



INDICE



Primo piano:

- **E' nata la nuova Assoporti** (La Gazzetta Marittima, Il Nautilus, Bollettino Avvisatore Marittimo)
- **Conferenza Nazionale Coordinamento** (Informare, Informazioni Marittime, Seareporter.it)
- **Autorità trasporti presentato VI rapporto annuale** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Trieste:

"...Riperimetrazione Sin..."(La Gazzetta Marittima)

Venezia:

"...Cma Cgn vuole crescere nel porto..."(Trasporto Europa)

Genova:

"...Guerra delle rinfuse..."(Il Secolo XIX, Ansa, Il Nautilus)

"...Liguria, il PIL finora arranca..."(Il secolo XIX)

La Spezia:

"...report di 6 mesi..."(La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Filt: alt a Provinciali..."(Il Tirreno)

"...Maxi-Darsena Piataforma Europa..."(Il Tirreno, Il Telegrafo, Corriere Marittimo)

Ancona:

"...al via terzo esodo estivo..."(Il Nautilus)

Napoli:

"...ripartire da Napoli e Salerno, forum ALIS..."(La Gazzetta Marittima, Economy Magazine)

Bari:

"...Bari e Taranto, vantaggi fiscali..."(Gazzetta del Mezzogiorno)

Brindisi:

"...Tavolo per Brindisi..."(Affari Italiani)

"...Le Zone economiche speciali in Puglia ..." (Gazzetta del Mezzogiorno, Nuovo Quotidiano di Puglia)

Taranto:

"...Sanità e ambiente nel piano di rilancio..."(Il sole 24 Ore)

Catania:

"...La nave anti-ong non approderà in Sicilia..."(La Sicilia Web, larepubblica.it, m)

Augusta:

"...Deiana delegato dell'Autorità Portuale ..." (Giornale di Sicilia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 22,23 e 24/7/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Messina:

"...Ministro taglia-nastri e..taglia opere..."(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...il tar accoglie il ricorso ..."(TgTourism)

"...Finanziamento porto Tremestieri ..." (Gazzetta del sud,
Icittadinodimessina.it, giornale di Sicilia, Tempo Stretto)

Notizie da altri porti Italiani ed Esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

È nata la nuova Assoporti

ROMA - Un nuovo percorso per Assoporti - l'Associazione dei Porti Italiani - è stato delineato e approvato con l'85% dei voti assembleari e la quasi totalità dei neo-presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. È stato anche approvato all'unanimità il nuovo Statuto associativo. Assoporti ha nuovi nomi e funzioni e lavorerà a stretto contatto con la Conferenza

(segue in ultima pagina)

È nata la nuova Assoporti

Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Tra i compiti contenuti nello statuto dell'Associazione, oltre a quelli di supporto tecnico agli associati e di rappresentanza unitaria nelle sedi relative alla contrattazione di settore e nelle sedi Europee e Internazionali, Assoporti fornisce "ogni utile consultazione e collaborazione in tema di portualità, trasporti e logistica nell'ambito della politica dei trasporti e, tramite la struttura tecnica associativa collabora con l'organismo di cui all'art. 11-ter ..." (Articolo della Riforma che istituisce la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema di Portuale).

Nel corso dell'Assemblea sono stati altresì approvati all'unanimità il Bilancio dell'Associazione e nominato il segretario generale nella persona di Francesco Palmiro Mariani.

"Un traguardo importante, "ha dichiarato D'Agostino a margine dell'Assemblea, "che ci rende più funzionali e operativi come struttura tecnica per gli associati, ma anche più dinamici e autorevoli nelle sedi dell'Unione dove l'Italia ha necessità di essere più incisiva. In autunno svolgeremo la nostra Assemblea programmatica, alla presenza del Ministro, delle istituzioni e di tutto il "cluster" marittimo-portuale. In quella occasione, come recita il nuovo Statuto, saranno assegnate le deleghe ad ogni presidente di AdSP sui diversi argomenti che come Assoporti tratteremo sia in sede nazionale che europea."

Assoporti verso nuove strategie di cariche e di statuto



ROMA – Assoporti, l'Associazione dei porti italiani, diventa interlocutore del Governo nel contesto della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP. L'Assemblea generale degli associati l'altro giorno ha deliberato all'unanimità il bilancio che va a corrispondere a una nuova strategia in accordo con la nuova legge sulla portualità italiana.

Strumento per attuare la nuova strategia è il nuovo statuto associativo che è stato approvato con l'85% dei voti assembleari. Quasi tutti i neo presidenti di Autorità di Sistema ha votato a favore del nuovo statuto con cui Assoporti fornisce ... "ogni utile consultazione e collaborazione in tema di portualità, trasporti e logistica nell'ambito della politica dei trasporti e, tramite la struttura tecnica associativa collabora con l'organismo di cui all'art. 11 ter... " (articolo della Riforma che istituisce la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale). Un nuovo percorso – speriamo – che possa dare vera marittimità ai porti del Mezzogiorno d'Italia, evitando di inseguire "competitività" assurde e non compatibili con altri porti dislocati in Europa.

Che sia vera rappresentanza unitaria nelle sedi relative alla contrattazione di settore e nelle sedi europee e internazionale. Mi riferisco alle definizioni di carattere puramente politiche nella individuazione dei porti "core"; sullo sviluppo delle reti TEN-T e relativi corridoi ideali solo sulla carta; alle nuove definizioni delle ZES che nel sistema portuale dell'Adriatico meridionale hanno un sapore "emiliano" e senza tralasciare che nell'Adriatico meridionale e pugliese bastava una sola AdSP.

Al termine dell'Assemblea, il presidente Zeno D'Agostino ha dichiarato che il nuovo statuto ... "ci rende più funzionali e operativi come struttura tecnica per gli associati, ma anche più dinamici e autorevoli nelle sedi dell'Unione Europea dove l'Italia ha necessità di essere più incisiva". In autunno, durante l'Assemblea programmatica, saranno assegnate le deleghe ai vari presidenti di AdSP su temi specifici. Un passo importante, dicevamo, che sarà coordinato dal Segretario Generale nella persona di Francesco Palmiro Mariani, confermato in questa importante carica.

Mariani, sicuramente, metterà a disposizione di tutti la sua professionalità e grazie alla sua esperienza pugliese porterà i porti italiani ad essere elementi strutturali e fondamentali della catena logistica per lo sviluppo del Mezzogiorno e del resto d'Italia. Un ruolo nuovo del Mezzogiorno d'Italia, non più ottocentesco ma attore principe di un Mediterraneo che avanza.

Abele Carruezzo

Mariani segretario generale

Nuova Assoporti snella e operativa

Roma. Un nuovo percorso per Assoporti è stato delineato e approvato il 18 luglio a Roma nel corso dell'Assemblea dell'associazione, che ha inoltre votato all'unanimità il Bilancio e nominato il Segretario Generale nella persona di Francesco Palmiro Mariani. Il nuovo Statuto associativo è stato approvato con l'85% dei voti assembleari e la quasi totalità dei neo-Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale oltre ad altri associati. Come era stato preannunciato dal presidente Zeno D'Agostino, da adesso Assoporti ha nuovi ruoli e funzioni e lavorerà a stretto contatto con la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale. Infatti, tra i compiti contenuti nello statuto dell'associazione,

segue in ultima pagina

Nuova Assoporti

oltre a quelli di supporto tecnico agli associati e di rappresentanza unitaria nelle sedi relative alla contrattazione di settore e nelle sedi europee e internazionali, Assoporti fornisce "ogni utile consultazione e collaborazione in tema di portualità, trasporti e logistica nell'ambito della politica dei trasporti e, tramite la struttura tecnica associativa collabora con l'organismo di cui all'art. 11-ter" (Articolo della Riforma che istituisce la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema di Portuale).

«Un traguardo importante», ha dichiarato D'Agostino a margine dell'Assemblea, «che ci rende più funzionali e operativi come struttura tecnica per gli associati, ma anche più dinamici e autorevoli nelle sedi dell'Unione dove l'Italia ha necessità di essere più incisiva. In autunno svolgeremo la nostra Assemblea programmatica, alla presenza del ministro, delle istituzioni e di tutto il "cluster" marittimo-portuale. In quella occasione, come recita il nuovo Statuto ha concluso D'Agostino, «saranno assegnate le deleghe ad ogni Presidente di AdSP sui diversi argomenti che come Assoporti tratteremo sia in sede nazionale che europea».

Insedciata la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale

Assoporti sarà la struttura tecnica di supporto e RAM collaborerà ai principali dossier di studio, all'analisi dei traffici e alla pianificazione strategica delle opere

ANSA Ieri a Roma, nella sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sotto la presidenza del ministro Graziano Delrio, si è insediata la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, il nuovo organismo istituito dalla riforma della governance della portualità a cui sono demandate le scelte strategiche di indirizzo per la portualità nazionale in tema di infrastrutture, programmazione, promozione internazionale e innovazione tecnologica, nonché la definizione di un Piano Regolatore Portuale nazionale.

«La Conferenza - ha ricordato Delrio aprendo i lavori - è il luogo in cui si concretizza un principio cardine della riforma: far lavorare le autorità portuali come un unico sistema portuale nazionale, in un'ottica di cooperazione e non di competizione, per valorizzare la Risorsa Mare». Nel corso dell'incontro il ministro ha fatto il punto sullo stato di attuazione della riforma e sull'impatto dei tanti provvedimenti adottati in questi ultimi due anni in tema di dragaggi, semplificazioni dei controlli, digitalizzazione della catena logistica, pianificazione delle opere, riforma della governance, sostegno all'intermodalità.

Delrio, che ha delegato Ivano Russo a coordinare i lavori della Conferenza, ha ribadito il ruolo di Assoporti quale struttura tecnica di supporto, mentre sarà la RAM Spa (Rete Autostrade Mediterranee), società del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che nei giorni scorsi è stata posta sotto la guida dell'amministratore unico Ennio Cascetta, ad affiancare la Conferenza su tutti i principali dossier di studio, analisi dei traffici, pianificazione strategica delle opere. **ANSA**

Nasce la Conferenza nazionale della Autorità portuali



Un altro importante tassello va a comporre la riforma dei porti italiani, avviata per decreto a settembre e ancora in corso di completamento. Giovedì scorso si è insediata a Roma la "Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale", un nuovo istituto che avrà diversi e delicati compiti, tra cui – come determina l'articolo 11-ter della legge 84/(94 (introdotto col [d.leg. 203/2016](#), art. 14) - coordinare i "grandi investimenti infrastrutturali", pianificare l'urbanistica portuale, le strategie di concessione demaniale, di marketing e la promozione internazionale dei sistemi portuali. Inoltre, verifica i «piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole Adsp». Il presidente è il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di turno (Graziano Delrio in questo momento) ed è composta dai quindici presidenti delle Autorità di sistema portuale (Adsp) e da due rappresentanti della Conferenza Unificata (Stato-Regioni, ndr).

