infatti, vedere la banchina del porto con l'accumulo di container, la nave che sta arrivando e l'ingorgo provocato dal traffico o da un semaforo in tilt, sull'arteria che deve essere percorsa dai camion in entrata o uscita dal porto.

ISMAEL predirà il verificarsi di fenomeni ambientali diversi e offrirà, la soluzione per ottimizzare l'attività portuale. Ciò sarà reso possibile dalla presenza di un centro di calcolo dedicato, presso il quale i modelli predittivi saranno addestrati ed eseguiti.

Tutto questo sarà reso possibile anche grazie allo scambio dati in real time con il sistema GAIA, port community system già operante nei porti di Bari, Barletta e Monopoli e di prossima estensione a quelli di Brindisi e Manfredonia, con il quale l'Autorità di Sistema Portuale supporta sin dal 2010 le operazioni portuali per il transito e controllo di passeggeri e merci.

ISMAEL faciliterà nei porti dell'AdSP il processo di integrazione del sistema logistico, il potenziamento delle infrastrutture, attraverso l'innovazione tecnologica, e la salvaguardia ambientale, obiettivi questi delineati dalla Legge di riforma delle Autorità portuali. L'incontro è aperto al pubblico.

PugliaNet Live

Bari - INFRASTRUTTURAZIONE TECNOLOGICA NEI PORTI DELL'AdSP: ARRIVA ISMAEL

Mercoledì 6 dicembre alle ore 10.30 nella sala conferenze del Terminal crociere del porto di Bari, Corso Antonio De Tullio n.1, verrà presentato il progetto ISMAEL, voluto dall'AdSP per rendere i propri porti sempre più "smart".

Oltre alla scelta di investire nella tecnologia 5G nel porto di Bari, l'Ente portuale si dota, ora, sperimentalmente, di ISMAEL, un software capace di predire l'impatto ambientale delle attività logistiche. Progettato dal Dipartimento Ricerca & Sviluppo di DBA Lab SpA di Villorba (Treviso), nella sede di Lecce, il progetto industriale ha un costo complessivo di un milione e 351 mila euro, in parte finanziato dalla Regione Puglia nell'ambito del Fondo di Sviluppo e Coesione - APQ Sviluppo Locale 2007/2013 sulla linea degli aiuti ai programmi integrati promossi dalle PMI per attività di ricerca e sviluppo.

Sensori distribuiti sul territorio raccoglieranno dati relativi alle condizioni meteorologiche, alle concentrazioni di sostanze inquinanti, al transito di veicoli nell'area portuale. Una piattaforma software, funzionante sulla base di paradigmi innovativi come l'Internet of Things e i Big Data, raccoglierà i dati provenienti dai sensori e quelli generati da sistemi informativi portuali, come gli spostamenti delle navi. Il risultato sarà la creazione di sofisticati modelli in grado di predire i fenomeni studiati. Sarà possibile, infatti, vedere la banchina del porto con l'accumulo di container, la nave che sta arrivando e l'ingorgo provocato dal traffico o da un semaforo in tilt, sull'arteria che deve essere percorsa dai camion in entrata o uscita dal porto.

ISMAEL predirà il verificarsi di fenomeni ambientali diversi e offrirà, la soluzione per ottimizzare l'attività portuale. Ciò sarà reso possibile dalla presenza di un centro di calcolo dedicato, presso il quale i modelli predittivi saranno addestrati ed eseguiti.

Tutto questo sarà reso possibile anche grazie allo scambio dati in real time con il sistema GAIA, port community system già operante nei porti di Bari, Barletta e Monopoli e di prossima estensione a quelli di Brindisi e Manfredonia, con il quale l'Autorità di Sistema Portuale supporta sin dal 2010 le operazioni portuali per il transito e controllo di passeggeri e merci.

ISMAEL faciliterà nei porti dell'AdSP il processo di integrazione del sistema logistico, il potenziamento delle infrastrutture, attraverso l'innovazione tecnologica, e la salvaguardia ambientale, obiettivi questi delineati dalla Legge di riforma delle Autorità portuali.

Naufragio Norman Atlantic, chiesto il dissequestro del relitto

Bari - La nave è ormeggiata sulla banchina dinanzi al terminal crociere del porto di Bari dal febbraio 2015, dopo essere stata rimorchiata da Brindisi, primo porto di approdo dopo il naufragio.

Bari - Una istanza di dissequestro del relitto della Norman Atlantic, il traghetto naufragato nel dicembre 2014 al largo delle coste albanesi dopo un incendio scoppiato a bordo e costato la vita a 11 persone (18 ancora dispersi), è stata presentata alla Procura di Bari dai difensori dell'armatore, Carlo Visentini, indagato insieme con altre 15 persone. Agli indagati, oltre a Visentini e alle due società Visemar, proprietaria della nave, e la greca Anek, noleggiatrice del traghetto, ci sono il comandante, gli amministratori della società Anek e alcuni membri dell'equipaggio, accusati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio plurimo e lesioni. Nell'ambito dell'indagine, ancora in corso, è stato eseguito un incidente probatorio che è durato quasi due anni - da giugno 2015 ad aprile 2017 - per accertare le cause dell'incendio e del successivo naufragio, ed è stato fatto da un collegio di periti attraverso una serie di accertamenti tecnici fatti a bordo del relitto.

