



Dai Porti:

Trieste:

"...Commissione Camera ok Monfalcone in Authority ..."

(Ansa, Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime)

Livorno:

"...La Corte dei Conti promuove il Porto..." (Il Telegrafo)

"...L'autorità aderisce a Posto Occupato..."

(L'Informatore Navale, Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...Arriva la tassa a carico dei crocieristi..." (Civonline)

Brindisi:

"...Patroni Griffi: "In arrivo 40 mln per il Porto di Brindi"..." (NewSpam)

"...I trasporti via mare e via cielo..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"..."Costa Morena non è deposito..." (BrindisiReport)

Focus:

- **Cox: serve lavorare uniti per rilanciare il Sud**
(Gazzetta del Sud, Messaggero Marittimo, Giornale di Sicilia, Quotidiano di Sicilia, Stretto Web, Blog Sicilia)
- **I sindacati:<< Autoproduzione, le regole ci sono già>>**
(The MediTelegraph, Ferpress, Messaggero Marittimo)

Porti: Commissione Camera ok Monfalcone in Authority Trieste

"Valutato positivamente l'obiettivo di realizzare una sinergia tra gli insediamenti portuali di Trieste e di Monfalcone, come condizione funzionale ad un aumento di produttività, una maggiore efficienza ed efficacia dell'attività portuale e una connessa riduzione di costi, a tutto vantaggio del mercato e dei suoi utenti", la Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera ha dato "oggi parere favorevole allo Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento concernente l'inserimento del porto di Monfalcone nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale". Lo rende noto il relatore, Giorgio Brandolin (Pd). Si tratta, osserva Brandolin, di "un grande passo avanti per il futuro dello scalo monfalconese che rischiava altrimenti di rimanere 'nel limbo'. Adesso - aggiunge - trascorsi i tempi tecnici, il provvedimento sarà pubblicato e quindi diverrà efficace. Ricordo che questo risultato è stato possibile grazie anche alla richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, giunta lo scorso 16 settembre, elemento che ha reso possibile utilizzare il regolamento di delegificazione, autorizzato a modificare l'Allegato A della legge n. 84/1994, che elenca, per ciascuna Autorità di Sistema Portuale, i porti che ve ne fanno parte". (ANSA).

Monfalcone nella AdSp del Mare Adriatico Orientale

«Un grande passo avanti per il futuro dello scalo isontino»

TRIESTE – «Valutato positivamente l'obiettivo di realizzare una sinergia tra gli insediamenti portuali di Trieste e di Monfalcone, come condizione funzionale ad un aumento di produttività, una maggiore efficienza ed efficacia dell'attività portuale e una connessa riduzione di costi, a tutto vantaggio del mercato e dei suoi utenti», la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera ha dato «oggi parere favorevole allo Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento concernente l'inserimento del porto di Monfalcone nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale»

Lo rende noto il relatore, Giorgio Brandolin (Pd). Si tratta, osserva Brandolin, di «un grande passo avanti per il futuro dello scalo monfalconese che rischiava altrimenti di rimanere "nel limbo". Adesso – aggiunge – trascorsi i tempi tecnici, il provvedimento sarà pubblicato e quindi diverrà efficace. Ricordo che questo risultato è stato possibile grazie anche alla richiesta motivata della presidente della Regione interessata, giunta lo scorso 16 Settembre, elemento che ha reso possibile utilizzare il regolamento di delegificazione, autorizzato a modificare l'Allegato A della legge n. 84/1994, che elenca, per ciascuna Autorità di Sistema portuale, i porti che ve ne fanno parte».

Informazioni Marittime

Porti, Monfalcone nell'Authority di Trieste

La Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera ha dato ieri parere favorevole allo Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento concernente l'inserimento del porto di Monfalcone nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale.

Lo ha reso noto il relatore, Giorgio Brandolin (Pd), che sottolinea come sia stato positivamente valutato l'obiettivo di realizzare una sinergia tra gli insediamenti portuali di Trieste e di Monfalcone, come condizione funzionale ad un aumento di produttività, una maggiore efficienza ed efficacia dell'attività portuale e una connessa riduzione di costi, a tutto vantaggio del mercato e dei suoi utenti.

PIOMBINO

La Corte dei Conti promuove il porto

LA CORTE dei Conti promuove i bilanci dell'Autorità Portuale di Piombino, da poco confluita nell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno che comprende anche Livorno. «I dati contabili dell'Autorità portuale di Piombino – sostiene nella sua relazione – relativi agli esercizi finanziari dal 2012 al 2015, pur risentendo ancora della crisi che ha inciso globalmente sulle molteplici attività dell'ente, mostrano un miglioramento dovuto in larga misura agli interventi straordinari approntati dal Governo». Si tratta della reazione sul controllo relativo alla gestione finanziaria dell'Autorità piombinese dal 2012 a 2015. «Quanto viene ora evidenziato dalla magistratura contabile conferma il buon lavoro fatto dal Governo – commenta il sottosegretario Silvia Velo – e che la strada di investire sulla portualità è quella giusta. Nella relazione viene anche sottolineato che “ha contribuito alla ripresa economico finanziaria la messa in atto, da parte dell'Autorità portuale, di una più attenta gestione». La dote che l'Autorità piombinese ha portato è di tutto rispetto. Il solo risultato economico, nel 2015, è stato infatti di 8,6 milioni di euro e il patrimonio netto è cresciuto, passando dai 27,5 milioni del 2012 ai 46,8 milioni del 2015.

Livorno: L'authority aderisce a Posto Occupato

Livorno, 21 febbraio 2018 – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha aderito alla campagna "Posto Occupato". Lo ha fatto concretamente, destinando all'iniziativa una sedia della sala riunioni del quartier generale dell'Authority".

"Posto Occupato è un gesto concreto dedicato a tutte le donne vittime di violenza – ha detto il presidente dell'Authority, Stefano Corsini – Questo posto a Palazzo Rosciano vogliamo dedicarlo a loro. Il nostro è un appello ad impegnarci tutti assieme per tenere sempre alta l'attenzione e impedire che il problema si sottovaluti".

VIOLENZA SULLE DONNE

**A Palazzo Rosciano
una poltrona tutta 'rosa'**

LAZIO **FORTE** **Portofino** aderisce alla campagna 'Posto Occupato' destinando all'iniziativa una sedia della sala riunioni di Palazzo Rosciano. «Posto Occupato è un gesto dedicato alle donne vittime di violenza – dice il presidente Stefano Corsini – e questo posto lo dedichiamo a loro. Bisogna tenere alta l'attenzione e impedire che il problema si sottovaluti».



Arriva la tassa a carico dei crocieristi

CIVITAVECCHIA Arriva la tassa a carico dei crocieristi. A partire dal prossimo 1 giugno, ogni crocierista sbarcato o imbarcato a Civitavecchia sulle banchine in concessione dovrà versare 70 centesimi nelle casse dell'Autorità Portuale. La somma salirà ad 80 centesimi per i crocieristi che imbarcheranno e sbarcheranno nelle banchine non in concessione alla Roma Cruise Terminal. La tassa salirà poi nel 2019 a 1 euro e 69 centesimi indistintamente per ogni crocierista passato per Civitavecchia. Nel 2018, ad una prima stima, l'introduzione della maggiorazione dovrebbe portare nelle casse di Molo Vespucci una somma vicina ai 2 milioni di euro. C'è da dire che l'introduzione della tassa a carico dei crocieristi, non sarebbe stata accolta con particolare favore dall'associazione che raccoglie le compagnie armatoriali del traffico crocieristico. Sembra che la Clia, l'associazione mondiale dell'industria crocieristica, ha espresso il suo dissenso rispetto all'iniziativa dell'Autorità Portuale di Civitavecchia.