La struttura tecnica di supporto è Assoporti, mentre sarà Rete Autostrade Mediterranee - *in house* del ministero dei Trasporti con quello dell'Economia unico azionista e [guidata da poco più di un mese da Ennio Cascetta](#) - ad affiancare la Conferenza sui principali dossier di studio, analisi dei traffici, pianificazione strategica delle opere.

«È il luogo in cui si concretizza un principio cardine della riforma: far lavorare le autorità portuali come un unico sistema portuale nazionale, in un'ottica di cooperazione e non di competizione, per valorizzare la risorsa mare», [ha commentato](#) Delrio. Nel corso della prima riunione il ministro ha fatto il punto sullo stato di attuazione della riforma e sull'impatto dei tanti provvedimenti adottati in questi ultimi due anni in tema di dragaggi, semplificazioni dei controlli, digitalizzazione della catena logistica, pianificazione delle opere, riforma della governance, sostegno all'intermodalità. Delrio ha delegato Ivano Russo, dirigente di Gabinetto del dicastero, al coordinamento dei lavori della Conferenza.

Insediata al Mit la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP



Roma, 20 luglio Dando piena attuazione alla Riforma della portualità, si è oggi insediata la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale sotto la presidenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. Alla Conferenza sono demandate le scelte strategiche di indirizzo per la portualità italiana in tema di infrastrutture, programmazione, promozione internazionale, innovazione tecnologica. "La Conferenza – ha detto il Ministro introducendo i lavori – è il luogo in cui si concretizza un principio cardine della riforma: far lavorare le autorità portuali come un unico sistema portuale nazionale, in un'ottica di cooperazione e non di competizione, per valorizzare la Risorsa Mare". Il Ministro ha fatto il punto sullo stato di attuazione della Riforma e sull'impatto dei tanti provvedimenti adottati in questi ultimi due anni in tema di dragaggi, semplificazioni dei controlli, digitalizzazione della catena logistica, pianificazione delle opere, riforma della governance, sostegno all'intermodalità. Il Ministro, che ha delegato Ivano Russo a coordinare i lavori della Conferenza, ha ribadito il ruolo di Assoporti quale struttura tecnica di supporto, mentre sarà la RAM guidata da Ennio Cascetta ad affiancare la Conferenza su tutti i principali dossier di studio, analisi dei traffici, pianificazione strategica delle opere.

Autorità trasporti presentato il IV Rapporto Annuale

ROMA - Alla Camera dei deputati alla presenza del ministro Delrio è stato presentato il quarto rapporto annuale dell'Autorità di regolazione dei trasporti, illustrato dal presidente Andrea Camanzi.

Nel rapporto si sottolinea il cambiamento epocale del settore, "sotto la spinta del crescente bisogno di mobilità che in un paese diventato indicatore di sviluppo e di competitività sui mercati globali". Banca Mondiale e Unione Europea - ha detto ancora il presidente dell'ART - stimano che la mobilità costituisca oggi il più grande settore dell'economia in termini di possibile occupazione e di contribuzione al prodotto.

(segue a pagina 5)

Autorità trasporti

sation di Lloyd's List conferma il pesante periodo per i traffici marittimi, specie dal Far East, Cina in testa. Anche i porti del nord Europa hanno sofferto. Ritiene che il peggio sia superato?

Il rapporto "Top 100 Container Ports 2016", è riferito al traffico del 2015, proprio perché gli analisti riescono ad elaborare i numerosissimi dati, in modo sicuro e definitivo per la successiva pubblicazione, solo dopo circa quattordici/diciotto mesi.

A mio giudizio per affermare che il peggio sia stato superato, dobbiamo attendere la fine del 2018, quando le prime 20 Compagnie al mondo dovrebbero diventare (o per cessazione o per aggregazione), solo 12.

Chiarisco: a mio parere, resteranno APM-MAFRSK+HIS, MSC, COSCO Sgh+OOCL, CMA CGM, HAPAG LLOYD, NYK+MOL+KL ONE, EVERGREEN, YANG MING, PIL, ZIM, HMM e WAN HAI.

Le tre "grandi alleanze" non sembrano aver cambiato molto le rispettive quote di traffici Teu, e non hanno rivisto la corsa ai giganti da oltre 18 mila. Però nel rapporto si parla di grandi terminalisti perplessi sugli investimenti per quelle navi. Faranno la fine delle cisterne da 1 milione di tonnellate del passato?

La mia opinione è che ogni paese bagnato dal mare, avrà nei prossimi anni almeno un terminal

(o anche due) in grado di ospitare tali tipi di navi: nessuno vorrà perdere la possibilità di riceverle. Una curiosità: ad oggi, il mondo marittimo è formato da 5.991 navi attive, per un totale di 258.861.667 tonnellate di portata lorda, ed una capacità totale di 20.992.508 TEU.

Il Mediterraneo, che nei primi 100 porti al mondo è abbastanza malmesso (l'Italia poi ha solo due porti) dà indicazioni contrastanti. Gioia Tauro in crisi, Genova che guadagna qualcosa. Però i primi mesi del 2017 risultano per quasi tutti i nostri porti (porticcioli...) in crescita. Spiegazione?

Ripeto che i dati sono riferiti al 2015, ed effettivamente Gioia Tauro (64°) è scesa di 15 posti, mentre Genova (71°) è salita di 2, quasi una specie di "barca pari". Per i primi mesi del 2017, purtroppo, non tutti i nostri porti sono cresciuti: e quando i relativi dati saranno pubblicati, caro Fulvi lo constaterà!

La razionalizzazione del sistema portuale italiano che è alla base - promessa - della riforma Delrio stenta a partire. E molti dei "sistemi" anche se non ancora totalmente operativi insistono con mega-progetti. Come legge la situazione italiana?

Qualche AdSP dimentica quello che dice la legge e cioè: "Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e' istituita la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP, con il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole AdSP".

Alla fine, ed in parole povere, questo si farà e quest'altro no!

Un recente "lavoro" commissionato ad un professore associato di Economia Applicata presso l'Università degli Studi di Trieste (DEAMS), sul progetto iniziale della piattaforma Europa di Livorno suggerisce un drastico ridimensionamento, che sembra anche il target del presidente Corsini. Si torna alla "piattaforme light" di cui lei parlava anni fa? O addirittura a quella "ultra-light" dell'abbinata Maruccci-Ruffini?

Proprio in questi ultimi giorni il Governatore ha chiarito il quanto: cinque anni anziché nove ed ultimazione dei lavori nel 2022

anziché nel 2026. Costi: 467 milioni anziché 667, che con i 195 milioni per l'allestimento del terminal diventano 662 contro gli 862 milioni di euro iniziali. 90 milioni saranno necessari per i dragaggi, 94 per le dighe, 77 per le banchine 23 per gli impianti e 183 per i piazzali. Avrà una lunghezza di 1200 metri contro i 900 dell'attuale progetto e una profondità che da 16 metri potrà spingersi fino a venti. Il terminal si estenderà su una superficie di 62 ettari, che senza più la necessità di lasciarne una parte libera, non pavimentata, per il deposito dei sedimenti, di fatto si tradurrà in spazi ancora maggiori del precedente progetto. La capacità sarà di 1,6 Mteu. I treni arriveranno sino a 750 metri, direttamente sulla tirrenica. Le opere a difesa prevedono un nuovo tracciato della diga nord fino al limite del bacino del terminale delle autostrade del mare, dighe provvisorie tra la nord e lo sporgente petroli e nuove dighe esterne. Tutte rispettano geometria e funzioni del piano regolatore del porto vigente.

Non crede che prima di avviare qualsiasi lavoro concreto per la darsena/piattaforma Europa andrebbe risolto l'imbutto stradale e ferroviario del Calambrone "tombando" lo sbocco in Darsena Toscana?

Non penserà mica di avere una Darsena Europa, senza prima aver risolto tale problema?

Alla fine, per il nostro porto, io la vedo così: appare certo ormai, che nel 2023 le navi da 6/8.000 saranno feeder, e noi potremmo anche diventare, tra altro, l'unico porto di transhipment italiano. Mi riferisco a quanto ha detto il presidente della Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi (Federagenti), Gian Enzo Duci, nel corso dell'ultima assemblea della federazione, tenutasi a Ravenna "in questo momento la politica deve intervenire, non possiamo permetterci di avere più porti di trasbordo, abbiamo bisogno di un singolo porto di transhipment, e dobbiamo essere capaci di leggere le vocazioni dei singoli porti".

Senza dimenticare che tra pochi anni sarà pronto il sistema di connessione Svizzera-Italia, e con il collegamento ferroviario dei porti di Livorno, Piombino, La Spezia e Carrara all'Europa, ed ai corridoi della Rete Ten-T, la Toscana potrà arrivarci attraverso l'Appennino tra Firenze e Bologna, che oggi è collegato al Tirreno attraverso Firenze-Pisa, e non via Pontremolese e nemmeno via Terzo Valico. Quindi sognare che da Livorno potrebbero partire treni per il centro/nord Europa, sarebbe del tutto lecito.

Comandante Roma, ma a

questo punto che ne sarà della gara che scade il 30 settembre?

"Mi sembra ovvio non solo che vada annullata, ma che debba essere totalmente riformulata sulla base del nuovo progetto, quello che da tempo andavo auspicando e che avevo battezzato "Darsena Light",

IN PIENA SINTONIA CON L'INIZIATIVA DELLA GIUNTA DELLA REGIONE

Trieste verso la ripерimetrazione del SIN

La richiesta formale al ministero dell'Ambiente tende a velocizzare le bonifiche e a dar certezze agli investitori

TRIESTE - "Un passo importante per la riqualificazione industriale dell'area portuale e per lo sviluppo del territorio". Commentano così Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e Stefano Casaleggi, direttore generale di AREA Science Park la notizia di approvazione da parte della giunta regionale alla delibera con cui si proporrà al ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare una ridefinizione del Sito di interesse nazionale (Sin) di

Trieste che escluda dal perimetro le aree a ridosso del Canale industriale di Trieste.

La delibera, proposta dall'assessore all'Ambiente Sara Vito, nasce dal recepimento, lo scorso 10 luglio, da parte del Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati della direzione centrale Ambiente ed Energia di una relazione tecnico-istruttoria sullo stato di contaminazione delle matrici ambientali dell'area.