La nave è ormeggiata sulla banchina dinanzi al terminal crociere del porto di Bari dal febbraio 2015, dopo essere stata rimorchiata da Brindisi, primo porto di approdo dopo il naufragio. Da allora è sottoposta a sequestro probatorio. Ora i legali di Visentini, gli avvocati Gaetano Castellaneta e Filiberto Palumbo, ritengono che le esigenze cautelari siano cessate, perché gli accertamenti a bordo sono finiti da tempo, e chiedono il dissequestro del relitto. **Da mesi l'autorità portuale di Bari chiede di liberare la banchina. Se i pm che coordinano le indagini, Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano, daranno l'ok al dissequestro, l'armatore potrà procedere - a sue spese - a tutte le operazioni tecniche per rimorchiato altrove.**

Naufragio della Norman Atlantic, chiesto il dissequestro del relitto

L'istanza è stata presentata dai legali dell'armatori:

«Accertamenti a bordo finiti»

**Il traghetto bruciò al largo delle coste albanesi. Bilancio: 11
morti e 18 dispersi**

BARI - Una istanza di dissequestro del relitto della Norman Atlantic, il traghetto naufragato nel dicembre 2014 al largo delle coste albanesi dopo un incendio scoppiato a bordo e costato la vita a 11 persone (18 ancora dispersi), è stata presentata alla Procura di Bari dai difensori dell'armatore, Carlo Visentini, indagato insieme con altre 15 persone. Agli indagati, oltre a Visentini e alle due società Visemar, proprietaria della nave, e la greca Anek, noleggiatrice del traghetto, ci sono il comandante, gli amministratori della società Anek e alcuni membri dell'equipaggio, accusati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio plurimo e lesioni.

Il Porto di Bari vuole la banchina libera

Nell'ambito dell'indagine, ancora in corso, è stato eseguito un incidente probatorio che è durato quasi due anni - da giugno 2015 ad aprile 2017 - per accertare le cause dell'incendio e del successivo naufragio, ed è stato fatto da un collegio di periti attraverso una serie di accertamenti tecnici fatti a bordo del relitto. La nave è ormeggiata sulla banchina dinanzi al terminal crociere del porto di Bari dal febbraio 2015, dopo essere stata rimorchiata da Brindisi, primo porto di approdo dopo il naufragio. Da allora è sottoposta a sequestro probatorio. Ora i legali di Visentini, gli avvocati Gaetano Castellaneta e Filiberto Palumbo, ritengono che le esigenze cautelari siano cessate, perché gli accertamenti a bordo sono finiti da tempo, e chiedono il dissequestro del relitto. Da mesi l'autorità portuale di Bari chiede di liberare la banchina. Se i pm che coordinano le indagini, Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano, daranno l'ok al dissequestro, l'armatore potrà procedere - a sue spese - a tutte le operazioni tecniche per rimorchiato.

Ex Jugoslavia , memorie DI una guerra senza eroi

Caro Aldo, I e guerre degli anni Novanta nell' ex Jugoslavia, si disse, riguardavano cattivi contro pessimi: non esistevano i buoni.

Sarebbe interessante conoscere il motivo per cui si processano solo quelli di un' unica parte.

Caro Luciano, R a tko Mladic è un criminale e processarlo è stato giusto. Semmai c' è da recriminare sul ritardo con cui è venuta la condanna; ma è importante ribadire che i crimini contro l' umanità non si prescrivono, che le Furie continuano a chiedere conto a Oreste.

Quando infuriava quella guerra lavoravo alla redazione Esteri della Stampa . Facevamo molta fatica a suscitare l' interesse dei lettori e dei capi del giornale, pure tradizionalmente attento alla politica internazionale. L' opinione pubblica italiana, anche la più avvertita, faticò ad appassionarsi a una guerra atroce considerata un intrico balcanico senza soluzioni, fino a quando non si mosse la Nato o meglio l' America per indurre prima i serbi di Bosnia, poi quelli di Belgrado alla resa. L' Europa andò come d' abitudine in ordine sparso, con la Germania di Kohl che si affrettò a riconoscere la secessione slovena e quella croata, puntando a creare un anello di Paesi satelliti, e la Francia di Mitterrand che per motivi opposti tentò invano di puntellare la

Jugoslavia morente. Kusturica dedicò al suo Paese che affondava un film bello e complesso, «Underground». I serbi furono indicati come cattivi, e talora furono davvero spietati; ma lo fu anche la caccia al serbo condotta dai croati nella Krajina, e la guerriglia islamica dell' Uck in Kosovo, che ora è andata al governo. Ricordo i muri di Sarajevo bucherellati dai proiettili. Tirana ridotta a una città di retrovia (Filippo Ceccarelli scrisse sulla Stampa un grande reportage accostando la capitale albanese alla Napoli del 1944, quella de La pelle di Malaparte). Andai a bordo dell' isola di Mirna: un battello oceanografico ribattezzato «Droit de Parole», diritto di parola, da dove una giornalista bosniaca con altri colleghi trasmetteva notizie vere e parole di convivenza, fino a quando non arrivarono i serbi a farla smettere, violando le acque internazionali che la proteggevano e costringendola a rientrare nel porto di Bari. Non ci fu gloria, solo sangue e un' ostilità che non è ancora finita; ancora oggi i militari italiani e di altri Paesi vigilano su una fragile pace.