Tassa crocieristi, rimodulati anche i costi a carico degli armatori (Agg. 21/02 ore 18,58)

CIVITAVECCHI - Nel decreto che ha introdotto la tassa sui crocieristi, emanato nel novembre scorso, vengono rimodulati anche i costi a carico degli armatori delle navi passeggeri e ro-ro, in pratica per quanti gestiscono i collegamenti con la Sardegna, la Sicilia, la Spagna e la Tunisia. In questo caso, a parte un modesto incremento rispetto alle attuali tariffe per il periodo compreso tra il 1 gennaio e il 31 maggio, è poi prevista una progressiva diminuzione, nella misura di circa il 30% per quanto concerne i passeggeri in sbarco e in imbarco, che andrà a regime a partire dal 2019. Una diminuzione che, in qualche modo, andrà a compensare la fine degli incentivi che erano stati introdotti negli scorsi anni per favorire l'arrivo a Civitavecchia di nuovi traffici soprattutto in riferimento alle cosiddette "autostrade del mare".

Tassa crocieristi, Civitavecchia porto più costoso per gli armatori (Agg. 21/02 ore 20,23)

CIVITAVECCHIA – Destinata a far discutere la tassa sui crocieristi. Le casse di Molo Vespucci avevano assolutamente bisogno di poter contare su nuovi introiti, soprattutto alla luce della stangata subita con il contenzioso Total-Erg e adesso con la sentenza del Tar, che seppure sostanzialmente favorevole, ha comunque stabilito che l'Authority dovrà versare due milioni di euro a Palazzo del Pincio relativamente al 2015. Il problema è che con i nuovi aumenti, Civitavecchia continuerà a mantenere la poco simpatica leadership nazionale di porto più costoso per gli armatori e ciò potrebbe avere ripercussioni negative in funzione dell'acquisizione di nuovi traffici, se non, addirittura, per il mantenimento degli attuali.

Patroni Griffi: “In arrivo 40 mln per il porto di Brindisi”. Novità anche su crociere, Zes, circuito unico doganale e stazione marittima

BRINDISI – Prosegue incessante il lavoro dell’Autorità di Sistema Portuale dell’Adriatico Meridionale ed i primi rilevanti risultati iniziano a scorgersi all’orizzonte.

Si ricorderà che il progetto di banchinamento e la **realizzazione della retrostante cassa di colmata** tra il pontile del Petrolchimico e Costa Morena Est era finito sul tavolo interministeriale coordinato dal Ministro De Vincenti, ma prima ancora era stato candidato nell’ambito dei progetti prioritari dell’Area Logistica Integrata Appulo-Lucana. Ebbene, è notizia di pochi giorni fa la firma della dichiarazione d’impegno al finanziamento da parte del tavolo nazionale delle ALI, che garantirà l’arrivo di circa **40 milioni di euro** utili a completare il primo lotto dell’opera. La realizzazione di tale intervento è fondamentale per lo sviluppo del porto di Brindisi in quanto la cassa di colmata consentirà di dare seguito ai **dragaggi** dei fondali di **Costa Morena Est** prima (già in fase di finanziamento da parte del Tavolo nazionale delle ALI) e di **Sant’Apollinare** poi, fornendo così la possibilità di efficientare le banchine esistenti e di realizzarne di nuove.

Oltre a questo, l’AdSP sta procedendo con i lavori di fondazione della **nuova stazione marittima di Costa Morena-Punta delle Terrare** ed è giunta alla fase di collaudo del **piazzale di Costa Morena Est**, della **rete ferroviaria tra le banchine di Costa Morena Est e della piattaforma intermodale** (con annessa realizzazione dei passaggi a livello), del sistema di security e del consolidamento delle banchine di Punta delle Terrare. Il 28 febbraio, inoltre, scadranno i termini per la presentazione delle offerte nell’ambito del concorso di idee atto a trasformare **via Del Mare** in una luminosa galleria d’arte a cielo aperto.

E sulla concreta possibilità di ottenere il finanziamento per la realizzazione della cassa di colmata si riscontra la piena soddisfazione del Presidente dell’Authority, **Ugo Patroni Griffi**: “Abbiamo candidato il progetto della vasca di colmata ed abbiamo concrete possibilità di vederla finanziata l’opera nell’ambito del PON 2014-2020: ciò ci consentirebbe di effettuare i dragaggi. L’intervento consta di due lotti: il finanziamento in oggetto sarebbe di circa 40 milioni di euro e ci permetterebbe di completare il primo lotto (l’opera complessivamente vale circa 59 mln, ndr). Soluzioni alternative a quella della realizzazione della vasca di colmata, come ad esempio il deposito dei fanghi rivenienti dai dragaggi presso la colmata di Capo Bianco, non sono fattibili perché il deposito dei materiali è consentito per massimo 18 mesi, dopodiché devi dimostrare nell’arco dei 18 mesi che sai dove andare a collocarli in via definitiva. Se in parallelo non viene finanziata la vasca di colmata e non viene redatto un crono-programma, non si può procedere tecnicamente a soluzioni temporanee”.

Ed un’altra sfida interesserà da marzo l’Autorità di Sistema e la città di Brindisi tutta, ovvero il sistema di **accoglienza dei crocieristi**: “Firmeremo un protocollo con il Comune come è stato fatto lo scorso anno: giovedì sarò a Brindisi per discuterne con il Commissario”, annuncia Patroni Griffi. “Ciò si inserisce in una programmazione più strutturata che comprende tutti i porti pugliesi: abbiamo siglato un accordo con Puglia Promozione perché abbiamo la necessità di garantire una presenza stabile e qualificata nei porti, come d’altronde avviene già negli aeroporti. Stiamo realizzando assieme a Puglia Promozione un filmato promozionale che presenterò dal 5 all’8 marzo alla Fiera del Sea Trade, e con loro discuteremo anche degli info-point. Le potenzialità del traffico crocieristico sono ottime: certo, per quanto concerne le grandi navi da crociera la percentuale di passeggeri che resta a bordo è più consistente della media, però i dati di Brindisi, in questo senso, sono coerenti con quanto accade negli altri porti.

- segue

Penso comunque che nel caso di Brindisi si possa invogliare il crocierista a scendere perché il porto è integrato con la città e questo agevola il crocierista a visitare la città senza dover affrontare ulteriori costi legati all'escursionismo. Per tali ragioni voglio discutere con l'Amministrazione comunale per capire come sviluppare attività in sincrono con l'arrivo delle navi da crociera".

Assieme al Comune di Brindisi, poi, ci sarà da affrontare un altro discorso, ovvero la riqualificazione dell'**Area Ex Pol**, che passerà anche in questo caso attraverso la predisposizione di un concorso di idee: "Stiamo ultimando il piano di security: tra poco sarà pertanto utilizzabile il **circuito interno unico** e contestualmente stiamo predisponendo il concorso di idee per la riqualificazione dell'area Ex Pol".

Nell'ambito dei progetti candidati al Pon 2014-2020 è stato presentato anche quello riguardante la realizzazione dei **nuovi accosti di Sant'Apollinare**, ma per la realizzazione di questo intervento si lavora anche su altre soluzioni: "Abbiamo candidato al finanziamento del Pon 2014-2020 anche gli accosti di Sant'Apollinare: per questo progetto non siamo certi di ottenere il finanziamento come per la vasca di colmata ma siamo comunque confidenti. Riguardo Sant'Apollinare, comunque, abbiamo già risorse da mettere a disposizione dei privati: in questi giorni stiamo ultimando il **bando di concorso per il partenariato pubblico-privato**".