La relazione, frutto di un tavolo di (segue a pagina 5)



Zeno D'Agostino

Trieste verso la ripерimetrazione

lavoro tecnico congiunto tra AREA Science Park e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale sullo stato di contaminazione delle matrici ambientali, nasce nell'ambito del protocollo di intesa siglato lo scorso marzo tra i due enti e finalizzato a individuare strategie per attivare e potenziare insediamenti di elevato contenuto tecnologico nell'area

retroportuale triestina.

La relazione ha evidenziato come in alcune aree - in particolare quelle a ridosso del Canale industriale dove operano piccole e medie imprese - non sussistono più le condizioni che giustificano il mantenimento dello status di sito inquinato di interesse nazionale. Infatti, dei sette requisiti previsti dalla legge, nessuno è riscontrabile nella zona oggetto di ripерimetrazione. Questo significa che le aree del Canale possono essere trattate come un qualunque sito industriale regionale.

L'analisi tecnica si è rivelata fon-

damentale per avviare il processo di ripерimetrazione del SIN.

"Si tratta di un provvedimento importante ed atteso che conferma l'impegno della Regione Friuli Venezia Giulia per il recupero e lo sviluppo dell'area industriale di Trieste" - afferma il presidente Zeno D'Agostino - "In questo modo i procedimenti di bonifica diventeranno più rapidi e sarà possibile dare certezze agli investitori. È un nuovo passo avanti verso la ripresa economica del nostro territorio".

"Da qualche mese lavoriamo in stretta collaborazione con l'Au-

torità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale con l'obiettivo di individuare modalità innovative per lo sviluppo sostenibile dell'area industriale portuale di Trieste" - commenta Stefano Casaleggi, direttore generale di AREA Science Park - "Caratterizzare, sia dal punto di vista infrastrutturale che ambientale, i terreni di potenziale interesse per nuovi investimenti industriali è il primo e fondamentale passo per avviare la realizzazione di un Industrial Innovation Hub, che valorizzi l'interazione tra ricerca, logistica portuale e industria hi-tech e attiri a Trieste nuove realtà industriali".

Cma Cgm vuole crescere nel porto di Venezia

Durante presentazione del nuovo servizio diretto con l'Asia del 21 luglio 2017, la compagnia marittima francese ha chiesto l'attracco navi di portata maggiore e più treni.

Almeno per la compagnia di navigazione francese Cma Cgm il porto di Venezia è il capolinea occidentale della Nuova Via della Seta. Lo scalo lagunare è stato infatti scelto dal vettore per la presentazione del nuovo servizio di linea diretto che la Ocean Alliance che collega Estremo Oriente e Alto Adriatico (Rijeka, Koper, Trieste e Venezia) con navi di portata fino a 6000 teu.

Nell'occasione, il responsabile del trade Asia-Europa per la compagnia di navigazione francese, Stephane Courquin, ha presentato anche al presidente dell'Autorità di sistema portuale alcune richieste: "Abbiamo illustrato al presidente Pino Musolino i nostri piani di crescita sul porto", ha detto Courquin, spiegando che "per noi è fondamentale la possibilità di sfruttare maggiormente l'intermodalità ferroviaria per penetrare ancora di più nell'hinterland italiano e del Centro Europa. Da parte nostra abbiamo assicurato che c'è spazio per consolidare e incrementare la partnership con il porto di Venezia anche portando navi di portata maggiore".

Ma se per la dimensione delle navi ci sono dei limiti di pescaggio e di lunghezza, sul fronte dell'intermodalità Musolino a margine dell'evento ha detto di essere già al lavoro "per migliorare l'infrastruttura ferroviaria a porto Marghera non solo per i terminal container ma anche per il capolinea delle autostrade del mare a Fusina" e nel piano di sviluppo che il presidente ha in mente c'è anche un possibile collegamento alla linea ad Alta Velocità che da Venezia corre verso ovest e verso sud.

Nel frattempo, lo scalo può godersi il rapporto privilegiato che ha con Cma Cgm confermato anche dal fatto di essere stata scelta per presentare il nuovo servizio diretto con l'Asia ribattezzato Phoenix e grazie al quale oggi Venezia rappresenta uno dei tre scali più importanti in Italia per il carrier francese in termini di movimentazioni container. Paolo Lo Bianco, general manager di Cma Cgm Italy, ha sottolineato le grandi speranze che la compagnia ripone sul porto (dove scala il terminal Vecon) ricordando che nel 2016 hanno visto aumentare del 65% i container reefer imbarcati e destinati all'esportazione mentre l'altro nuovo mercato sul quale stanno entrando con convinzione è quello del project cargo.

A dimostrazione di questa penetrazione del mercato dei carichi eccezionali, il direttore del terminal Vecon, Roberto Goglio, ha testimoniato che nella sua ultima toccata la nave APL Oregon ha sbarcato cinque generatori di ABB provenienti da Shanghai e di peso compreso fra 51 e 57 tonnellate. Al terminal veneziano del Gruppo Psa nel 2016 erano stati movimentati 20 carichi break-bulk per un totale di mille tonnellate di peso.

Insomma soprattutto grazie a Cma Cgm il porto di Venezia si conferma il capolinea europeo della nuova Via della Seta, un ruolo che Pino Musolino rivendica con forza ricordando che lo scalo da lui presieduto è il primo in Adriatico per container movimentati (605.875 teu al 31 dicembre 2016, il 59,8% in più rispetto al 2008 quando erano 379.072). "In attesa del futuro nuovo terminal container che sorgerà sulle aree ex-Montesyndial, gli sforzi sono orientati a migliorare i collegamenti con i retroporti del Nord-Est, in particolare Verona e Padova, così come a migliorare l'accessibilità stradale al porto", ha aggiunto il presidente dell'Autorità.

Fra gli operatori più interessati all'attivazione del nuovo servizio diretto con l'Asia operato dai

- segue

partner della Ocean Alliance (gli altri sono Ooel, Evergreen e Cosco) c'è la società Sama che da alcune settimane ha avviato un servizio di importazione di ananas raccolti in Indonesia e destinati all'Italia e al Centro Europa. Un nuovo traffico che con i servizi di linea in transhipment non era possibile portare a Venezia. Si parla nello specifico di un traffico che sfrutta la presenza del Venice Green Terminal a terra e che, secondo quanto spiegato dal general manager di Sama, Giorgio Masiero, "dovrebbe portare a breve 1500 container all'anno stando al nostro business plan 2018-2020. In una seconda fase prevediamo di aggiungerne altri mille all'anno per la commercializzazione verso i Paesi esteri confinanti, inclusa la Germania del sud».

Nicola Capuzzo

ACCUSE E LETTERE DI FUOCO TRA GLI OPERATORI: NEL MIRINO L'OPERAZIONE SULLE BANCHINE SOTTO LA LANTERNA

E "guerra" delle rinfuse nel porto di Genova

Ottolenghi (Pir), escluso dall'accordo sull'acquisizione del terminal, attacca Msc e Spinelli

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Da una quota paritetica all'esclusione totale in meno di due mesi. E ora tre grandi operatori dello shipping si danno battaglia: Pir (Ottolenghi) non solo non sarà il terzo socio della cordata che dovrà rilanciare il Terminal Rinfuse di Genova, ma ha anche dichiarato guerra agli altri due, Msc e Spinelli, che nel frattempo l'accordo con Ascheri l'hanno invece chiuso.

Non c'è pace per le banchine sotto la Lanterna: dopo la grande crisi del carbone che ha messo in difficoltà Italiana Coke, sembrava che con l'arrivo dei due "cavalieri bianchi" si potesse sperare in un rilancio dei traffici e in una soluzione positiva per i lavoratori. La trattativa però per rilevare l'80% del Terminal Rinfuse è stata più complicata del previsto. Il *Secolo XIX/TheMediTelegraph* è in grado di svelare gli accordi (anche quelli mancati) e i litigi che hanno portato Aponte e Spinelli a rilevare il terminal e le lettere di fuoco che in queste ore i tre quasi soci si stanno scrivendo.

La trattativa

Tutto parte dal desiderio di Aldo e Roberto Spinelli di espandersi a levante: non è un mistero che la famiglia di imprendi-

tori genovesi avesse messo gli occhi sul Terminal Rinfuse in difficoltà. Così ad aprile in un incontro a tre, con Aldo e Roberto da una parte del tavolo, gli emissari di Msc e Pir (Ottolenghi) dall'altro, si arriva alla definizione delle quote: gli Spinelli al 34% (con maggioranza relativa) e gli altri due soci al 33%. La spartizione delle calate sembrava funzionare: al terminalista genovese e a Msc quella banchina serve per i traghetti e per i container, Ottolenghi vuole invece portare i serbatoi delle rinfuse liquide. Bisogna però fare in fretta, perché all'orizzonte si sta inserendo un concorrente (indizi portano a Giulio Schenone, il numero uno del gruppo Gip che controlla il terminal Sech) e alcuni dei problemi di cui discutono i tre quasi-soci, vengono lasciati in sospeso (compresa la compatibilità delle attività di Pir su quelle aree e la spartizione delle attività). I nodi rimangono sul tappeto, ma i tre decidono di andare avanti comunque e all'inizio di maggio arriva il primo grande litigio: le esigenze dei soci, così diverse tra loro, non si riescono a combinare. Non solo: Pir vorrebbe scendere, passando dal 33% a un peso non superiore al 5%, pur volendo mantenere le prerogative della quota superiore. La distanza tra Pir e Msc-Spinelli aumenta. I due rimasti vanno avanti da soli e il 3 maggio Ascheri accetta la proposta di acquisto. La porta per Ottolenghi è però ancora aperta: si-

no all'11 giugno si contratta. Ma i tre non trovano l'accordo su due punti in particolare: dove realizzare i depositi di Pir e la quota di Ottolenghi (con relativa governance). Alle rinfuse liquide serve una calata (la Concenter), ma per le attività di Spinelli e Msc (trailer e contenitori) così non ci sarebbe spazio. È la rottura: Aponte e Spinelli perfezionano l'acquisto e Ottolenghi rimane fuori. In verità anche il fattore politico avrebbe giocato a sfavore di Pir: il via libera al petrolchimico sotto la Lanterna in mezzo al quartiere di Sampierdarena sarebbe stato un argomento minato nel pieno della campagna elettorale per la scelta del nuovo sindaco del capoluogo.