Gli studenti del Politecnico ridisegnano il porto di Bari

BARI – Sabato scorso nella sala Colonnato del Palazzo di Città Metropolitana di Bari, Lungomare Nazario Sauro è stata inaugurata la mostra di progetti di riqualificazione dell'area portuale di Bari, redatti dagli studenti del Corso di Architettura e Composizione Architettonica II del Politecnico barese. Un'iniziativa fortemente sostenuta dall'AdSP che ha tra i propri principali obiettivi la ricucitura armonica, dinamica e avveniristica dell'antico rapporto tra le città del sistema portuale dell'Adriatico meridionale e il mare, consentendo all'estro creativo dei giovani di recitare un ruolo attivo in tale percorso. Gli studenti hanno, infatti, realizzato sei visioni di masterplan e alcuni progetti di edifici inseriti nella planimetria generale che immaginano una nuova area portuale più aderente alle trasformazioni urbanistiche già in corso o in programma. Le loro idee progettuali saranno portate alla discussione coinvolgendo amministratori, università, associazioni e cittadini, attraverso un metodo di lavoro aperto e inclusivo.

“Ritengo – sottolinea il presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi – che ai giovani debba essere data la possibilità di recitare un ruolo attivo nello sviluppo del tessuto urbanistico. Le nostre città si affacciano direttamente sui porti e sul mare; è necessario, pertanto, avviare un processo di riqualificazione e integrazione urbanistica, al termine del quale le aree portuali si spoglino definitivamente del ruolo di appendice periferica, diventando così parte attiva e dinamica del centro urbano. Gli studenti hanno espresso una propria vision di questo cammino, coniugando bellezza, estetica, funzionalità, eco-sostenibilità e piena fruibilità.”

“La mia amministrazione crede fortemente nel valore del coinvolgimento delle energie e delle competenze dei giovani della nostra città, commenta il sindaco Antonio Decaro. Abbiamo già avuto modo di apprezzare le capacità e le visioni che gli studenti del Politecnico di Bari ci restituiscono sui processi di trasformazione urbanistica già avviati e su quelli da attivare nei prossimi mesi. Grazie al management dell'Autorità portuale, con il progetto di valorizzazione artistica dei silos abbiamo aperto per la prima volta gli spazi del porto di Bari alla creatività, in questo caso degli studenti dell'Accademia delle Belle arti. Questa mostra, quindi, rappresenta un'ulteriore occasione di confronto, che ci consentirà di accogliere i contributi e le suggestioni dei ragazzi per rendere gli spazi del porto spazi dell'intera città, da vivere e da apprezzare tutto l'anno”.

-segue

"Da diversi anni il programma del corso di Architettura e Composizione Architettonica II, Laurea Magistrale in Ingegneria Edile-Architettura – afferma a sua volta la professoressa Antonella Calderazzi, docente del corso – verte sulla tematica della rigenerazione urbana mediante l'analisi di aree degradate industriali, zone marginali, frammenti urbani. Attraverso strategie che coniugano sinergicamente processi di pianificazione, comunicazione e partecipazione, vengono riprogettate le aree oggetto di studio, introducendo sistemi di viabilità interna, criteri di sostenibilità, cultura del verde urbano e riconfigurazione architettonica. In ogni masterplan traspare la volontà di una riorganizzazione dell'ambiente per una più adeguata fruizione di strutture in connessione con il mare."

I "pannicelli" non bastano Ci vogliono terapie d' urto

La tutela del territorio, oltre che obbligo previsto per legge e necessità assoluta per garantire la pubblica e privata incolumità, può essere occasione di rilancio economico. Se si desse seguito alla programmazione, con l' utilizzo dei cospicui fondi europei, avremmo decine di cantieri aperti e tanti posti di lavoro per i nostri disoccupati. Questa è una stagione dove non bastano più i "pannicelli caldi", ma ci vogliono terapie d' urto su tutti i fronti e a tutti i livelli. In questa stessa pagina facciamo riferimento al nodo cruciale della Zona economica speciale, sulla quale molte componenti della città e della provincia sono scese in campo. Ci piace sottolineare l' impegno delle organizzazioni sindacali e di Sicindustria, così come della Camera di Commercio guidata da Ivo Blandina, che si è offerta nel ruolo di cabina di regia, «elemento di coagulo delle istanze di sviluppo della Città metropolitana». C' è un aspetto importante evidenziato dal presidente dell' associazione degli industriali Sebastiano D' Andrea: «La legge 123 del 3 agosto lega l' istituzione della Zes, coerentemente con le direttive comunitarie, all' esistenza di un' area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (Ten-T) confermando un rapporto imprescindibile tra portualità, capacità logistica e sviluppo. Si omette spesso che la rete transeuropea dei trasporti prevede una struttura a doppio livello, comprendente una rete centrale (core network) e una rete globale (comprehensive network). Alla prima è affidato il compito di collegare gli Stati membri dell' Unione fra loro e con i Paesi confinanti extra Ue.