Infine, resta da comprendere quale impatto potrà avere sull'economia del territorio l'istituzione della **Zes**: "Innanzitutto sono soddisfatto per essere riuscito ad ottenere l'**inserimento nella Zes dell'intero demanio marittimo**: questo per Brindisi è molto importante perché vi rientra ad esempio l'**Area Ex Pol**, e ciò permetterà di agevolare la riqualificazione di quell'area anche con il coinvolgimento di privati. Stesso discorso per il **Capannone Montecatini** e per la realizzazione di un'ulteriore stazione marittima: tutti questi interventi vengono agevolati dai benefici legati alla Zes. Adesso bisognerà predisporre anche il pacchetto incentivante da proporre agli investitori, e su questo punto andremo a competere con le altre regioni. E' necessario inoltre tagliare i passaggi amministrativi e ciò può avvenire attraverso una **devoluzione dei poteri** in capo al Comitato della Zes, composto dall'Autorità portuale, dalla Regione, dal Ministero e dalla Presidenza del Consiglio: in presenza della Zes mi chiedo se sarebbe normale andare ancora a chiedere l'autorizzazione alla Provincia per effettuare un dragaggio. A Barletta ci ho messo due mesi per trovare la quadra sullo spostamento dei sedimenti: servirebbe quindi azzerare i passaggi burocratici così da accelerare i tempi. E poi bisogna andare a creare un pacchetto che vada oltre il credito d'imposta: penso agli incentivi che gli enti locali possono mettere sul piatto in termini di Irap, Tari, ecc".

I trasporti via mare e via cielo

IL PORTO

Si è insediato da poco il segretario generale dell'Autorità di sistema



Il segretario generale Tito Vespasiani

«Razionalizzare tutto per far tornare Brindisi la porta d'Oriente»

di Roberta DENETTO

Tito Vespasiani, nuovo segretario generale dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, è già operativo e inizia a entrare nel merito delle molteplici questioni legate allo sviluppo dei porti coinvolti nel sistema.

Da segretario quali sono i primi punti della sua agenda?

«Premetto un doveroso ringraziamento al presidente Patroni Griffi e al comitato di gestione che hanno riposto grande fiducia nella mia persona. Ho iniziato il 12 febbraio e sto cercando di comprendere al meglio le esigenze, per raggiungere un'adeguata funzionalità e per l'introduzione di metodi di trazione delle pratiche che assicurino la massima efficienza, per garantire una efficace e pronta risposta alle complesse e variegate domande dell'utenza portuale. Ho trovato nell'ente professionalità di alto profilo e tante persone dotate di grande capacità tecnica e amministrativa, ricche di passione per il lavoro. Sarà mia cura effettuare una ricognizione delle infrastrutture portuali e un esame delle principali questioni infrastrutturali dei cinque porti, riguardo all'avanzamento delle attività progettuali e alla realizzazione delle opere strategiche. Non trascurerò le questioni delle condizioni di sicurezza dei lavoratori, del decoro e della funzionalità, dell'accoglienza delle centinaia di migliaia di viaggiatori che attraversano i nostri scali marittimi, di un'attenta policy ambientale».

A Brindisi c'è stata una discussione sulla figura del segretario generale. In molti hanno chiesto a un brindisino per riequilibrare la rappresentanza locale.

«Non mi sembra essenziale la questione della provenienza geografica. Una volta nominato, il segretario generale deve assicurare imparzialità e pari dignità a tutti i porti del sistema. Anzi, talvolta un legame troppo stretto con una comunità può generare difficoltà in ordine all'autonomia di giudizio e alla neutralità, che costituiscono valori imprescindibili. Ovviamente un segretario generale proveniente da altra regione ha la necessità di qualche settimana in più di comprendere le problematiche e le dinamiche locali ma, superato questo breve periodo,

ciò che poi conta effettivamente è la capacità professionale, insieme all'indipendenza e alla correttezza».

Di cosa ha bisogno oggi tutto il sistema per esprimere al meglio le singole potenzialità?

«Serve un salto di qualità. I porti non possono più essere considerati soltanto luoghi di interscambio delle merci ma anelli di una più ampia catena logistica. Nel nuovo panorama economico internazionale il trasporto non si limita più al mero trasferimento delle merci da un luogo all'altro ma è ormai divenuto una parte integrante del processo produttivo e della sua economia. I più recenti studi ci dicono poi che il Mezzogiorno italiano, che vede nell'economia del mare uno dei principali fattori in grado di generare ricchezza ed occupazione, data anche la forte concentrazione di operatori qualificati, è il territorio nel quale si possono creare le condizioni di reale sviluppo competitivo a livello globale nei prossimi decenni. Una grande opportunità per il porto di Brindisi è lo sviluppo dello Short Sea Shipping ovvero il trasporto marittimo a corto raggio, tenuto conto della "risorsa del Mediterraneo" che sta acquisendo una rinnovata centralità».

Si è fatta già un'idea sul porto di Brindisi?

«È un'infrastruttura imponente, che deve essere razionalizzata per consentire di svolgere il ruolo storico che ha sempre avuto: vera e propria porta dell'oriente mediterraneo. Ho la fortuna di non dover inventare nulla: le linee di sviluppo sono state tracciate lucidamente dal Piano operativo triennale. Il terminal passeggeri Costa Morena Ovest, il progetto dei nuovi accosti di Sant'Apollinare e la soluzione dei problemi connessi al dragaggio costituiscono oggetti di particolare attenzione, in quanto opere assolutamente prioritarie. Sarà inoltre indispensabile l'avvio della messa in esercizio del nuovo raccordo ferroviario con la rete nazionale, attraverso l'individuazione di un efficiente modello di esercizio».

Non mi sembra essenziale la provenienza geografica
Assicuro imparzialità e pari dignità per tutti

La città Il futuro

Il 2017 registra qualche perdita sul fronte aerei Navi in aumento

LA FOTOGRAFIA

Passeggeri in lieve calo in un anno perso lo 0,2%

Torna a crescere il traffico cargo con 89 tonnellate nel 2017

Anche se novembre e dicembre si sono rivelati positivi, l'aeroporto di Brindisi ha comunque chiuso in negativo, per la prima volta negli ultimi anni, il bilancio dei passeggeri del 2017. Fra dal 2013, infatti, che il numero dei passeggeri in transito per lo scalo aereo messapico continuava a crescere ininterrottamente. Proprio nel 2014, tra l'altro, il "Papola-Casale" era riuscito a superare la quota di 2 milioni di passeggeri all'anno fino a raggiungere, nel 2016, il record di 2.329.509 passeggeri.

Quest'anno, invece, secondo i dati forniti da Assoaeroporti, l'associazione delle 35 società di gestione aeroportuale operanti presso 42 aeroporti civili italiani, i passeggeri in transito per lo scalo aereo brindisino sono stati 2.321.147, con una flessione dello 0,4 per cento rispetto all'anno precedente.

Spiriti, dunque, in un anno 8.362

passeggeri.

Secondo i dati di Aeroporti di Puglia, invece, nello scorso anno i passeggeri totali, tra arrivi e partenze, sono stati 2.317.763, in flessione dello 0,2 per cento rispetto ai 2.321.275 passeggeri del 2016. Pressoché identico il consuntivo riferito ai passeggeri di linea, dove si è passati dai 2.277.712 passeggeri del 2016 ai 2.281.208 dello scorso anno. Se la linea nazionale, con 1.780.015 passeggeri, pari al -1,4 per cento rispetto al dato 2016, scuote una serie di fattori esterni, tra i quali la riduzione delle frequenze autonomamente adottata da Ryanair a livello di network e dell'offerta Alitalia sui voli da/per Milano Linate, va evidenziato l'incremento del +6,05 per cento registrato dalla linea internazionale i cui passeggeri sono passati dai 472.608 del 2016 ai 501.193 dell'anno scorso».