Lettere di fuoco

Pir non ci sta e comincia a scrivere. Risulta al *Secolo XIX* che una decina di giorni fa siano arrivate le prime lettere in cui Ottolenghi rinfaccia ai quasi ex soci di aver tenuto un comportamento scorretto. Aponte e Spinelli vogliono ribattere e pare che le risposte siano già pronte. La guerra però rischia di bloccare il percorso di salvezza del Terminal Rinfuse e di aprire un'altra pagina simile alla lunghissima battaglia per il Multipurpose, nel porto di Genova. E pensare che il presidente dei porti di Genova e Savona Paolo Signorini, in una intervista al nostro giornale, sperava in una stagione "senza litigi" tra operatori.

www.themediatelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Porti: Giacobbe (Pd), via libera terminal contenitori Vado

Parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici



(ANSA) - GENOVA, 21 LUG - "Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato via libera, con il proprio parere favorevole, al progetto del Terminal Contenitori di Vado, così come previsto nella 'variante', e al progetto per lo spostamento della diga foranea": lo annuncia la parlamentare del Pd Anna Giacobbe. "E' una buona notizia - afferma -, che consente di proseguire i lavori di completamento delle opere a mare". "Ora è importante - prosegue la parlamentare - che si prosegua l'azione sia delle istituzioni, sia del sistema delle imprese, per legare alla realizzazione di quella infrastruttura parte significativa dello sviluppo locale e dell'uscita dalla crisi della nostra area. Ed è urgente che anche le opere per l'inoltro delle merci (nuovo casello e viabilità verso l'autostrada) siano realizzate nei tempi utili; per affiancare il pur significativo apporto che verrà dall'inoltro su ferrovia. E' una delle condizioni per non creare disagio alla comunità locale e per rendere efficiente l'insieme del ciclo del trasporto delle merci". L'on. Giacobbe ricorda che "proprio a questo proposito, nei giorni scorsi, insieme ai deputati Vazio e Tullo abbiamo presentato un'interrogazione al Ministro Del Rio per sapere quali iniziative ritenga di mettere in atto per dare soluzione alle criticità che riguardano i collegamenti tra la piattaforma Multipurpose di Vado Ligure e la rete autostradale, anche adoperandosi affinché l'Autorità portuale di sistema del Mar ligure occidentale effettui i necessari interventi e Autostrada dei Fiori S.p.A.

completi le attività relative al proprio ambito di competenza".

Porto di Genova: via libera terminal contenitori Vado



GENOVA – “Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato via libera, con il proprio parere favorevole, al progetto del Terminal Contenitori di Vado, così come previsto nella ‘variante’, e al progetto per lo spostamento della diga foranea”: lo annuncia la parlamentare del Pd Anna Giacobbe.

“E’ una buona notizia – afferma -, che consente di proseguire i lavori di completamento delle opere a mare”. “Ora è importante – prosegue la parlamentare – che si prosegua l’azione sia delle istituzioni, sia del sistema delle imprese, per legare alla realizzazione di quella infrastruttura parte significativa dello sviluppo locale e dell’uscita dalla crisi della nostra area.

Ed è urgente che anche le opere per l’inoltro delle merci (nuovo casello e viabilità verso l’autostrada) siano realizzate nei tempi utili; per affiancare il pur significativo apporto che verrà dall’inoltro su ferrovia. E’ una delle condizioni per non creare disagio alla comunità locale e per rendere efficiente l’insieme del ciclo del trasporto delle merci”.

L’on.Giacobbe ricorda che “proprio a questo proposito, nei giorni scorsi, insieme ai deputati Vazio e Tullo abbiamo presentato un’interrogazione al Ministro Del Rio per sapere quali iniziative ritenga di mettere in atto per dare soluzione alle criticità che riguardano i collegamenti tra la piattaforma Multipurpose di Vado Ligure e la rete autostradale, anche adoperandosi affinché l’Autorità portuale di sistema del Mar ligure occidentale effettui i necessari interventi e Autostrada dei Fiori S.p.A. completi le attività relative al proprio ambito di competenza”.

LIGURIA, IL PIL FINORA ARRANCA MA PER IL RILANCIO LE CARTE CI SONO

Basti pensare che la percentuale di arrivi, nei primi sei mesi del 2017, su un 2016 che aveva già fatto registrare buone indicazioni, è cresciuta del 6,5% (a Genova), del 9,5% (alla Spezia) con segni più importanti anche a Savona (7,34%) e, leggermente meno, a Imperia (5,18%). Ma accanto al turismo, che ha comunque margini di miglioramento enormi se solo si riescono a governare meglio i flussi, c'è un'altra voce che deve infondere coraggio per il futuro: il porto. In particolare quello di Genova-Savona. Esaminiamo un attimo il presente, come si diceva. Il porto di Genova, lo scorso maggio, ha registrato il record mensile assoluto per numero di teu arrivati: 234 mila.

Una cifra che lascia prevedere, per la fine del 2017, un bilancio annuale da record assoluto, con 2,6 milioni di teu sbarcati. La crescita in termini di traffico, però, va adesso gestita, un po' come i flussi turistici. Gli operatori portuali sul territorio e il numero di aziende specializzate nella manipolazione delle merci sono diminuiti negli ultimi anni. Ora, a breve scadenza, nel 2022, il nuovo sbocco del Terzo valico potrà garantire stabilità e ulteriore

crescita dei teu in arrivo. Ma questa felice, positiva ondata deve trovare pronte le aziende, in particolare quelle che lavorano a Genova e a Savona, a cogliere l'attimo. Si devono attrezzare, magari consorziandosi, per evitare che i grandi armatori internazionali si accaparrino il pacchetto completo del business che si trascinano i teu. Non solo. Le aziende, ma soprattutto chi gestisce i bacini portuali e chi amministra il territorio devono per tempo decidere quale indirizzo dare alla logistica: verso dove convogliare maggiormente i container?

Rivalta? Orbassano? Novara, Alessandria o Milano smistamento? Sono scelte strategiche cruciali, che possono aiutare le aziende del settore a orientarsi e a stabilire come investire le risorse e dove scommettere.

Ma di recente sono accaduti anche altri fatti estremamente significativi per il futuro della Liguria, perché rivelano fiducia nelle prospettive economiche della regione. Sono episodi, tra l'altro, legati all'apertura di nuovi spazi, all'ampliamento di capannoni finalmente realizzati in Liguria, invertendo una tendenza che solitamente costringeva gli imprenditori a trovare nuovo ossigeno oltre confine. Il gruppo Malacalza a Spezia, Ansaldo Energia a Genova, il gruppo Noverasco a Carcare, entroterra di Savona, sono i nomi forti di questo nuovo trend. Accanto alla sfida di Sirti, colosso delle telecomunicazioni, che ha aperto un super laboratorio nell'ex Cartiera di Voltri e di Phase, specializzata nei motori per telescopi,

che ha trovato nuova linfa nelle ex aree Piaggio di Sestri Ponente. Aziende hi-tech che sulla Liguria hanno deciso di scommettere. In quella Liguria che può vantare uno straordinario incubatore di nuove attività super specializzate nel settore, come l'it. Non è poco, per sperare in un futuro più sereno. Basta crederci un po'.

DALLA CONFERENZA STAMPA DELLA PRESIDENTE CARLA RONCALLO

La Spezia, report di 6 mesi

Completati gli organi di gestione, tutti i provvedimenti adottati per il sistema che comprende anche Carrara

LA SPEZIA - Un report sui primi sei mesi del 2017 dell'Autorità di sistema ha svolto un intenso lavoro su più fronti, che spaziano da quello organizzativo a quello programmatico ed infrastrutturale. L'hanno presentato Carla Roncallo, presidente dell'AdSP e il suo segretario Francesco Di Sarcina, con le azioni poste in campo per fronteggiare gli elementi di criticità residui.

L'Autorità di Sistema - ha sottolineato il presidente - ha ormai da qualche

(segue a pagina 5)



Carla Roncallo

La Spezia, report di 6 mesi

tempo i suoi organi al completo: sono stati infatti nominati il Collegio dei revisori dei conti (8 febbraio 2017), il Comitato di Gestione (3 aprile 2017, in seguito completato con la nomina della Regione Toscana l'11 maggio 2017), il Segretario (8 maggio 2017) ed infine l'Organismo di Partenariato della risorsa mare (9 giugno 2017).

Ad oggi sono stati approvati il Piano Operativo Triennale, il Piano di razionalizzazione delle Società Partecipate, un unico bilancio per il 2017 per entrambi i porti di La Spezia

e Marina di Carrara, un unico Piano Triennale delle Opere e la nuova Pianta Organica, attualmente all'esame del Ministero vigilante. Risultati questi, perfettamente in linea con l'obiettivo di attuazione della riforma - è stato ribadito - che individuano l'AdSP tra le più veloci ad adattarsi amministrativamente alle novità della riforma.

In particolare l'approvazione recente della pianta organica ha dato il via ad una profonda revisione dell'organizzazione del personale. Ora l'Ente sarà strutturato in 5 uffici ad alta complessità, gestiti da altrettanti dirigenti, uno dei quali governerà, nello spirito della riforma portuale appena varata dal Governo, l'Ufficio territoriale di Marina di Carrara e le attività operative del suo porto.

L'approvazione imminente della pianta organica da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, consentirà inoltre di integrare l'organico attuale con ulteriori nove unità e permetterà di annullare in tempi celeri il ripetuto ricorso al lavoro interinale, oltre che di regolarizzare la posizione di alcuni dipendenti tuttora collocati fuori pianta organica pur con contratto a tempo indeterminato e confermare un sostanziale risparmio di cassa.

Oltre al Piano della trasparenza e anticorruzione e al Codice Etico,

inesistenti presso l'Ente nonostante gli obblighi di legge, sono stati adottati o sono in corso di adozione, regolamenti per l'utilizzo delle auto di servizio, delle carte di credito aziendali, dei telefoni di servizio, delle trasferte e delle relative spese, per la redazione degli atti amministrativi, per la formazione delle commissioni di gara, per la gestione e programmazione delle attività di promozione istituzionale e per i tempi delle procedure amministrative ai sensi della L. 241/90 e smi.

Sotto il profilo operativo, è stato avviato il percorso di costruzione del nuovo sistema di protocollo informatico, sito internet e automazione dei processi interni. Essenziale per la ripresa del percorso di potenziamento delle infrastrutture è rimettere in mano interventi già programmati ma in stato latente o addirittura fermi.

E' il caso ad esempio del potenziamento del fascio ferroviario, i cui fondi sono stati inizialmente negati dalla Corte dei Conti e sui quali è in corso un forte lavoro volto alla richiesta di revisione di tale posizione, basata sulla esposizione delle rilevanti ragioni tecniche che supportano l'intervento.

In corso di avanzamento anche le opere di riorganizzazione delle cariche di Santo Stefano Magra, dove verranno trasferiti tutti i controlli doganali mentre si stanno approfondendo le tematiche legate alla realizzazione di un nuovo assetto ferroviario del polo, maggiormente funzionale rispetto all'attuale configurazione.