La rete "comprehensive" rappresenta, invece, la base delle Ten-T, avendo la funzione di garantire, all' interno dei singoli Stati membri, la coesione, sia territoriale, sia economico-sociale. Il "sistema portuale Messina", che si configura come uno snodo lungo il quinto Corridoio della Rete Ten-T (Helsinki-Palermo-Valletta), è presente nella "comprehensive network" con i porti di Messina e Milazzo; alla stessa stregua di Catania, inclusa nella rete "comprehensive" lo scorso giugno. L' istituzione della Zes a Messina costituirebbe un veicolo imprescindibile per ricostruire le condizioni di una ripresa strutturale dell' economia e dei comparti manifatturieri».

È un' analisi che non fa una grinza, come quella svolta dall' esecutivo provinciale della Cisl riunitosi ieri pomeriggio con al centro i temi del lavoro, dei giovani, delle infrastrutture e del disagio sociale. Ci sono le condizioni perché a Messina si apra una stagione di mobilitazione e di lotte condivise a tutela del

territorio. In tutti i sensi.(l.d.)

Il Governo siciliano invitato a battersi per l' istituzione della Zona economica speciale tra lo Stretto e Giammoro

Zes, Messina affida le sue sorti a Musumeci

Il presidente della Regione oggi sarà a Roma non solo per affrontare le questioni riguardanti il sistema di gestione dei rifiuti ma anche il punto cruciale relativo all' istituzione delle Zone economiche speciali. Nel pomeriggio, infatti, si terrà la riunione della Conferenza Stato-Regione convocata per discutere sul "parere sullo schema di decreto del presidente del Consiglio dei ministri concernente l' istituzione delle Zes».

Il tema è sempre più controverso, a livello regionale e locale. Proprio ieri da Palermo è stato lanciato l' allarme visto che in Sicilia è ancora fermo al punto di partenza l' iter per la realizzazione delle Zone economiche speciali, inserite nel decreto Mezzogiorno per favorire l' insediamento di investitori esteri e di imprese manifatturiere in prossimità dei porti del Sud tramite la defiscalizzazione e finanziare le infrastrutture portuali e logistiche necessarie. La conseguenza è che l' Isola rischia di perdere molti degli investimenti del Governo cinese per la nuova rotta Cina-Europa costellata da scali e poli di trasformazione industriale delle merci, rilevati e gestiti dai fondi d' investimento cinesi. Tutte le altre proposte, quelle inviate a Roma dalle Autorità portuali di Napoli-Salerno, Bari-Brindisi e

Taranto e di Gioia Tauro, stanno per diventare realtà. «Con i colleghi della Sicilia orientale e di Messina - spiega il presidente dell' Autorità di sistema della Sicilia occidentale Pasqualino Monti - abbiamo deciso di non andare più a Hong Kong e di presentarci alla prossima piattaforma prevista a maggio, organizzando bene la nostra rappresentanza, perché speriamo che da qui ad allora la Regione si pronunci sulla materia. La Sicilia è una Regione a statuto speciale e occorre che il Governo regionale e l' Ars prendano posizione rispetto alle previsioni del Decreto Mezzogiorno, alle regole e benefici per le Zes, all' individuazione precisa delle aree che nel decreto sono genericamente indicate una in Sicilia occidentale e l' altra in Sicilia orientale».

Ed è a questo punto che, all' interno della questione generale, s' inserisce il caso Messina che resterebbe in ogni caso esclusa dalla possibilità di beneficiare delle Zes, schiacciata com' è da Gioia Tauro e da Palermo e Catania. Sul tema si registra (era ora!) una sollevazione popolare. I capigruppo del Centro-destra a Palazzo Zanca invitano il presidente Musumeci «a dare precise disposizioni al rappresentante della Regione siciliana, affinché lo schema di decreto attuativo della legge 123 del 3

-segue

agosto 2017 preveda l' istituzione di una Zes in provincia di Messina per la tipicità rappresentata dal sistema portuale di Messina che in atto risulta schiacciato dall' Autorità portuale di Gioia Tauro e dal sistema siciliano che già prevede le Zes di Catania e Palermo. La particolarità e la valenza strategica dello snodo costituito dai porti di Milazzo e Messina - aggiungono Giuseppe Santalco, Elvira Amata, Giuseppe Trischitta, Francesco Pagano, Fabrizio Sottile, Benedetto Vaccarino, Carlo Abbate - consente la previsione di una terza Zes in Sicilia che potrebbe comprendere l' area di Giamporo, il porto di Messina e lo sviluppo della logistica a Tremestieri».

A prendere posizione, per l' ennesima volta sull' argomento, è anche il movimento CapitaleMessina: «Il decreto del presidente del Consiglio, che è all' ordine del giorno in sede di Conferenza unificata, detterà le "linee guida" per l' istituzione delle Zes e per questo è indispensabile che a Roma vi sia la partecipazione forte ed autorevole del Governo siciliano, che si batta affinché anche Messina abbia la sua Zona economica speciale. È un obbligo morale, oltre che politico, nei riguardi dell' unica Città metropolitana che, a causa delle scelte del Governo nazionale, rischia di perdere oltre che l' Autorità portuale anche l' occasione di sviluppo economico offerta dalla Zes». Stesso concetto («È un obbligo morale») ribadito dal segretario generale della Uil Ivan Tripodi: «In passato ci siamo già espressi sull' estrema importanza che l' istituzione della Zes a Messina potrà avere per il rilancio dell' economia del territorio messinese, pertanto invitiamo Musumeci e il Governo regionale ad attivarsi concretamente presso la Conferenza Stato-Regioni.(l.d.)