Lasciamo ben sperare, tuttavia, i parziali di novembre e dicembre. Nel penultimo mese dell'anno, infatti, i passeggeri sono stati 149.757, vale a dire il 4,1 per cento in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A dicembre, invece, i passeggeri sono stati 151.485, vale a dire il 2 per cento in più rispetto allo stesso mese del 2016.

Altro dato positivo, sempre secondo i numeri forniti da Assoaeroporti, è

Accanto, il piazzale di Sant'Apollinare, tra il porto interno ed il porto medio, dove sorgerà la nuova banchina



- segue

occasione di crescita economica



I temi da affrontare

Quarto appuntamento con gli approfondimenti sui temi inerenti la città di domani.

Accogliamo idee e suggerimenti all'indirizzo email: brindisi@quotidianodipuglia.it.

quello che riguarda il traffico cargo, che dopo il picco del 2009, con 359 tonnellate, era precipitato anno dopo anno fino alle 15 tonnellate del 2016. Nel 2017, invece, il traffico è risalito a 89 tonnellate, dunque a risultati pre 2011.

Sono leggermente migliori invece, come visto anche nei giorni scorsi, i numeri relativi al traffico commerciale e passeggeri nel porto. La movimentazione delle merci in generale, infatti, è cresciuta del 2,9 per cento nei primi otto mesi dell'anno. A fare da traino al settore, con rinfuse solide e liquide in perdita, sono le merci in colli ed in particolare quelle containerizzate (+56,7 per cento).

Sul fronte passeggeri, invece, per i traghetti l'aumento è dello 0,3 per cento. Cresciuto in maniera notevole anche il numero degli imbarchi in home port dei crocieristi, passati da 5 a 15.873. Sul fronte dei transiti dei crocieristi, ovvero chi sbarca per le escursioni e poi si rimbarca, si passa dagli 806 del 2016 ai 59.712 del 2017. Un'esplosione (+389 per cento) che dovrebbe essere confermata anche per il 2018, visto che è ulteriormente aumentato il numero di scali previsti.

Dal punto di vista delle infrastrutture invece, a parte le polemiche sull'uti-

lità o meno delle nuove banchine per traghetti (ancora da realizzare) a Sant'Apollinare, il Forum Ambiente Salute e Sviluppo denuncia ancora una volta come le banchine ed i piazzali di Costa Morena siano utilizzati come deposito e non come snodo logistico per il trasporto di merci. Ma sui piazzali sono depositati ormai da tempo le tubazioni che serviranno per la realizzazione della Tap.

«Le aree occupate», denuncia il Forum, «sono oltre i 50mila metri quadri (con una richiesta di aumento) e rappresentano molto più del 50 per cento di quelle disponibili». Il canone annuo di 2,71 euro per metro quadro all'anno appare «decisamente non adeguato». Ma il vero problema è «l'occupazione di uno spazio per usi inadeguati».

F.R.P.

Container merci
via traghetto
Boom
del 56,7%

Forum all'attacco
«A Costa Morena
i tubi del Tap
sulle banchine»



Accanto, l'aeroporto "Papola Casale" di Brindisi visto dall'alto con la pista di atterraggio ed i parcheggi all'esterno

"Costa Morena non è un deposito per le tubazioni del gasdotto Tap"

Il Forum Ambiente Salute e Sviluppo chiede al presidente Ugo Patroni Griffi di non rinnovare la concessione e rientrare nella piena disponibilità dell'area

Riceviamo e pubblichiamo il seguente comunicato del Forum Ambiente salute e sviluppo sull'uso delle aree di Costa Morena

Dovrebbe essere del tutto scontato che l'uso delle aree portuali debba essere riservato esclusivamente ad aumentare il traffico considerando che la sua crescita può incidere in modo significativo sull'economia non solo cittadina ma dell'intero territorio. Non si fa, quindi, un buon servizio agli interessi del porto e della collettività se con l'utilizzo di dette aree non si perseguono tali finalità. Se per la realizzazione di Costa Morena sono state impegnate ingenti risorse pubbliche, dotando tale area di binari per collegamento ferroviario, è perché la si è ritenuta strategicamente importante e fortemente appetibile per finalità logistiche e intermodali. Pertanto il suo uso, per scopi diversi da quelli sopra menzionati, può essere raffigurato, di fatto, come un danno per le attività portuali e conseguentemente per l'economia del territorio.

Il diverso utilizzo in questo caso, è l'uso dei piazzali come deposito per i tubi della società Tap (Trans Adriatic Pipeline). Infatti, per conto della Tap, la società Peyrani srl (impresa portuale), ha chiesto in concessione vaste aree dei piazzali di Costa Morena per lo stoccaggio delle tubazioni che dovranno servire per la realizzazione del metanodotto. Le aree occupate sono oltre i 50mila metri quadrati (con una richiesta di aumento) e rappresentano molto più del 50 per cento di quelle disponibili, non considerando ovviamente le aree di banchina, della viabilità e altro.

La concessione rilasciata, nel periodo di commissariamento, viene rinnovata annualmente ma pare ovvio che sarà protratta sino alla fine dei lavori del metanodotto. Il canone annuo stabilito è di 2,71 euro per metro quadrato che appare, in considerazione dei vari servizi implicitamente inclusi, come ad esempio la guardiania, decisamente non adeguato. Ma tale aspetto è senza dubbio di secondo piano, poichè il vero cuore del problema è l'occupazione di uno spazio per usi inadeguati. E' quindi importante liberare l'area in questione per riportarla nella disponibilità degli operatori per le attività per le quali è stata concepita e realizzata.

PUBBLICITÀ

[inRead invented by Teads](#)

Si chiede, pertanto, al presidente dell'AdSP del Mare Adriatico-Meridionale, prof. Ugo Patroni Griffi, di rivedere tale situazione non rinnovando la concessione e rientrare nella piena disponibilità dell'area di Costa Morena negli interessi generali del porto, soprattutto in previsione della definizione della Zes (Zone economiche speciali).

Il responsabile del corridoio scandinavo-mediterraneo ha chiuso il suo tour ieri a Gioia Tauro

Cox: serve lavorare uniti per rilanciare il Sud

Alfonso Naso gioia tauro Le potenzialità ci sono, e lo sanno tutti, ma lo scenario del porto di Gioia Tauro non è dei migliori. Ieri lo ha visitato il Coordinatore del Corridoio Europeo Pat Cox in Calabria. Cox ha incontrato il management dell' **Autorità** Portuale di Gioia Tauro, i terminalisti e successivamente ha visitato il porto, su invito dell' **Autorità** **marittima**, i terminal contenitori ed automotive. L'incontro, che si è svolto presso la sede dell' **Autorità** Portuale, ha avuto inizio con i ringraziamenti e la breve introduzione sugli obiettivi della visita da parte di Alessandra Arcodia, fondatrice e direttrice Affari Europei dell' associazione successivamente sono seguiti gli interventi dell' assessore Russo che ha spiegato; del presidente Comitato per le Politiche di Coesione Territoriale di Confindustria, Natale Mazzuca; del segretario Generale dell' **Autorità** Portuale di Gioia Tauro, Spatafora; di De Bonis per Autoterminal e di Testi per Mct. I lavori sono stati chiusi dall' intervento conclusivo del Coordinatore del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, Pat Cox. Il Coordinatore Cox nel suo intervento conclusivo ha sintetizzato alcune considerazioni relative alla visita ufficiale compiuta in Calabria e Sicilia. Ha sottolineato che «se si vuole organizzare una strategia coerente, occorre lavorare insieme per lo sviluppo del Sud d' Italia. Non è possibile prevedere la programmazione europea nella fase successiva al 2020, ma è fondamentale parlare adesso dei piani futuri. Quindi mi complimento con la Regione Calabria per aver sviluppato le proposte inserite nel piano e per aver proiettato le strategie di sviluppo della Calabria in una prospettiva futura. Condivido, inoltre, la necessità, rimarcata anche nell' intervento del professore Russo, di puntare sulla ricerca e sulla formazione». Cox ha poi aggiunto che serve una indicazione da parte del Governo Italiano dello scalo che si pone come punto di collegamento con l' Africa. Infine, prima di fare una visita dello scalo a bordo di una barca, sul ponte sullo Stretto ha detto: «non è nella lista attuale del corridoio europeo. Se l' Italia vuole rivedere questa scelta dovrà farlo in vista della rimodulazione dei fondi europei dopo il 2020» e sulla Zes si è smarrito rimandando alla Regione.