Sbloccati inoltre la realizzazione della nuova darsena presso il Molo Pagliari, i cui lavori sono in corso di realizzazione e consentiranno non appena ultimati il trasferimento nella nuova darsena delle marine del Canaletto e di Fossamastra ed i due rilevanti interventi di iniziativa privata (LSCT e Terminal del Golfo), volti alla realizzazione dei nuovi riempimenti previsti dal Piano Regolatore Portuale, il primo relativo all'ampliamento del Molo Garibaldi ed il secondo alla realizzazione del nuovo Terminal del Golfo, a Fossamastra. Entrambi sono in istruttoria per la loro approvazione

presso il CTA (Provveditorato OO.PP. di Genova) o presso il Consiglio Superiore LL.PP.

A Marina di Carrara uno dei principali progetti portati avanti dalla precedente gestione, riguarda il dragaggio del canale di accesso, dell'imboccatura e dell'intero bacino portuale. L'opera non è ancora dotata delle autorizzazioni ambientali necessarie in quanto il percorso di autorizzazione di tali lavori è tipicamente caratterizzato da elevata complessità delle procedure.

Di pari rilevanza è l'intervento di manutenzione del fascio ferroviario in porto, per il cui appalto, è prevista la pubblicazione del bando entro la fine di agosto.

Diversi sono gli interventi volti a garantire un miglioramento del rapporto porto-città, concepiti nel periodo precedente e confermati in questo nuovo corso di vita dell'Ente, con il tentativo di velocizzare l'iter autorizzativo e realizzativo. Saranno inoltre discussi con la nuova amministrazione i temi più generali del waterfront da realizzare su calata Païta.

A Marina di Carrara sono ulteriormente progrediti i progetti di waterfront già avviati, suddivisi in quattro lotti funzionali dei quali i primi due saranno a breve sviluppati fino a livello esecutivo, trattandosi di interventi coperti da finanziamento. Si procederà dal lotto 1, relativo alla realizzazione del nuovo accesso al porto da levante che prevede tra l'altro la demolizione e ricostruzione del ponte ferroviario esistente permettendo così un accesso più sicuro al porto da parte dei carichi eccezionali della "Nuova Pignone" ed in generale di tutti i TIR ed i treni destinati alle attività commerciali migliorando al contempo il deflusso delle acque del torrente Carrione.

Il lotto 2 riguarderà la riqualificazione della via Cristoforo Colombo, mentre i lotti 3 e 4 saranno oggetto di una valutazione tecnico economica che potrebbe portare al coinvolgimento di partner privati disponibili ad investire sulla città apuana e sul suo porto.

L'insediamento delle nuove amministrazioni comunali di La Spezia e di Carrara consentirà a breve di avviare l'iter di formazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, voluto dalla riforma dei porti. Al momento è già in corso l'analisi dei futuri fabbisogni ma a partire dai prossimi mesi, potranno essere avviati gli studi ed i ragionamenti volti alla definizione dei principali indirizzi del piano.

Il porto di La Spezia vive una fase di crescita del traffico commerciale in senso precedente - ha riferito la dottoressa Roncallo - che induce ad affrontare le sfide imminenti con la giusta dose di ottimismo.

Nel primo semestre si è registrata infatti una crescita del traffico rispetto al 2016, con un numero di container movimentati al 30 giugno, pari a 713.434 (+14,2% rispetto allo stesso periodo del 2016).

Ne è indice ulteriore, il recente e prestigioso premio AFLAS 2017 (Asian Freight, Logistic and Supply Chain Awards) attribuito ad LSCT dal magazine Asia Cargo News quale miglior terminal container europeo, frutto certamente anche della riorganizzazione interna attuata dalla società.

Il porto di Marina di Carrara, ha recentemente vissuto una riorganizzazione, con l'ingresso di un secondo terminalista, la Grendi spa, che ha permesso di diversificare i traffici e di conferire nuove energie positive, compensando i cali che si registravano ormai da qualche anno nello scalo.

Nel primo semestre del 2017 le tonnellate di merci movimentate al porto ammontavano a 1.031.988 contro le 764.385 dello stesso periodo del 2016, con un incremento del 35% (da notare che Grendi opera a Marina di Carrara dall'aprile 2016).

A Carrara, saranno poste in campo tutte le iniziative di competenza dell'Ente per diversificare ulteriormente le attività e per favorire un ritorno dei traffici ai valori di alcuni anni fa.

Il traffico crocieristico a La Spezia è al momento in leggero aumento, anche se si prevede sostanzialmente stabile nella proiezione a fine anno; si sono registrati 195.839 passeggeri rispetto ai 189.427 del primo semestre 2016; a Marina di Carrara si sono registrati invece 5410 passeggeri, in forte aumento rispetto al primo semestre 2016 (3210 passeggeri).

Filt: alt a Provinciali «Il lavoro in banchina non va precarizzato»

LIVORNO

Al sindacato non è andata per niente giù l'ipotesi lanciata dal segretario generale dell'Authority Massimo Provinciali di «identificare una possibile terza via nel mercato del lavoro portuale» tale da «consentire alle aziende autorizzate art. 16 di fornire anche lavoro a chiamata»: sono «esternazioni inutili e provocatorie», idee che la Filt Cgil giudica «pericolosa e fuorviante in una fase molto delicata della portualità locale, e non solo».

Perché la Filt arriva a definire questa eventualità «pericolosa» anche solo come ipotesi di studio? Il motivo è presto detto: «Qualsiasi percorso che di fatto tenderebbe a liberalizzare il lavoro all'interno del porto, omogeneizzando le caratteristiche dell'art. 16 con quelle dell'art. 17, ha già prodotto disfunzioni e drammi sociali che non vogliamo vengano replicati».

Il sindacato Cgil di categoria insiste a parlare di «fase delicata» perché questa – affermano – è «la situazione dei porti di Livorno e Piombino, aggregati nel sistema del Mar Tirreno Settentrionale»: rischiano di atardarsi nei confronti di altri sistemi che «invece sono già molto attivi e strutturati».

A giudizio della Filt, l'ipotesi avanzata dal numero due dell'Authority va considerata «assolutamente impercorribile» e va in «direzione diametralmente opposta» rispetto alle

scelte che a livello nazionale si stanno facendo. Il sindacato chiede di fare chiarezza: è una ipotesi «figlia di una convinzione personale dell'attuale segretario generale» o è «frutto di un orientamento anche del presidente Corsini»? Se sì, si aprirebbe «una pagina completamente diversa di relazioni sindacali, sia sul piano locale che nazionale» (sul cui tavolo le strutture «stanno valutando misure molto diverse»).

Al contrario, semmai per la Filt Cgil occorre «maggiore vigilanza sulle attività»: meglio «creare una cornice che crei opportunità anche per le imprese nel rispetto della norma».

In nome della tutela dei lavoratori («per noi obiettivo primario»), il sindacato ripete che bisogna «evitare assolutamente sconfinamenti pericolosi» per avere «una completa trasparenza e legittimità nei rapporti di appalto fra art. 16 e art. 18 e il ruolo svolto dall'art. 17»: si rischia di avere conseguenze negative in termini di sicurezza e di buona occupazione.

Quanto al fatto che la nuova Authority non è ancora del tutto decollata, la Filt dà la colpa in gran parte a «una diafrisa politica locale»: è necessario risolverla «in tempi rapidi», dice il sindacato annunciando che «chiederemo da subito un incontro al Presidente dell'Authority per chiarire come e su quale terreno di confronto vorrà coinvolgere i lavoratori e la Filt-Cgil».

PORTO » LA SVOLTA DEL PROGETTO BIS

► LIVORNO

«Il piano regolatore portuale, alla luce del nuovo progetto "light" di Darsena Europa, dovrà essere riscritto da cima a fondo. E ora possiamo dirlo con cognizione di causa: nel 2015 avevamo ragione noi». Il gruppo consiliare M5s va all'attacco dopo la sterzata data da Regione e Anbort al progetto della maxi Darsena con la revoca del bando e il via a un progetto bis. Lo fa tornando a rivendicare la scelta del 13 marzo di due anni fa, quando i consiglieri pentastellati si astennero (con tre di loro che invece votarono no e con il sindaco che votò a favore).

Il gruppo M5s ricorda di averlo fatto per «non fornire alibi al Pd e ai registi di questa operazione, permettendo loro di etichettarci come quelli che volevano bloccare a priori un piano di sviluppo importante per l'intero territorio». Non solo: la Regione «era già pronta a bypassare il nostro eventuale voto contrario, attraverso una legge ad hoc approvata in fretta e furia per scavalcare il Comune di Livorno».

I Cinque Stelle segnalano che avevano fatto «una piccola richiesta: un rinvio di sei mesi, in modo da poter studiare al meglio il progetto Darsena Europa, ipotizzando soluzioni più leggere e meno impattanti per l'ambiente, anche sulla base del documento della Ocean Shipping Consultants che criticava fortemente l'opportunità di realizzare una mega darsena nel mediterraneo andando a ingolfare un mare già saturo di scali portuali tutti con le stesse caratteristiche». Ma questo ci fu negato al grido: «Dobbiamo fare presto». E già la staccata «Da allora sono passati circa 850 giorni e quel grido è rimasto strozzato nella gola di chi lo ha pronunciato. Non solo in questa noli nulla è stato fatto, ma ora si pensa di poter cancellare questa impasse con un colpo di spugna e un cronoprogramma interamente riscritto, che somiglia però più a un libro dei sogni che a un documento serio».



Le vasche di colmata: qui è prevista la futura Darsena Europa (Marzi Pentafoto)

M5s: persi 850 giorni e sulla maxi-Darsena avevamo ragione noi

Il gruppo consiliare accusa Rossi e Pd: oggi come due anni fa pensano solo a usare il progetto per fare campagna elettorale

Bucelato il progetto bis? Al contrario, il M5s dice che è «più o meno quello che avevamo in testa due anni e mezzo fa». Allora giocò il fatto che c'era la campagna elettorale per le regionali e il Pd, e soprattutto il governatore Rossi, avevano bisogno come il pane di una mega infrastruttura di cui parlare in nome

del rilancio occupazionale della costa». Il M5s accusa: niente rilancio occupazionale, buttati al vento 850 giorni e ora con le elezioni politiche più vicine, «la storia sembra ripetersi».

Il documento ricorda un articolo del Tirreno a firma del capocronista Alessandro Guarducci in cui si definiva «costruttivo»

l'atteggiamento del M5s in consiglio. «È proprio alla luce di quel comportamento costruttivo», si afferma, «che oggi è chiaro a tutti chi ha fatto politica per il bene dei livornesi e della città e chi invece, oggi come due anni fa, non fa altro che fare propaganda politica sulla pelle dei cittadini di Livorno».