ZES. Messina rischia di essere tagliata fuori, necessario l' intervento di Musumeci

ZES Messina . Domani il Presidente della Regione Nello Musumeci , rappresenterà la Sicilia nella conferenza unificata che si svolgerà a Roma . L' importante incontro tra lo Stato e le Regioni è stato previsto per discutere di molte iniziative finanziarie tra le quali le ZES: Zone Economiche Speciali . Mentre è già noto che sia Palermo e Catania-Agusta entreranno a fare parte di tale categoria, pare che Messina rischi di essere esclusa. «È di estrema importanza l' istituzione della Zes a Messina - ha spiegato il Segretario Generale dell' Uil Messina Ivan Tripodi - affinché si possa rilanciare l' economia del territorio messinese . Invitiamo, quindi, il Presidente Musumeci e il governo regionale ad attivarsi concretamente presso la prossima Conferenza Stato-Regioni per rilanciare l' idea relativa all' istituzione di una Zona Economica Speciale messinese » Anche Sicindustria Messina mostra la sua preoccupazione: «Le motivazioni con le quali si tende a dare la priorità ai bacini portuali di Catania e Palermo non possono costituire un limite per il nuovo Governo Regionale ad attivarsi al prossimo appuntamento a Roma per l' istituzione di una Zona Economica Speciale messinese». «L' istituzione della ZES a Messina costituirebbe un veicolo imprescindibile per ricostruire le condizioni di una ripresa strutturale dell' economia e dei comparti manifatturieri. E le esperienze già monitorate in altre aree europee dimostrano che proprio i territori maggiormente svantaggiati dal punto di vista della densità industriale possono trarre i maggiori benefici da una politica di attrazione degli investimenti - conclude Sicindustria - chiediamo, quindi, un forte impegno al Governo regionale e a tutte le forze politiche locali nel supportare l' istituzione di questo strumento strategico per lo sviluppo dell' intero territorio metropolitano». A chiedere un fermo intervento del Presidente Nello Musumeci anche i capigruppo Giuseppe Santalco, Elvira Amata, Giuseppe Trischitta, Francesco Pagano, Fabrizio Sottile, Benedetto Vaccarino e Carlo Abbate: «Invitiamo il Presidente a dare precise disposizioni al rappresentante della Regione Siciliana, affinché lo schema di decreto attuativo della Legge 3 agosto 2017 n. 123 preveda la istituzione di una ZES in provincia di Messina per la tipicità rappresentata dal sistema portuale di Messina che in atto risulta schiacciato dall' Autorità Portuale di Gioia Tauro (a cui è collegato) che ha già individuato due ZES, e dal sistema siciliano che già prevede le ZES di Catania e Palermo».

La Uil: "Il Governo regionale domani a Roma si batta per non escludere Messina dalle Zes"

Domani a Roma ci sarà un' importante appuntamento sul futuro della Zes a Messina. Infatti, nel pomeriggio si riunirà la Conferenza Unificata Stato-Regioni che al terzo punto dell' ordine del giorno discuterà il "Parere sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri concernente l' istituzione delle zone economiche speciali (Zes)". "In passato ci siamo già espressi sull' estrema importanza che l' istituzione della Zes a Messina potrà avere per il rilancio dell' economia del territorio messinese, pertanto invitiamo il neo-Presidente Musumeci e il governo regionale ad attivarsi concretamente presso la prossima Conferenza Stato-Regioni per rilanciare l' idea relativa all' istituzione di una Zona Economica Speciale messinese. Si tratta di un obbligo morale, oltre che politico, nei riguardi dell' unica città metropolitana che, a causa delle scelte del Governo nazionale, rischia di perdere oltre che l' Autorità portuale anche una fondamentale occasione di sviluppo economico offerta dalla Zes".

Conferenza Stato - Regioni sulle Zes. I capigruppo scrivono a Musumeci

Domani è prevista una riunione della Conferenza Stato-Regione a Roma per discutere sul "Parere sullo schema di decreto del presidente del Consiglio dei Ministri concernente l' istituzione delle zone economiche speciali (Zes)". I capigruppo consiliari del centrodestra , Giuseppe Santalco, Elvira Amata, Giuseppe Trischitta, Francesco Pagano, Fabrizio Sottile, Benedetto Vaccarino e Carlo Abbate invitano il presidente della Regione, Nello Musumeci, "a dare precise disposizioni al rappresentante della Regione Siciliana, affinché "lo schema di decreto attuativo della Legge 3 agosto 2017 numero 123 preveda la istituzione di una Zes in provincia di Messina per la tipicità rappresentata dal sistema portuale di Messina che in atto risulta schiacciato dall' Autorità Portuale di Gioia Tauro (a cui è collegato) che ha già individuato due Zes e dal sistema siciliano che già prevede le Zes di Catania e Palermo. La particolarità e la valenza strategica dello snodo costituito dai porti di Milazzo e Messina consente, pertanto, la previsione di una terza Zes in Sicilia che potrebbe comprendere l' area di Giammoro, il Porto di Messina e lo sviluppo della logistica a Tremestieri".