ALFONSO NASO

Messaggero Marittimo

Gioia Tauro ultima tappa della visita di Pat Cox

Incontro con istituzioni ed operatori nella sede dell'Autorità portuale

GIOIA TAURO – Il porto di Gioia Tauro è stata l'ultima tappa della visita ufficiale del coordinatore del Corridoio europeo Pat Cox in Calabria. Cox ha incontrato il management dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, i terminalisti e successivamente ha visitato il porto, su invito dell'Autorità marittima, i terminal contenitori ed automotive.

L'incontro, che si è svolto nella sede dell'Authority, ha avuto inizio con i ringraziamenti e la breve introduzione sugli obiettivi della visita da parte di Alessandra Arcodia, fondatrice e direttrice Affari europei dell'associazione non profit Wisdo Public Policy & Management. Successivamente – informa l'ufficio stampa della Regione Calabria – sono seguiti gli interventi dell'assessore Russo; del presidente Comitato per le Politiche di coesione territoriale di Confindustria, Mazzuca; del segretario generale dell'Autorità portuale, Spatafora; di De Bonis per A.D. Autoterminal e di Testi per Mct. A chiudere i lavori, l'intervento di Pat Cox.

Durante l'incontro ci si è soffermati sul sistema dei trasporti della Calabria e del porto di Gioia Tauro nel contesto europeo.

Lo scalo gioiese rappresenta per la Calabria un punto decisivo che ha dimostrato come, una buona intuizione imprenditoriale, sostenuta da idonee capacità realizzative e da una collaborazione virtuosa tra partner pubblici e privati, possa permettere la realizzazione di iniziative imprenditoriali di grandi dimensioni, anche in un territorio complesso come quello della Calabria.

Dal 1995 fino al 2008, il porto di Gioia Tauro è cresciuto oltre le aspettative iniziali grazie soprattutto al successo del transhipment, che ha portato molte linee di navigazione a utilizzare Gioia Tauro come punto di snodo dei traffici internazionali di merce containerizzata.

Oggi, lo sviluppo del porto di Gioia Tauro e di tutta l'area che lo circonda non può essere legato solamente al transhipment, che continua ad essere architrave del porto, ma richiede iniziative finalizzate alla creazione delle condizioni necessarie per attrarre sul territorio imprese logistiche e industriali, italiane ed estere.

Il coordinatore Cox nel suo intervento conclusivo ha sintetizzato alcune considerazioni relative alla visita ufficiale compiuta in Calabria e Sicilia. Ha sottolineato che «se si vuole organizzare una strategia coerente, occorre lavorare insieme per lo sviluppo del Sud d'Italia. Non è possibile prevedere la programmazione europea nella fase successiva al 2020, ma è fondamentale parlare adesso dei piani futuri. Quindi mi complimento con la Regione Calabria per aver sviluppato le proposte inserite nel piano e per aver proiettato le strategie di sviluppo della Calabria in una prospettiva futura. Condivido, inoltre, la necessità, rimarcata anche nell'intervento del prof. Russo, di puntare sulla ricerca e sulla formazione».

La visita in Calabria del coordinatore del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, rientrava tra gli eventi del programma Tranmed, promosso dall'associazione Wisdo, che ha l'obiettivo di promuovere lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, e che, nell'ultimo anno, ha instaurato un intenso dialogo con la Commissione europea per dare alla Calabria e alla Sicilia un ruolo non periferico, ma strategico all'interno del corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Inequivocabili le dichiarazioni del commissario europeo Pat Cox: «Le decisioni sui porti "core" vengono prese dai vostri rappresentanti»

Se Messina perde l' Authority, la colpa è solo della politica

«Le decisioni sull' essere o no un porto "core" vengono prese dai vostri rappresentanti eletti». La semplice, quasi lapalissiana, osservazione fatta martedì pomeriggio dal coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo Pat Cox, durante la sua visita a Messina, suona come un implacabile atto d' accusa nei confronti della nostra classe politica degli ultimi decenni. Se si è arrivati al punto in cui tutto è a rischio ed è avvolto nella più totale incertezza - l' Autorità portuale, la sua autonomia gestionale, l' istituzione della Zona economica speciale, il ruolo e il prestigio stesso della nostra Città metropolitana -, è perché la rappresentanza politica non è stata all' altezza. Se lo fosse stato, oggi Messina e Milazzo sarebbero nella lista dei porti "core", cioè quei porti considerati prioritari dall' Unione europea e facenti parte della Rete Ten-T che unisce le principali rotte del Vecchio Continente. Se Messina e Milazzo fossero da tempo porti "core", non ci sarebbe stato neppure un dubbio sul mantenimento dell' Autorità portuale dello Stretto, senza bisogno di accorpamenti a destra e a manca, con il porto "inglobatutto" di Gioia Tauro o con l' asse Catania-Augusta che trova diverse "sponde" nella nostra città, tra politici e imprenditori del settore. Le nuove Autorità di sistema portuale - come dichiarato in tutte le salse dal ministro Graziano Delrio - sono state fatte coincidere proprio con i porti "core" italiani. La Gazzetta lo ha scritto infinite volte: era e continua a essere solo una questione di volontà politica, i numeri e le analisi tecniche non c' entrano nulla, perché se si fosse giudicato su di essi, i nostri porti sarebbero stati riconosciuti per quelli che sono, un sistema autonomo e tra i più importanti del Sud. Cox, che non è un politico a caccia di voti per le prossime elezioni italiane del 4 marzo, lo ha detto con forza: «Messina ha tutte le caratteristiche per essere porto "core", è una grande ricchezza per la Sicilia ed è uno dei porti più importanti d' Italia. Il suo ruolo non è diminuito dal fatto di non essere in quella lista, anche se non posso negare che avrebbe dei vantaggi dal diventare porto "core"». Più chiaro di così.

E prendendo spunto dalle dichiarazioni del commissario europeo, interviene Gabriele Siracusano,

-segue

candidato di Liberi e Uguali alle Politiche: «Secondo Cox il porto di Messina ha tutte le caratteristiche per essere un "porto core" ed auspica che in vista della predisposizione del nuovo regolamento europeo dei Trasporti 2022-23, il Parlamento Italiano prenda quelle decisioni necessarie per inserire anche Messina. Il coordinatore europeo del corridoio Scandinavo-Mediterraneo parla da tecnico, non da politico, ma, come ho già sottolineato, a causare l'attuale problematica situazione del porto di Messina è stata proprio l'assenza della politica messinese. Chi ha rappresentato il nostro territorio in Parlamento non ha esercitato il suo ruolo come avrebbe dovuto, anzi, ha preso decisioni diametralmente opposte. Se Messina non è porto "core" la responsabilità è solo ed esclusivamente di chi ha governato, ai vari livelli, e di chi non ha saputo battersi per ottenere quello che ci spettava. A causa del fatto che non siamo porto "core", nonostante i numeri, l'Authority di Messina è stata accorpata a Gioia Tauro, con una decisione scellerata addirittura avallata e sponsorizzata da alcuni parlamentari messinesi. Ma c'è ancora tempo per riparare ai danni fatti in questi ultimi anni e lo potrà fare solo chi sarà chiamato a rappresentare la città in Parlamento».(l.d.)