Variazioni importanti

La Darsena Europa è tornata Piattaforma
Ma anche nella sostanza ci sono delle variazioni

A VOLERCI far caso, la prima differenza tra il vecchio progetto e il nuovo è semantica: da Piattaforma Europa iniziale si era passati prudentemente a Darsena Europa e adesso - promotori il governatore della Toscana Enrico Rossi - si è tornati all'orgogliosa dizione di Piattaforma. Solo una faccenda di etichette? A sentire il coro di consensi che l'annuncio di Rossi & Corsini ha suscitato in porto, sembra che anche la sostanza sia ben accetta: il meglio è nemico del bene, recita un vecchio detto, e si chiama Piattaforma, Darsena o Darsenetta, ben venga se arriverà prima e costerà il giusto, cioè meno della famolosa cifra iniziale. Molti consensi dunque: anche se ad oggi della nuova versione si sa abbastanza poco, al di là delle cifre spocciate in conferenza stampa a Firenze da Rossi e da Corsini.

PUÒ AIUTARE a capire il layout provvisorio e abbastanza generico: che ha come unico elemento di veloce realizzazione il terminal container e le opere di protezione, mentre chiaramente rimanda a un secondo step l'altrettanto sospirato porto delle Autostrade del mare; e cancella, almeno al momento, la darsena alla fucina dello Scolinatore, che nella versione di partenza sembrava destinata a "polmone" dei traffici marittimi per il canale dei Navicelli e le darsene pisane.

Piattaforma Europa, ecco il piano Terminal container il primo passo

Rimandata ad un secondo step l'area per le Autostrade del mare



INTERVENTO La nascita della piattaforma Europa libererà le due sponde della Darsena Toscana dai container

LE PERPLESSITÀ

Il canale di accesso a dragare sembrerebbe puntare proprio sulle secche della Meloria

L'area delle Autostrade del mare viene indicata semplicemente come "deposito di dragaggi" per la realizzazione del futuro terminal.

ABBASTANZA facile prevedere che chi sarà chiamato a concorre ai finanziamenti pubblici at-

traverso la gara - da rifare - non sarà interessato alle Autostrade del mare ma ai container. Tutto questo non significa però che i ro/ro - altro traffico primario per il nostro porto - rimarranno a bocca asciutta. Giustamente Corsini e i suoi hanno fatto notare che la nascita della Piattaforma Europa libererà le due sponde della Darsena Toscana dai container, facendone un'area dedicata proprio ai ro/ro, cioè alle Autostrade del mare. La lettura del layout fornito dall'Autorità di sistema portuale della prima fase



Il nuovo futuro

Progetto da scoprire

L'annuncio di Rossi e Corsini ha scatenato molti consensi ma ad oggi della nuova versione del progetto per la Piattaforma Europa si sa abbastanza poco

I punti interrogativi

La lettura del layout fornito dall'Autorità Portuale non dice nulla sulla strozzatura delle porte vinciane e sulla necessità di tombarla

della Darsena Europa (tutti nella didascalia si è tornati a parlare di Darsena e non di Piattaforma...) non dice nulla sulla strozzatura delle porte vinciane e sulla relativa necessità di tombarla, ma l'idea sembra essere ormai accettata.

QUALCHE perplessità secondo gli esperti sul canale di accesso da dragare: a parte l'impegno delle tante dighe di protezione (alti costi) il canale sembra puntare proprio sulle secche della Meloria. Altre grane in vista?

Antonio Falvi

Darsena Eurpoa: Ok del Comitato di utenza portuale

LIVORNO - Il Comitato di Utenza Portuale, dei porti di Livorno e Piombino, rende noto di aderire positivamente alla nuova riformulazione del progetto Darsena Europa ne pubblichiamo il comunicato:

"Il Comitato di Utenza Portuale, che rappresenta Asamar, Assiterminal, Confitarma, Spedimar e Confindustria Livorno e Massa Carrara, accoglimolto positivamente la nuova ed ulteriore spinta diretta alla realizzazione della Darsena Europa, che, assieme al presidente della ADSP Ing. Corsini ed al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il Governatore Dott. Rossi, in sintonia con quanto espresso nel proprio programma di mandato, ha inteso esternare. La nuova configurazione del progetto, che consente un risparmio sia nei tempi che nei costi, prevede altresì fondali tali da garantire un importante allargamento della potenziale utenza amatoriale, che costituisce elemento di notevole competitività. A prescindere da tali considerazioni, il Comitato conferma convintamente la propria adesione all'iniziativa del Presidente Dott. Rossi e dell'ing. Corsini, Presidente dell'AdSP, tesa al rilancio della portualità di sistema, che interessa lo scalo di Livorno e di Piombino.

La lettura di questo rinnovato scenario, reso possibile dalle recenti normative che disciplinano le operazioni di dragaggio, è ulteriormente confortata dalla intensa opera di generale riqualificazione che sta interessando, nelle more della costruzione dell'opera, lo scalo di Livorno. In particolare, i nuovi raccordi ferroviari, il completamento della foce armata al Canale Scolmatore ed, ancora, il varo delle nuove porte Vinciane, con conseguente dragaggio dei sedimenti nel tratto terminale del Canale dei Navicelli ed anche il micro-tunnel e l'accesso dalla Darsena Toscana, costituiscono elementi di ulteriore rafforzamento delle dotazioni infrastrutturali, per ritrovare un'efficienza che permetta la necessaria capacità di tenuta logistica complessiva del sistema portuale, in attesa del completamento della Darsena Europa, vero elemento di discontinuità nel processo di rinnovamento e di rilancio internazionale del nostro scalo. Decisiva sarà, infine, la comune determinazione di procedere progressivamente, con la dovuta continuità dei lavori, fino a terminare tutte le fasi di attuazione dell'opera, compreso il completamento del terminal "Autostrade del Mare" e l'ampliamento del "Terminal Contenitori".

ORTO DI ANCONA: AL VIA IL TERZO WEEKEND DI ESODO ESTIVO



ANCONA – Sarà un altro weekend di grande traffico al porto di Ancona: più di 23.000 i passeggeri in arrivo e partenza dallo scalo, 5.000 le auto, 35 pullman e 1.500 camion. Oltre alla MSC Sinfonia, che scala oggi il porto dorico con circa 3.000 passeggeri tra arrivi, partenze e transiti, saranno 15 i traghetti che solcheranno Ancona da venerdì a domenica: 7 le partenze per la Grecia, 5 per la Croazia, 3 per l'Albania.

In particolare, saranno oltre 13.400 i passeggeri in partenza e arrivo dalla Grecia, con circa 3.500 auto al seguito; 4.400 quelli da/per la Croazia con oltre 700 auto e circa 2.450 i transiti sulla direttrice albanese con circa 600 vetture private. Anche quest'anno il terminal crociere è aperto ai passeggeri in attesa di imbarco sulle navi traghetto per dare sollievo dalle temperature torride di questi giorni.

Quella del 2017 si conferma una stagione molto positiva per il traffico traghettistico: nei primi 6 mesi dell'anno i passeggeri in transito per lo scalo sono stati 303.568, in aumento del 5% rispetto allo stesso periodo del 2016. A trainare la crescita la direttrice greca che con 225.260 passeggeri segna un + 12% rispetto allo scorso anno. Anche i veicoli privati al seguito dei passeggeri sono in aumento: 57.332 auto, + 5% rispetto al 2016.

“Il grande afflusso di passeggeri è un risultato positivo che non arriva a caso” ha dichiarato il Presidente Giampieri. “Dietro questi numeri si nasconde, infatti, il grande lavoro di squadra delle donne e degli uomini delle Agenzie Marittime e delle Istituzioni, che con spirito di servizio e professionalità riescono a gestire con successo anche questa calda fase dell'esodo estivo. A loro va il mio personale ringraziamento perché il lavoro svolto bene diventa vetrina positiva della città e del territorio”.

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE DEL SISTEMA PORTUALE DEL TIRRENO CENTRALE

Ripartire da Napoli e Salerno per rilanciare l'economia del sud

Dragaggi e collegamenti ferroviari veloci come istanze urgenti, utilizzando anche la rete più rapida - Il tema delle crociere e la costituzione concreta del "sistema" anche con i porti minori

NAPOLI - Gli occhi del governo e dell'intero sud sono puntati sulla ripresa dei porti, con Napoli in testa. Ecco l'intervista che ci ha rilasciato al forum di A.L.I.S. il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito.

Presidente, qual è il punto della situazione dei porti del suo Sistema e quali le priorità da portare
Cinzia Garofoli
(segue in ultima pagina)



Pietro Spirito

Ripartire da Napoli e Salerno

avanti per dare sviluppo?

I porti dell'Autorità di sistema del Mar Tirreno Centrale, quindi sia Napoli sia Salerno sia Castellammare di Stabia, partono da storie differenti. Napoli negli ultimi anni ha sofferto una maggiore staticità decisionale mentre Salerno ha avuto un andamento molto dinamico ed è stato capace di intercettare anche le trasformazioni che sono intervenute nel sistema dei collegamenti internazionali.

Ovviamente l'attenzione adesso è focalizzata nel far ripartire Napoli: i dati dei primi cinque mesi 2017 sono positivi in particolare per il traffico dei container che ha una crescita dell'11%; Salerno nel frattempo continua a crescere dell'8%. Napoli però ha bisogno di una crescita maggiore per recuperare un po' del tempo trascorso. Ragioniamo allora sugli investimenti prioritari che devono essere realizzati. Fra questi ci sono in primis i dragaggi, che riguardano sia il porto di Napoli che di Salerno. Purtroppo persistono le difficoltà burocratiche di cui al convegno ha parlato il governatore De Luca e che fanno sembrare il tutto un percorso ad ostacoli. Faccio l'esempio di Salerno che dopo 3 anni ha finalmente ottenuto l'autorizzazione del ministero, ma con la prescrizione di rifare le analisi. Nel caso di Napoli la scorsa settimana è stata aggiudicata la gara, ma dobbiamo aspettare 35 giorni in osservanza della clausola dello stand

still (nuovo codice degli appalti) prima di firmare il contratto. Ci armeremo di pazienza e terremo conto di tutti i vincoli normativi per procedere, ovviamente, nel rispetto delle regole.

Oltre ai dragaggi fra le priorità ci sono anche i collegamenti viari e ferroviari: il porto deve essere connesso, sia quello di Napoli che quello di Salerno, quindi dobbiamo guardare alla capacità del porto di garantire quella intermodalità che è resa possibile solo con infrastrutture fondamentali che collegano il porto con la parte terrestre, sia via strada che via ferrovia.

Sul tema dei collegamenti: qual è lo stato dell'arte?