Fotografia degli «hub» strategici in Sicilia

CATANIA - "Crescere con le infrastrutture in Sicilia", attraverso politiche sui trasporti volte alla facilitazione degli spostamenti e al miglioramento della sicurezza per le persone e le merci, alla sostenibilità ambientale, all'intermodalità e all'innovazione hi-tech. Un tema quanto mai attuale, oggetto del convegno che si è tenuto lunedì 4 Dicembre, nell'aula magna della facoltà di Ingegneria dell'Università di Catania. Ad aprire il convegno è stato il rettore Francesco Basile, che ha annunciato lavori in corso «per un miglioramento della mobilità studentesca in città e non solo». Al tavolo dei relatori, gli esperti dei trasporti su ferro, strada, via aerea e marittima, che hanno fatto il punto su un settore che oggi rappresenta il perno su cui far ruotare la crescita economica e sociale dell'Isola. Progetti, governance e dati relativi agli investimenti di aeroporto, porto, strade, ferrovie e metro, sono stati illustrati alla presenza del neo assessore regionale alle Infrastrutture Marco Falcone, alla sua prima uscita pubblica: «Questa occasione è un momento importante di raccordo con tutti gli interlocutori del territorio - ha sottolineato - abbiamo finalmente inaugurato una nuova stagione che vedrà la politica prendersi in carico responsabilità e criticità presenti, per dare risposte concrete ai cittadini. E per far questo dobbiamo avvalerci di risorse d'eccellenza, qualificate e competenti. Nel podio delle aspettative dei siciliani, oltre al lavoro e alla salute, ci sono le infrastrutture, che migliorano la qualità della vita e contribuiscono a valorizzare la nostra terra». Valore aggiunto ribadito dall'assessore comunale ai Lavori pubblici Michele Giorgianni: «Vogliamo creare tutte le condizioni necessarie affinché i giovani non siano costretti a laurearsi con la valigia in mano avere una rete ferroviaria efficiente per il trasporto delle merci è fondamentale per gli imprenditori; avere la fibra ottica con una copertura al 100% - così come sta facendo il Comune di Catania - è necessario per una smart city che vuole evolversi nel segno delle tecnologie e dell'innovazione». Una sfida che parte proprio dallo scalo aeroportuale etneo, infrastruttura di primaria importanza per la Sicilia orientale, per il quale saranno investiti 100 milioni di euro per la programmazione 2017/2020, come ha spiegato l'ad Sac Nico Torrisi. Per quanto riguarda invece il porto catanese, il dirigente dell'area tecnica dell'Autorità di Sistema portuale del Mar di Sicilia orientale, Riccardo Lentini, ha detto che «negli ultimi anni ha cambiato il suo volto, con investimenti su opere strategiche (come la darsena, il prolungamento del molo foraneo e la riqualificazione della vecchia Dogana) che hanno consentito di moltiplicare il trend del traffico ro-ro e traghetti: basti pensare che per movimentazione di veicoli e semirimorchi il nostro scalo è quarto in Italia, dopo Livorno, Genova e Trieste. L'asse Catania-Augusta consentirà di agire sinergicamente per creare un unico hub in grado di intercettare i flussi del Mediterraneo. Adesso la vera sfida è quella relativa al waterfront e alla creazione di una cerniera funzionale con il cuore del capoluogo etneo». Il convegno si è concluso con la presentazione della nuova Associazione "Dicar Alumni" che riunisce gli ex allievi di Ingegneria dell'Ateneo catanese.

Zes: Sicilia, unica al Sud senza progetti, assente a Hong Kong

L'isola, a differenza di altri porti meridionali come Napoli, Bari, Brindisi, Taranto e Salerno, rischia di perdere questa occasione di sviluppo

Palermo - L' autonomia speciale è una grande cosa, ma se la si usa male diventa una palla al piede per lo sviluppo economico. Lo dimostra la vicenda dell' istituzione delle Zone economiche speciali, inserite nel Decreto Mezzogiorno per favorire l' insediamento di investitori esteri e di imprese manifatturiere in prossimità dei porti del Sud tramite la defiscalizzazione e finanziare le infrastrutture portuali e logistiche necessarie. L' occasione è ghiotta in quanto cade mentre il governo cinese sta "costruendo" anche via mare la "Belt&Road initiative", una nuova rotta Cina-Europa costellata da scali e poli di trasformazione industriale delle merci, rilevati e gestiti dai fondi d' investimento cinesi. La presentazione delle nuove Zes del Sud Italia al mondo istituzionale e degli operatori marittimi e portuali della Cina era prevista il mese scorso a Hong Kong, con la presenza delle autorità portuali italiane, comprese quelle della Sicilia. Ebbene, alla fine l' Isola non è stata presente anche perché, a quanto si è appreso, la Sicilia è l' unica regione del Mezzogiorno che non ha pronte le proposte delle Zes da inviare al ministero del Mezzogiorno, anzi non ha ancora neanche avviato l' iter di progettazione. Invece, hanno pronte le proposte le autorità portuali di Napoli-Salerno, Bari-Brindisi e Taranto, mentre Gioia Tauro è in fase avanzata. Ed ecco, infatti, che Napoli e Taranto hanno partecipato e proficuamente alla missione di Hong Kong. La Sicilia, dunque, rischia di restare tagliata fuori dai nuovi flussi di merci in arrivo dalla Cina. Perché questo ritardo? Lo spiega Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità portuale del mare della Sicilia occidentale: «Con i colleghi della Sicilia orientale e di Messina alla fine abbiamo deciso di non andare più a Hong Kong e di presentarci alla prossima piattaforma prevista a maggio, organizzando bene la nostra rappresentanza, perché speriamo che da qui ad allora la Regione si pronunci sulla materia. La Sicilia - spiega Monti - è una Regione a statuto speciale e occorre che il governo regionale e l' Ars prendano posizione rispetto alle previsioni del Decreto Mezzogiorno, alle regole e benefici per le Zes, all' individuazione precisa delle aree che nel decreto sono genericamente indicate una in Sicilia occidentale e l' altra in Sicilia orientale». «Il ministro De Vincenti - conclude Monti -