Ponte sullo Stretto, Cox: "Non è nella lista del corridoio europeo"

Ponte sullo Stretto, Cox: "Non è nella lista del corridoio europeo" 21 Febbraio 2018 Pat Cox GIOIA TAURO. «Il Ponte sullo Stretto di Messina non è nella lista attuale del corridoio europeo. Se l'Italia vuole rivedere questa scelta dovrà farlo in vista della rimodulazione dei fondi europei dopo il 2020». Lo ha detto Pat Cox, coordinatore europeo del Corridoio scandinavo - mediterraneo parlando con i giornalisti a margine della visita della delegazione europea al Porto di Gioia Tauro. «E' ovvio - ha aggiunto Cox - che occorre un'analisi seria sui costi e benefici della struttura. Ovviamente saranno i Paesi membri a decidere le priorità e a chiedere all'Unione Europea l'inserimento di opere come questa, ma allo stato il ponte non è nella lista dell'Ue». «Il nostro obiettivo rimane il collegamento tra Sicilia e Calabria, quindi il ponte sullo Stretto». Alla delegazione europea guidata dal coordinatore del Corridoio scandinavo-mediterraneo, Pat Cox, l'assessore regionale siciliano alle Infrastrutture, Marco Falcone, ha ribadito alcune priorità della Regione nell'incontro avvenuto ieri ad Augusta, luogo che ospita un polo petrolchimico e un porto commerciale. «Cox ci ha detto che se governo nazionale e regionale entrano in sintonia, il ponte sullo Stretto potrà essere realizzato», ha concluso Falcone. «Sono qui per invitare la Sicilia a progettare e creare piani di sviluppo maturi finalizzati all'occupazione e alla crescita economica - ha detto Cox -. Il mancato decollo economico del Sud Italia è in parte dovuto alla perdita della competitività e alle gravi lacune infrastrutturali dell'area». Il presidente di Confindustria Siracusa, Diego Bivona, ha sottolineato che dal porto di Augusta transita il 65% dell'export regionale (oltre 5 miliardi di euro) prodotto dalle aziende del petrolchimico; le industrie del settore che utilizzano il porto contribuiscono con 23 milioni di euro a sostenere le entrate correnti dell'Autorità portuale. Il ponte sarebbe la vera risposta alla continuità territoriale. Ma tutto rischia di impattare con il piano paesaggistico che interviene anche nelle aree retro-porto della Zes». © Riproduzione riservata.

Il coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo -Mediterraneo, Pat Cox, in visita in Sicilia

Sviluppo dei trasporti per la crescita dell'occupazione e dell' economia

"Il mancato decollo del Sud Italia dovuto in parte alle gravi lacune infrastrutturali"

PALERMO - Il Porto di Palermo è stata la prima tappa della visita, in Sicilia e Calabria, di Pat Cox, coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo -Mediterraneo, che collega la Scandinavia a Malta, passando per la Germania e l' Italia.

L' obiettivo della visita, promossa e organizzata dall' associazione non profit WISDO Public Policy & Management, è offrire al coordinatore, massimo esponente della Commissione Europea per lo sviluppo delle reti di trasporto trans-europee, una visione reale della situazione relativa alle infrastrutture di trasporto nella parte sud del corridoio. Inoltre, si vuole cogliere l' opportunità di confronto con le **Autorità** regionali e i principali stakeholders nel settore dei trasporti.

Pat Cox ha incontrato, presso il Porto di Palermo, il presidente dell' **Autorità Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti. L' incontro è stato introdotto dalla direttrice di WISDO Affari Europei, Alessandra Arcodia, che ha rilevato la grande opportunità offerta dalla presenza del coordinatore europeo in Sicilia per incoraggiare lo sviluppo delle carenti infrastrutture trasportistiche della nostra regione: "Con questa visita - spiega la Arcodia - WISDO ha creato la possibilità di un dialogo diretto tra l' Unione Europea e gli attori

regionali, è stata un valido supporto per rappresentare le istanze locali presso le istituzioni europee".

Il presidente Monti ha ribadito nel suo intervento l' importanza della visita di Pat Cox, al quale sono stati illustrati i più importanti progetti che, uno dopo l' altro, costituiranno il porto del futuro: "Alcune opere le stiamo già realizzando con fondi ministeriali e Pon, come quelli impiegati per lo scalo di Termini Imerese. Palermo non è la coda di un Corridoio e non fa parte dello stesso perché luogo di coesione sociale ma perché rappresenta un punto di crescita e di competitività dell' intero Scan-Med".

"Sono qui per invitare la Sicilia a progettare e creare piani di sviluppo maturi finalizzati all' occupazione e alla crescita economica", ha detto Cox.

"Il mancato decollo economico del Sud Italia - ha continuato - è in parte dovuto alla perdita della competitività e alle gravi lacune infrastrutturali dell' area. Il governo regionale dovrebbe svolgere un

-segue

ruolo più determinante per il Corridoio, ponendosi come un collegamento tra gli attori locali e l'Europa". I temi principali della visita sono stati oggi, e continueranno a essere nei prossimi due giorni, ad Augusta, a Messina e in Calabria, la multimodalità e l'efficienza economica delle infrastrutture di trasporto, elementi chiave nella promozione dello sviluppo economico delle regioni meridionali.

Riprende Cox: "Nel programma di investimenti europei nel settore dei trasporti 2014/2020 il 97% delle risorse è già impegnato ma è anche possibile che alcuni fondi non utilizzati da altri paesi torneranno a destinazione e potranno essere avviati nuovi bandi".

Il report mostra una situazione drammatica per la Sicilia: un crollo del PIL pari al -13,1% nel periodo 2008-2014; un reddito pro-capite medio pari a meno della metà del reddito pro-capite di un abitante della provincia autonoma di Bolzano e perfino più basso del reddito pro-capite di un cittadino di alcune regioni dell'Ungheria o della Bulgaria.

Le giovani generazioni sono le più colpite: tra il 2002 e il 2014 sono emigrati dal Sud verso il Centro Nord 1 milione 627 mila persone di cui il 73% giovani (il dato considera solo i trasferimenti di residenza). Per la prima volta dal dopoguerra la povertà colpisce maggiormente i giovani: i figli sono più poveri dei loro padri.

FRANCESCO SANFILIPPO

Ponte dello Stretto attualmente non in lista "Corridoio europeo"

GIOIA TAURO - "Il Ponte sullo Stretto di Messina non è nella lista attuale del corridoio europeo. Se l'Italia vuole rivedere questa scelta dovrà farlo in vista della rimodulazione dei fondi europei dopo il 2020". Lo ha detto Pat Cox, coordinatore europeo del Corridoio scandinavo-mediterraneo parlando con i giornalisti a margine della visita della delegazione europea al Porto di Gioia Tauro. "È ovvio - ha aggiunto Cox - che occorre un'analisi seria sui costi e benefici della struttura. Ovviamente saranno i Paesi membri a decidere le priorità e a chiedere all'Unione Europea l'inserimento di opere come questa, ma allo stato il ponte non è nella lista dell'Ue".