Napoli ha assolutamente bisogno di riprendere i collegamenti ferroviari con gli interporti di Nola e di Mariglianese. E' in corso una gara tra imprese ferroviarie che si concluderà a fine luglio per assegnare i collegamenti con gli interporti. Abbiamo deciso - insieme con RFI - con cui è stato stipulato un protocollo di intesa, di non separare la gara per le manovre dalla gara per il trasporto, ma di mettere insieme manovra con la parte di trazione ferroviaria e quindi fare una gara per i collegamenti. In pratica: abbiamo messo a disposizione del mercato 5 coppie di treni a notte per 6 giorni a settimana, in modo tale che le imprese ferroviarie possano fare le loro offerte. Vincerà chi darà più capacità di collegamenti al prezzo più competitivo per il mercato, proprio per rilanciare una necessità che è quella di mettere in connessione gli interporti con il porto.

C'è un progetto per l'alta capacità che nasce da un'impresa fer-

roviaria con base nell'Interporto Campano di Nola: a che punto è?

Si tratta di un ragionamento che sta facendo la Interporto Servizi Cargo con RFI e che seguiamo con grande attenzione. Il progetto, che dovrebbe partire nel 2018, prevede di utilizzare la rete per l'alta velocità anche per i treni cargo, come da principio si era concepito, ciò rappresenta dunque una innovazione importante per l'Italia. E' un servizio che ci riguarda molto anche per le opportunità di collegamento che offre verso Bari; avremo un'alta capacità che consentirà di mettere in collegamento il Tirreno con l'Adriatico: una prospettiva importante dei prossimi anni.

Nel porto di Napoli verrà realizzato anche un deposito GNL: a quando le procedure?

Il porto di Napoli rientra fra gli otto porti strategici di Italia per realizzare un deposito GNL: abbiamo preso la decisione di farlo e, per mettere il mercato nella condizione di ragionarci e non privilegiare nessuno, abbiamo deciso di indire una manifestazione di interesse entro il mese di dicembre e successivamente una gara. Questo perché vogliamo prima sentire l'opinione degli operatori in modo tale da calibrare il contenuto della gara rispetto al mercato. E' sbagliato non confrontarsi con gli operatori, mentre è corretto tenerli su un piano di parità per metterli in condizione di essere in concorrenza e poter ottenere l'offerta migliore.

Come si può aiutare la ripresa del mercato crocieristico il cui calo è ormai noto così come la causa?

Il tema è cercare di capire cosa accadrà nei prossimi anni. Il fatto che alcune rotte importanti del Mediterraneo siano state sospese

per questioni di sicurezza deve consentire alle Compagnie ed anche ai porti di ripensare strategicamente il prodotto della crociera nel Mediterraneo. Su questo tema stiamo avviando un dialogo, sicuramente complesso, che porteremo avanti con le Compagnie di Crociera.

Nel frattempo ci avviciniamo all'unione dei porti del Sistema del Mar Tirreno Centrale...

Formalmente avremo l'unione dei porti il 1° gennaio 2018; stiamo lavorando insieme al commissario Francesco Messineo, che è anche segretario generale dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, per costruire quella cerniera che ci condurrà ad un approdo morbido. La componente decisiva per realizzare tutto questo è il rapporto con la Regione Campania, con i Comuni di Napoli e di Salerno, con la Città Metropolitana, istituzioni con le quali abbiamo un dialogo costante per mettere in sintonia i programmi di sviluppo del porto con i programmi di sviluppo del territorio. Ricordo dunque con le politiche nazionali del governo ma raccordo con le istituzioni locali.

Il rilancio del Sud passa anche per i trasporti -

UN CONVEGNO ORGANIZZATO A NAPOLI PONE NUOVI TEMI SULLO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO, CHE PASSA ATTRAVERSO UNA LOGISTICA DI PIÙ MODERNA CONCEZIONE E, SOPRATTUTTO, SOSTENIBILE.

Per la prima volta la grande impresa del Nord Italia si confronta direttamente con il mondo dell'autotrasporto e dell'intermodalità. Ieri, presso il centro convegni della Stazione Marittima, gli imprenditori di colossi di fama internazionale quali Acqua Sant'Anna, IVECO, DHL e gruppo Veronesi si sono incontrati con gli oltre 1.000 delegati del settore dei trasporti nella grande conferenza organizzata da A.L.I.S. Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile dal titolo Il rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile. Tra le presenze più prestigiose il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Riccardo Nencini. Anche i Presidenti di numerose Autorità di Sistemi Portuali e i massimi vertici del Governo hanno, infatti, dato il loro contributo al dibattito su una grande sfida: lo sviluppo del Sud Italia. Guido Grimaldi, Presidente di A.L.I.S., ha aperto il confronto introducendo il grande tema del convegno, la ripresa delle aziende del Sud attraverso la sinergia dei trasporti. Sinergia che mira essenzialmente alla riduzione del costo logistico, attualmente troppo caro e quindi non competitivo a livello internazionale. L'Italia non potrà crescere se non cresce il Mezzogiorno ha dichiarato perché il rilancio del meridione del nostro Paese favorirà non solo le aziende del Sud ma anche quelle del Nord Italia. Con lo sviluppo infrastrutturale e dei trasporti tutte le aziende della penisola potranno realmente ampliare i loro mercati di riferimento. Ha quindi proseguito: Questo grande convegno ha come obiettivo quello di far sentire forte e chiara la nostra voce, voce di tante aziende che vogliono crescere e far crescere l'occupazione in Italia. Tra i 25 relatori nella parte iniziale del convegno sono intervenuti Alberto Bertone, Presidente di Acqua Sant'Anna, Alberto Nobis, Amministratore Delegato di DHL Express Italia, Pierre Lahutte, Brand President di IVECO e Massimo Zanin, Amministratore Delegato di FeedGruppo Veronesi; il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, il Presidente di RINA S.p.a., Ugo Salerno, il Vice Presidente International Chamber of Shipping, Emanuele Grimaldi hanno dato il loro autorevole contributo per la parte istituzionale, mentre la portualità è stata rappresentata da Pietro Spirito, Presidente di Adsp Mar Tirreno Centrale, Pino Musolino, Presidente Adsp Mar Adriatico Settentrionale, Stefano Corsini, Presidente Adsp Mar Tirreno Settentrionale, Ugo Patroni Griffi,

- segue

Presidente Adsp Mar Adriatico Meridionale, **Andrea Annunziata**, Presidente Adsp Mar di Sicilia Orientale, Sergio Prete, Presidente Adsp Mar Ionio e Francesco Maria Di Majo, Presidente Adsp Mar Tirreno Centro Settentrionale. L'evento è stato moderato da Bruno Vespa. La conferenza si è articolata in 3 sessioni. La prima, dall'impronta decisamente imprenditoriale, è stata dedicata a L'evoluzione del trasporto e della logistica attraverso la modalità sostenibile, la seconda, intitolata proprio il Rilancio del Mezzogiorno, ha avuto una connotazione fortemente istituzionale. Il convegno si è concluso, nel pomeriggio, con Il Salotto dell'ALIS, nel quale sono stati affrontati temi legati al nuovo modo di fare sistema in ambito **portuale**. A.L.I.S. è realmente l'espressione di un'Italia in movimento ha ricordato il Presidente dell'Associazione Logistica Tutti insieme siamo una forza capace di dare risposte concrete al settore della logistica intermodale, espressione di un Paese che vuole promuovere lo sviluppo del trasporto combinato ecosostenibile. A neanche un anno dalla sua costituzione A.L.I.S., conta più di 1.200 aziende associate, oltre alla partecipazione di Enti Istituzionali e di Autorità di Sistema Portuale. E centinaia di queste imprese hanno aderito solo negli ultimi mesi, credendo nei progetti e negli obiettivi dell'associazione. Attualmente rappresenta un totale di oltre 120.000 unità di forza lavoro, un parco veicolare di più di 80.000 mezzi con oltre 2.700 collegamenti marittimi settimanali solo per le isole e più di 120 linee di Autostrade del Mare. Nel rappresentare le esigenze dell'intero settore dei trasporti e della logistica, abbiamo scelto di focalizzare l'attenzione sul Mezzogiorno ha proseguito Guido Grimaldi Perché è una priorità assoluta del nostro Paese applicare soluzioni logistiche intermodali realizzando collegamenti efficienti tra il nord e il sud Italia, attraverso l'intermodalità ferroviaria e quella marittima. Il riscatto del Mezzogiorno è infatti uno degli obiettivi macroeconomici che A.L.I.S. si pone sin dalla sua fondazione e che si sta impegnando a portare all'attenzione dei tavoli governativi. Oltre allo sviluppo del Sud Italia, le altre finalità che l'associazione ha fatto proprie sono la continuità territoriale con le grandi isole, l'internazionalizzazione del settore trasporti e la sostenibilità ambientale.

«ZONE ECONOMICHE»

Bari e Taranto porti «speciali» Possibili vantaggi fiscali e normativi

● I porti di Bari e Taranto «Zone economiche speciali», con vantaggi fiscali e normativi superiori a quelli riservati alle Zone franche; è quanto prevede un emendamento al decreto sul Mezzogiorno, attualmente all'esame del Senato. Il sì alla modifica è stato annunciato dal sen. Tomaselli, relatore di maggioranza

PALMIOTTI E SERVIZI A PAGINA 5»



BARI L'area portuale

L'OPPORTUNITÀ

ZONE ECONOMICHE SPECIALI

COSA È PREVISTO

Una serie di vantaggi normativi e fiscali alle imprese che si insediano nel loro perimetro: meglio delle Zone franche

NON SOLTANTO PUGLIA

La zona tarantina potrebbe essere allargata alla Basilicata, che da tempo guarda con interesse allo scalo ionico

Bari e Taranto, vantaggi fiscali

Il nuovo decreto sul Mezzogiorno potrebbe riservare due «Zes» alla Puglia

DOMENICO PALMIOTTI

● **TARANTO.** La Puglia e la Sicilia potranno indicare come aree da adibire a Zone economiche speciali, Zes, previste nel nuovo decreto legge Mezzogiorno attualmente all'esame del Senato (il primo decreto Sud è stato quello di dicembre scorso poi convertito in legge a febbraio). La possibilità di prevedere due Zes è sorta durante la discussione, al Senato, del dl Sud.

Le Zone economiche speciali prevedono il riconoscimento di una serie di vantaggi normativi e fiscali alle imprese che si insediano nel loro perimetro, che coincide con un porto e un retroporto, e quindi un trattamento più favorevole rispetto a quello annesso dalle Zone franche. L'ipotesi per il momento di due Zes sembra venire incontro a situazioni specifiche come la Puglia dove, da alcune settimane, è in atto una rivendicazione, non priva di polemiche, tra porti e aree su dove debba andare la Zes.