-segue

ha già avviato le consultazioni con le amministrazioni locali competenti, ma serve una posizione ufficiale della Regione con la quale vogliamo confrontarci su tutto, a partire dal numero delle Zes, cioè se farne due o tre coinvolgendo Messina e quanti più territori possibile». Già, la Regione. Il precedente governo non ha neanche messo mano alla questione. Alle tre autorità portuali non è rimasto altro da fare che attendere l'elezione e l'insediamento del nuovo esecutivo e, superato il rodaggio, avviare un dialogo che porti anche l'Isola a mettere a punto la proposta. Frattanto, Pasqualino Monti cerca di recuperare il ritardo logistico dei porti che gli sono stati da poco affidati: «Entro tre mesi saranno completati i lavori alla banchina "Vittorio Veneto" del porto di Palermo - annuncia il capo dell' Authority - consentendo l'attracco a più navi da crociera. A Trapani e Porto Empedocle stiamo partendo con la progettazione dei Piani regolatori che sarà poi inviata alla Conferenza dei servizi per le autorizzazioni, perché quelli in vigore, risalenti agli anni '50 e '60, prevedono fondali adatti solo ad aliscafi e piccoli traghetti. Vanno abbassati di almeno tre-quattro metri se si vuole intercettare il traffico crocieristico o anche le grandi navi container della "Via della Seta" cinese». Alla fine il rinvio non è stato poi un gran male. Soprattutto perché nella missione a Hong Kong dal 21 al 24 novembre scorsi, organizzata dal Propeller club di Milano con l'Associazione Italia-Hong Kong, Invest Hong Kong e Hong Kong Trade Development Center con la partecipazione di 32 rappresentanti dei porti, della logistica e delle spedizioni, è grazie al supporto scientifico del centro studi Srm di Napoli che fa capo a Intesa Sanpaolo che è stato possibile verificare che le Zes di successo create in Cina sono concepite in modo opposto al modello italiano. Così, se la Regione volesse prenderne atto e modificare qualcosa, sarebbe in tempo a farlo avvantaggiando i nostri porti che parteciperanno alla missione di maggio. «Stiamo studiando il modello di gestione e sviluppo delle Zes cinesi - dice Alessandro Panaro, responsabile "Maritime & Mediterranean Economy" di Srm - partendo dalla visione italiana, che è quella di concepire una Zes come dei terreni messi a disposizione a imprese che beneficino di incentivi e non pagano tasse a lungo termine. La Cina invece lega fortemente le Zes ai porti, nel senso che lo sviluppo delle imprese manifatturiere e logistiche è correlato allo sviluppo dei porti: più imprese si insediano, più si ingrandiscono il porto, la Zes e le aree retrostanti». Panaro parla di Shenzhen (nella foto), «una delle più grandi ed efficienti del mondo - racconta - , che abbiamo visitato nella missione. Una free zone nata nel '79 dove sorgeva un piccolo villaggio. Oggi è il terzo porto al mondo e movimentata 20 milioni di Teu. Le imprese vengono qui perché interessate ad un porto forte ed efficiente. Questo è governato non da amministratori pubblici, ma da una società manageriale, la Cmp, un colosso che gestisce il porto e la Zes insieme, fornisce tutti i servizi a chi si vuole insediare, dà permessi e consulenza anche su finanziamenti, organizza puntualmente le spedizioni e costruisce persino le case per il personale. Poiché qui si risparmia su tempi e costi e all'impresa conviene, così come al governo interessa che le imprese paghino le tasse, gli incentivi non sono eterni, ma dopo 15-20 anni si pagano le tasse. Malgrado ciò la Zes continua ad attirare investimenti, si autofinanzia e alimenta nuovi investimenti».