Ponte sullo Stretto, Pat Cox: "l' Italia può inserirlo nel corridoio europeo nel 2020

Pat Cox , coordinatore europeo del Corridoio scandinavo - mediterraneo parlando con i giornalisti a margine della visita della delegazione europea al Porto di Gioia Tauro ha parlato sul Ponte sullo Stretto

" Il Ponte sullo Stretto di Messina non e' nella lista attuale del corridoio europeo. Se l' Italia vuole rivedere questa scelta dovra' farlo in vista della rimodulazione dei fondi europei dopo il 2020 ". Lo ha detto Pat Cox , coordinatore europeo del Corridoio scandinavo - mediterraneo parlando con i giornalisti a margine della visita della delegazione europea al Porto di Gioia Tauro. " E' ovvio - ha aggiunto Cox - che occorre un' analisi seria sui costi e benefici della struttura. Ovviamente saranno i Paesi membri a decidere le priorita' e a chiedere all' Unione Europea l' inserimento di opere come questa, ma allo stato il ponte non e' nella lista dell' Ue " .

Pat Cox inaugura la sede di Augusta della Fondazione Centro Servizi Mare di Bruxelles (VIDEO E FOTO)

All'interno della sede dell'autorità portuale di sistema di Augusta, il coordinatore Pat Cox, massimo esponente della Commissione Europea per lo sviluppo del Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" delle reti di trasporto trans-europee (TEN-T), con il responsabile Francesco De Rosa, ha inaugurato la prima sede operativa in Italia della Fondazione Centro Servizi per il Mare di Bruxelles. Si tratta di uno spazio dedicato alle imprese pubbliche e private del comparto marittimo per facilitare le connessioni tra l'amministrazione dell'Ue e la logistica intermodale con il relativo bacino di utenti, oltre 350 mila imprese cui si sommano le organizzazioni, pubbliche o private, per lo sviluppo di un sistema logistico moderno ed efficiente nell'area Mediterranea che generi valore ai suoi utenti e al territorio tramite l'accesso diretto al fondo European Connecting Facilities. "Nella lista europea delle opere di priorità la Sicilia non esiste. Il tasso di conversione delle proposte in progetti è talmente lento che la nostra perde i fondi Ue, i numeri parlano da soli. L'Irlanda era lo stato più povero dell'Ue, oggi sarebbe medaglia d'oro per spesa/progetti realizzati, la Sicilia sarebbe in fondo alla classifica". Il coordinatore Pat Cox si è congratulato per l'efficienza dell'Autorità portuale di Augusta e con la Fondazione Centro Servizi per il Mare di Bruxelles che ha seguito gli unici due progetti italiani che hanno avuto accesso al credito comunitario. "Il Mediterraneo sarà al centro dell'agenda Ue dei prossimi anni, questa sede per l'intera area è già un ponte con l'Europa" ha ribadito il coordinatore del Corridoio ScanMed. "Oggi che non ci sono più risorse per il pubblico e per il privato, l'unica via d'uscita è il lavoro in sinergia - sottolinea Francesco De Rosa, responsabile del CS Mare di Bruxelles - il primo definisce le strategie e il secondo contribuisce, anche economicamente, ad avviare i progetti che una volta messi in rete restituiscono ricchezza. L'apertura della sede operativa ad Augusta ha un significato simbolico e strategico, perché la Sicilia può rappresentare il punto d'interconnessione di tutta l'area mediterranea, dove passa il 40% del traffico merci mondiale che oggi entra dal Canale di Suez ed esce dallo stretto di Gibilterra. Intercettarlo con un sistema integrato di porti e autostrade del mare vuol dire creare benessere per l'Europa e per l'intero sistema Paese. Come Fondazione crediamo che il rilancio

-segue

dell' Italia passi dal Meridione e per questo vogliamo essere in prima linea per agevolare le imprese a entrare nel sistema Connecting Europe Facilities, per accedere alle risorse dell' Unione europea". All' incontro con il Commissario Ue Pat Cox, tra gli altri, erano presenti il presidente dell' Autorità portuale di sistema della Sicilia orientale Andrea Annunziata , il segretario generale dell' AdSP Mare Sicilia Orientale, Carlo Guglielmi ; il direttore marittimo della Sicilia Orientale, contrammiraglio Gaetano Martinez ; l' ammiraglio della Marina Militare Nicola De Felice , il comandante del Porto di Augusta Attilio Montalto , il commissario dell' Autorità portuale di Messina **Antonino De Simone** , la direttrice Affari Europei di WISDO, Alessandra Arcodia , , il rappresentante di Rfi Andrea Esposito , l' assessore regionale alle Infrastrutture Marco Falcone , l' eurodeputato del Ppe e membro della Commissione Tran, Salvo Pogliese , il deputato regionale Di Siracusa, Giovanni Cafeo , il sindaco di Siracusa Cettina Di Pietro , il sindaco di Melilli, Giuseppe Carta , il presidente di Confindustria Siracusa, Diego Bivona e il direttore di Confindustria Catania, Giovanni Grasso . La visita è stata promossa dall' associazione no profit WISDO Public Policy & Management. "Siamo qui per individuare i punti di non connessione, incoraggiando la multimodalità. Il sistema portuale Malmoe-Copenaghen è un esempio europeo per cooperazione, specializzazione e redditività - ha spiegato il coordinatore europeo Pat Cox - Dovete farlo anche voi nel Meridione d' Italia, al Sud d' Europa avete gli stessi problemi. È tutta La macroregione meridionale che soffre, dovete avere una voce unica e chiunque abbia una rappresentanza politica ha il dovere di essere presente nei luoghi dove l' Europa prende le decisioni. Dimenticate le agende locali e fate come gli scandinavi, 11 milioni di abitanti di Stati diversi che ragionano in un' unica direzione. Fissate le priorità, portatele a Roma, poi noi vi aiuteremo. Non c' è una porta secondaria per entrare a Bruxelles. Prendete questa mia visita come una sorta di sveglia, dobbiamo trovare i meccanismi per lavorare insieme e per venire qui in Sicilia con la stessa frequenza con cui andiamo in Svezia". Al termine della giornata, prima di proseguire la sua visita a Messina e a Gioia Tauro, il coordinatore europeo ha voluto esprimere alla Sicilia il proprio ringraziamento alla Sicilia per le azioni di soccorso e accoglienza ai migranti, "la risposta migliore a chi in Europa vuole solo alzare muri e barriere" . di Redazione facebook twitter google+ 0 condivisioni.

I sindacati: «Autoproduzione, le regole ci sono già»

Roma - Sull'autoproduzione le regole ci sono già, basta che chi deve fare i controlli li faccia, Autorità marittima *in primis*. Provare a ridiscutere nuovamente il tema, passando per il regolamento sull'equo accesso alle infrastrutture dell'Art - così come proposto da Assarmatori - ha il sapore di una forzatura

Roma - Sull'autoproduzione le regole ci sono già, basta che chi deve fare i controlli li faccia, a partire dall'Autorità marittima. Provare a ridiscutere nuovamente il tema, passando per il regolamento sull'equo accesso alle infrastrutture dell'Art - così come proposto dagli armatori di Confcommercio (Assarmatori) - ha il sapore di una forzatura. Questo il parere dei sindacati dei trasporti.

«Rimangono decisamente contrari alla liberalizzazione delle autorizzazioni del lavoro in autoproduzione nelle operazioni marittime e portuali». È quanto affermano unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, in merito al regolamento sull'equo accesso alle banchine su cui sta lavorando l'Autorità di regolazione dei Trasporti e sui cui si stanno esprimendo le associazioni del settore.

«Ci preoccupano le recenti dichiarazioni della neo-costituita associazione datoriale Assarmatori - proseguono le tre organizzazioni sindacali - **che in assenza del regolamento ministeriale che regola le concessioni portuali** alle cosiddette imprese ex articolo 18 (i terminalisti, *ndr*) *previste dalla legge 84/94 sui porti, creano ulteriore confusione circa le competenze attribuibili sulla materia all'Autorità»*.

«Da sempre - spiegano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - **per noi l'autoproduzione deve essere autorizzata solo nei porti dove non sia possibile avvalersi dei lavoratori portuali**, come già ribadito nei contratti di lavoro internazionali del settore marittimo, **e comunque l'autoproduzione può essere autorizzata, solo per ogni singola toccata, alle navi dotate di mezzi adeguati alle operazioni da svolgere, con personale esclusivamente dedicato all'esercizio di tali operazioni, non fungibile, assunto con libretto di navigazione e aggiunto in tabella minima di sicurezza**. Un'impostazione diversa metterebbe seriamente a rischio gli equilibri degli organici dei porti e sottrarrebbe marittimi dal compito, contrattuale e normativo, riferito alla conduzione e all'ordinaria manutenzione della nave».

-segue

Secondo i tre sindacati infine «**il sistema di relazioni industriali tra le parti deve saper cogliere i bisogni reali e complessivi**, in un contesto in continua evoluzione, incentrando il confronto sul tema del rilancio post crisi e sulle regole contrattuali con il quale svilupparlo. Questo soprattutto alla vigilia del primo incontro per l'apertura formale del negoziato per il rinnovo del contratto nazionale del comparto marittimo, scaduto il 31 dicembre scorso, e in vista del rinnovo di quello dei lavoratori dei porti che scade alla fine del 2018».

«Penso - spiega Ettore Torzetti, responsabile nazionale Portualità della Fit Cisl - **che nei porti dovrebbe essere avviata una campagna di sensibilizzazione**, in particolare dell'Autorità marittima: **le navi devono partire e arrivare sempre rizzate**. Dovrebbero esserci sempre delle persone che a bordo nave control-

Carbuné, sciopero in corso a Sampierdarena

Genova - Bloccato l'accesso ai terminal Rebora e Rinfuse: «Ancora senza risposte sul nostro futuro». Con la Pietro Chiesa anche i sindacati.

Genova - Dalle prime ore di questa mattina le operazioni nella maggior parte del porto di Sampierdarena sono bloccate per lo sciopero della compagnia Pietro Chiesa.

I 30 soci dei carbuné hanno formato un picchetto al varco che conduce ai terminal Rebora e Rinfuse «per i ritardi e le mancate risposte» da parte dell'Authority sul progetto di fusione della compagnia con la Culmv. Lo stop alle operazioni dovrebbe durare almeno 24 ore «ma potrebbe estendersi se non arriveranno certezze sulla soluzione» spiega il console Tirreno Bianchi.

Accanto ai carbuné sono scesi in campo anche i sindacati.

Porti: Sindacati, contrari alla liberalizzazione del lavoro in autoproduzione

(FERPRESS) – Roma, 21 FEB – “Rimaniamo decisamente contrari alla liberalizzazione delle autorizzazioni del lavoro in autoproduzione nelle operazioni marittime e portuali”. E’ quanto affermano unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, in merito al regolamento sull’equo accesso alle banchine su cui sta lavorando l’Autorità di Regolazione dei Trasporti e sui cui si stanno esprimendo le associazioni del settore.

“Ci preoccupano le recenti dichiarazioni della neo costituita associazione datoriale AssArmatori – proseguono le tre organizzazioni sindacali – che, in assenza del regolamento ministeriale che regola le concessioni portuali alle cosiddette imprese ex articolo 18 previste dalla legge 84/94 sui porti, creano ulteriore confusione circa le competenze attribuibili sulla materia all’Autorità”.

“Da sempre – spiegano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti – per noi l’autoproduzione deve essere autorizzata solo nei porti dove non sia possibile avvalersi dei lavoratori portuali, come già ribadito nei contratti di lavoro internazionali del settore marittimo, e comunque l’autoproduzione può essere autorizzata, solo per ogni singola ‘toccata’, alle navi dotate di mezzi adeguati alle operazioni da svolgere, con personale esclusivamente dedicato all’esercizio di tali operazioni, non fungibile, assunto con libretto di navigazione e aggiunto in tabella minima di sicurezza. Un’impostazione diversa metterebbe seriamente a rischio gli equilibri degli organici dei porti e sottrarrebbe marittimi dal compito, contrattuale e normativo, riferito alla conduzione e all’ordinaria manutenzione della nave”.

Secondo i tre sindacati infine “il sistema di relazioni industriali tra le parti deve saper cogliere i bisogni reali e complessivi, in un contesto in continua evoluzione, incentrando il confronto sul tema del rilancio ‘post crisi’ e sulle regole contrattuali con il quale svilupparlo. Questo soprattutto alla vigilia del primo incontro per l’apertura formale del negoziato per il rinnovo del contratto nazionale del comparto marittimo, scaduto il 31 dicembre scorso ed in vista del rinnovo di quello dei lavoratori dei porti che scade alla fine del 2018”.

Sindacati: no al lavoro in autoproduzione nei porti

«Da autorizzare solo negli scali in cui non ci siano portuali»

GENOVA – «Rimaniamo decisamente contrari alla liberalizzazione delle autorizzazioni del lavoro in autoproduzione nelle operazioni marittime e portuali». Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uil-trasporti chiariscono così la loro posizione riguardo alle misure cui sta lavorando l'Autorità di regolazione dei Trasporti sull'equo accesso alle banchine portuali e su cui stanno presentando osservazioni le organizzazioni del settore.

«Ci preoccupano le recenti dichiarazioni della neo costituita associazione datoriale AssArmatori che – fanno sapere i tre sindacati -, in assenza del regolamento ministeriale sulle concessioni portuali alle imprese ex articolo 18 previste dalla legge 84/94 sui porti, creano ulteriore confusione circa le competenze attribuibili sulla materia all'Autorità».

Secondo AssArmatori il regolamento dell'Autorità potrebbe affrontare anche la questione dell'autoproduzione, cioè la possibilità di effettuare operazioni portuali con il personale della nave invece di utilizzare i lavoratori del porto.

«Per noi da sempre l'autoproduzione deve essere autorizzata solo negli scali in cui non sia possibile avvalersi dei lavoratori portuali, come già ribadito nei contratti di lavoro internazionali» replicano Filt, Fit e Uiltrasporti sottolineando che in ogni caso «può essere autorizzata solo per ogni singola "toccata" alle navi dotate di mezzi adeguati alle operazioni e con persona esclusivamente dedicato».

Ricordiamo che il mese scorso, L'Autorità di regolazione dei Trasporti ha avviato una consultazione pubblica relativa alla regolazione che stabilisce prime misure inerenti a metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.

I soggetti interessati hanno avuto tempo fino al 2 Febbraio per formulare le proprie osservazioni che sono state discusse l'8 Febbraio durante un'audizione pubblica che si è tenuta nella sede di Art al Lingotto di Torino. Il documento posto in consultazione è pubblicato sul sito Internet dell'Autorità.

Le prime misure contenute nello schema di atto di regolazione posto in consultazione riguardano le concessioni di aree e banchine portuali, le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, l'implementazione di meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori, nonché criteri di contabilità regolatoria per la verifica delle tariffe di operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali.

Il procedimento avviato dall'Autorità si concluderà entro il 31 Maggio 2018.