Bloccata in Sicilia la realizzazione delle zone speciali

PALERMO - In Sicilia è bloccata la realizzazione delle Zone economiche speciali (Zes), inserite nel decreto Mezzogiorno per favorire l'insediamento di investitori esteri e di imprese manifatturiere in prossimità dei porti del Sud tramite la defiscalizzazione e finanziare le infrastrutture portuali e logistiche necessarie. L'isola rischia di perdere molti degli investimenti del governo cinese per la "Belt & Road Initiative", una nuova rotta Cina-Europa costellata da scali e poli di trasformazione industriale delle merci, rilevati e gestiti dai fondi d'investimento cinesi. Lo scrive "La Sicilia" spiegando che nessuna delle Autorità portuali isolane è andata alla presentazione delle nuove Zes del Sud Italia al mondo istituzionale e degli operatori marittimi e portuali della Cina svoltasi nelle scorse settimane ad Hong Kong poiché la Sicilia è l'unica regione del Mezzogiorno che non ha pronte le proposte delle Zes da inviare al ministero del Mezzogiorno, anzi non ha ancora neanche avviato l'iter di progettazione. Proposte che invece, hanno pronte le Autorità portuali di Napoli- Salerno, Bari-Brindisi e Taranto, mentre Gioia Tauro è in fase avanzata. Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare della Sicilia occidentale spiega che «con i colleghi della Sicilia orientale e di Messina abbiamo deciso di non andare più a Hong Kong e di presentarci alla prossima piattaforma prevista a Maggio, organizzando bene la nostra rappresentanza, perché speriamo che da qui ad allora la Regione si pronunci sulla materia». «La Sicilia - ha proseguito Monti - è una Regione a statuto speciale e occorre che il governo regionale e l'Ars prendano posizione rispetto alle previsioni del Decreto Mezzogiorno, alle regole e benefici per le Zes, all'individuazione precisa delle aree che nel decreto sono genericamente indicate una in Sicilia occidentale e l'altra in Sicilia orientale ».

«Assiterminal, possibile ritorno a Confindustria» / INTERVISTA

Genova - «Penso sia arrivato il momento di guardare più al merito che alle tattiche». Così domani Luca Becce, presidente Assiterminal, associazione dei terminalisti italiani, proporrà al consiglio di rimanere in Confindustria, ritirando la disdetta presentata a dicembre 2016 ed esecutiva da gennaio 2018

Genova - «Penso sia arrivato il momento di guardare più al merito che alle tattiche». Così domani Luca Becce, presidente Assiterminal, associazione dei terminalisti italiani, proporrà al consiglio di rimanere in Confindustria, ritirando la disdetta presentata a dicembre 2016 ed esecutiva da gennaio 2018.

Niente virata su Confcommercio?

«L'attenzione prestata da Confindustria, in ultimo col lavoro insieme al governo per provare a eliminare la distorsione del pagamento Ici/Imu sulle aree in concessione, dimostra che non siamo più percepiti solo come imprese di servizi, ma anche come categoria produttiva, con la logistica non più scissa dall'industria: è il superamento di un motivo di incomunicabilità che per alcuni versi risale sino al contratto Porti del 2000. Con Confcommercio abbiamo dialogato per due anni, su proposta di alcuni nostri associati, anche con incontri ai massimi livelli, chiedendo di esprimersi proprio su questi e altri temi, ma non ci furono ritorni».

Quanti sono i terminalisti in Italia?

«Circa 100, di cui 63 nostri associati: le aziende rimanenti sono per la gran parte iscritte ad Assologistica, un nucleo più ridotto a Fise. Con Assologistica lavoriamo per un patto federativo, per essere in sintonia su alcuni grandi temi».

Assologistica è in Confindustria ed è rientrata in Confetra, dove ci siete anche voi. Perché non fare un'unica associazione?

«Mi piacerebbe tantissimo, se ne è discusso per molti anni. Un primo passo credo sia proprio avere un'unica voce sui punti più importanti per il terminalismo portuale».

-segue

Ma prima il ritorno a Confindustria.

«Un momento: deciderà il consiglio, che è sovrano. Questa è solo l'opinione che porterà Luca Becce - presidente *pro-tempore* - alla luce della confusione che c'è nel "cluster": la diaspora di Confitarma, la nascita di Alis e Confalis... lo credo dobbiamo passare dal tatticismo al merito: il caso Ici/Imu è paradigmatico. Per diversi nostri associati, il rischio è che salti il banco».

Dunque il merito: quali sono i punti concreti su cui vorrebbe lavorare con questo assetto federato?

«Il fronte ferroviario, dove proprio quest'anno si è acquisito che in Italia non mancano banchine, ma collegamenti; un regolamento omogeneo sulle concessioni, perché non è possibile che da 24 anni ogni porto abbia regole proprie con storture di mercato oltre il lecito; evitando però che l'Autorità dei Trasporti abbia competenza su rilascio e ritiro delle concessioni, già in capo ministero e Autorità di sistema, col rischio di conflitti tra istituzioni; infine il lavoro, dove vorremmo rispettate le linee individuate nell'Avviso comune siglato con l'ultimo contratto nazionale. Sulle questioni genovesi, mi lasci dire che ci sono gli spazi per raggiungere un accordo generale. Abbiamo i due anni di proroga alla Culmv, e un'impresa articolo 16 che sta morendo. Credo si possa arrivare a conferire a un eventuale 16 attività tipiche di appalto di segmento del ciclo operativo, in un opportuno quadro di garanzie. Ma certo bisognerebbe superare il dogma dell'inscindibilità, capendo che in questo non c'è volontà di danneggiare di nessuno».