La Regione Puglia, nell'ambito della legge regionale per lo sviluppo di Taranto, legge attualmente ancora in com-

missione, l'ha esplicitamente prevista per il porto ionico in considerazione anche dei notevoli investimenti infrastrutturali in corso tra collaudo degli ulteriori 600 metri dell'ammodernato molo polisetoriale, piastra logistica, strada dei moli, dragaggi, per avere fondali più profondi, e vasca di colmata. Taranto, inoltre, è anche sede dell'Autorità portuale di sistema del Mar Ionio.

Bari, tuttavia, si è ugualmente mossa e l'Autorità portuale di sistema del Basso Adriatico ha chiesto che tutti i porti pugliesi siano compresi nella Zes allo scopo di intensificarne i vantaggi. Se la strada tracciata ora al Senato, con l'emendamento al dl in commissione Bilancio, dovesse essere confermata, per i porti di Taranto e Bari si raggiungerebbe un nuovo equilibrio così come quando fu per l'istituzione delle Autorità portuali di sistema.

Ci sarebbe infatti una Zes per i porti di Bari e Brindisi ed una per quella di Taranto. Quest'ultima, però, potrebbe allargarsi anche alla vicina Basilicata, regione, questa, che già da tempo guarda con interesse, specie per la fascia ionica, allo scalo tarantino.

L'ampliamento della Zes di Taranto alla Basilicata è anche visto come possibilità di evitare che l'area lucana converga sul porto di Salerno.

A rendere noto che sulle Zes le maglie del dl Sud si sono ampliate è il relatore di maggioranza, il senatore Pd Salvatore Tomaselli. «La commissione Bilancio - dichiara - ha approvato, su proposta dei relatori ed in accordo con il Governo, una modifica al testo originario del decreto con cui si prevede la possibilità per le regioni di presentare, nell'ambito del proprio territorio, al massimo due proposte di individuazione di Zes in presenza di sistemi portuali distinti». Secondo Tomaselli, «tale norma consentirà, quindi, a regioni come la Sicilia o la Puglia di poter concorrere alla istituzione di due Zes nel proprio territorio. Avendo lavorato in queste settimane nel confronto con il Governo a tale soluzione mi ero permesso nei giorni scorsi - sottolinea il senatore Dem - di invitare i protagonisti di una intempestiva polemica localistica sulla eventuale sede della istituenda Zes nella nostra regione, ad attendere l'esito dell'esame parlamentare

prima di qualsiasi dibattito. La soluzione normativa consentirà, quindi, di proporre l'istituzione di due Zes in Puglia che non potranno che corrispondere ai territori e alle infrastrutture portuali e retroportuali che costituiscono i due sistemi portuali, ovvero l'area di Taranto e quella del basso Adriatico da Bari a Brindisi».

Per Tomaselli si tratta di «una opportunità che, sono certo, la Puglia saprà cogliere pienamente, in un impegno comune tra Regione e territori, valorizzando le potenzialità che entrambe le aree detengono, sia dal punto di vista della dotazione di infrastrutture che di aree vocate alla filiera logistica e a quella manifatturiera».

Le Zes saranno avviate gradualmente e tra le prime che entreranno in funzione ci sarà quella del porto di Gioia Tauro, anche perché la Regione Calabria già da tempo sta lavorando su questo tema. Da rilevare, infine, che Taranto e Gioia Tauro hanno alcune caratteristiche comuni: sono stati entrambi porti di *transhipment*, l'attività relativa alla movimentazione dei container, e il grosso operatore che era a Taranto,

- segue

Evergreen, è andato via dagli inizi del 2015. Ufficialmente perché contestava i ritardi nella costruzione delle nuove infrastrutture, in realtà perché aveva già deciso di riposizionare traffici e attività al Pireo.

A seguito delle criticità occupazionali attraversate dai porti di Taranto e Gioia Tauro, il Governo, nel dl Sud di fine 2016, ha previsto per i due scali la costituzione di due Agenzie del lavoro portuali che, nell'arco di 36 mesi

dalla loro entrata in funzione - a Taranto non è ancora operativa -, dovranno ricollocare il personale disoccupato in nuove attività produttive nel porto, corrispondendo allo stesso personale, nei giorni di non lavoro, una

specificata indennità.

Nel due porti i lavoratori da rioccupare sono un migliaio complessivamente, di cui 500 solo a Taranto, provenienti dalla società Taranto container terminal di cui Evergreen era azionista e che è stata messa in liquidazione.



TARANTO Una veduta del porto del capoluogo ionico e il sen. Salvatore Tomaselli (Pd), relatore di maggioranza del decreto sul Mezzogiorno

SEN. TOMASELLI (PD)

«È una opportunità che sono certo, la Puglia saprà cogliere»

ALTRA FINALITÀ

Si vuole evitare che l'area lucana converga sul porto di Salerno

Tavolo per Brindisi, Bozzetti (M5S): 'Governo scavalca immobilismo Regione'

Istituito a Roma il Tavolo per il rilancio industriale e infrastrutturale di Brindisi. Il consigliere Bozzetti (M5S) bacchetta la Regione scavalcata dal Governo

Sull'istituzione a Roma alla presenza del Ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno, **Claudio De Vincenti**, di un **Tavolo per il rilancio industriale e infrastrutturale di Brindisi**, il consigliere brindisino del M5S, **Gianluca Bozzetti**, interviene con una nota diffusa.



“Ad un anno dall’approvazione all’unanimità del Consiglio regionale della mozione poi definita da molti “Salva Brindisi” - spiega il consigliere pentastellato - vista l’inattività della Giunta Emiliano, è toccato al Governo prendere l’iniziativa ed istituire il tavolo per occuparsi delle questioni della Provincia di Brindisi, completamente abbandonata dal Governatore. Più volte avevamo sollecitato il Governo regionale a dare seguito alla mozione, ma ancora una volta non siamo stati ascoltati. E questi sono i risultati”.

Al tavolo hanno preso parte i dirigenti dei Ministeri dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e dell’Ambiente, alcuni senatori e deputati brindisini, la già assessore regionale allo Sviluppo economico, Loredana Capone, il presidente della Provincia di Brindisi, Maurizio Bruno, il commissario straordinario del Comune di Brindisi, Santi Giuffrè, il presidente dell’Autorità di sistema portuale dell’Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, il presidente del Consorzio Asi, Domenico Bianco, nonché il presidente ed il direttore di Confindustria Brindisi, Giuseppe Marinò e Domenico Guarini.

“Se ad Emiliano fosse interessato davvero qualcosa del nostro territorio - incalza Bozzetti - oltre a mettere gasdotti sotto i nostri piedi, sarebbe stato il capofila di un’iniziativa attesa dalla popolazione e che interessa tutto il tessuto cittadino. Condividendo l’intento di mettere intorno un tavolo tutti i livelli istituzionali - continua - sarebbe però auspicabile un confronto aperto alla cittadinanza, prima che il tavolo diventi realmente operativo. Un momento di dialogo, per illustrare l’indirizzo e le progettualità che si intendono realizzare”.

- segue

In questa prima convocazione del tavolo è stato illustrato il progetto Brindisi Industrial Park, ovvero - come riferisce la nota - nuove tecnologie del settore energetico, che produrranno *utilities* utili a connettere l'intera area industriale brindisina e sono state esaminate alcune iniziative per attività portuali e retroportuali tese a favorire lo sviluppo del porto. Si è discusso, infine, della possibilità di istituire anche a Brindisi una ZES e delle opere di bonifica dell'area SIN.

"Un primo importante passo - commenta Bozzetti - ma c'è bisogno di maggiore condivisione con i cittadini e bisogna interessare tutte le sigle sindacali viste le tante vertenze aperte sul territorio. Si deve valutare il possibile reimpiego, con una riqualificazione professionale a carico della Regione, dei numerosi lavoratori oggi in crisi nei tanti settori produttivi della provincia. Inoltre è necessario monitorare costantemente quale sia l'indirizzo di tutte queste progettualità e soprattutto della possibilità di una ZES a Brindisi".

"Non vorremmo ritrovarci - avverte ancora il consigliere M5S - con zone franche che aprano la strada a nuove (o vecchie) aziende, che hanno già distrutto dal punto di vista occupazionale, sanitario e ambientale il nostro territorio. Bisogna poi analizzare attentamente i vantaggi e gli svantaggi della ZES, tenendo presente che la sua istituzione non risolverebbe tutti i problemi occupazionali del nostro territorio e che potrebbe, invece, aumentare la crisi delle piccole e medie imprese locali a favore delle multinazionali".

"La ZES - conclude Gianluca Bozzetti - prevede infatti tempi di attuazione lunghi ma, soprattutto, necessita di una pianificazione puntuale e condivisa e che rispetti inderogabilmente il nuovo indirizzo socio-economico che la cittadinanza vuole per Brindisi. Insomma paletti chiari per evitare gli errori del passato".
(gelormini@affaritaliani.it)

ECONOMIA TOMASELLI: «MODIFICATO IL TESTO ORIGINARIO POSSIBILITÀ PER BASSO ADRIATICO E TARANTO»; ZIZZA: «VALORIZZARE GLI INTERESSI DEL TERRITORIO»

Le Zone economiche speciali in Puglia saranno due, speranze anche per Brindisi

● Zone economiche speciali (Zes) in Puglia potranno esserne istituite in due sistemi portuali, l'area di Taranto e quella del basso Adriatico da Bari a Brindisi. L'opportunità arriva con l'approvazione di alcune modifiche al testo originario. A darne notizia il senatore Salvatore Tomaselli.

«Come avevo preannunciato, l'esame parlamentare del Decreto Mezzogiorno sarebbe intervenuto sul testo anche in relazione alle norme che introducono nel nostro paese la definizione delle cosiddette Zone economiche speciali, che sto personalmente seguendo da relatore in Senato. La Commissione Bilancio del Pd ha approvato, su proposta dei relatori ed in accordo con il Governo, una modifica al testo originario del Decreto con cui si prevede la possibilità per le regioni di presentare, nell'ambito del proprio territorio, al massimo due proposte di individuazione di Zes in presenza di sistemi portuali distinti. La norma consentirà, quindi, a regioni come la Sicilia o la Puglia di poter concorrere alla istituzione di due Zes nel proprio territorio. «Avendo lavorato in queste settimane nel confronto con il Governo - prosegue Tomaselli - a tale soluzione mi ero permesso nei giorni scorsi di invitare i protagonisti di una importante iniziativa localistica sulla eventuale sede della istituzione Zes nella nostra regione, ad attendere l'esito dell'esame parlamentare prima di qualsiasi di-



SENATORE
Salvatore
Tomaselli.
Partito
democratico



ZONE ECONOMICHE Il porto di Brindisi può essere legittimamente candidato

battuto. La soluzione normativa consentirà, quindi, di proporre l'istituzione di due Zes in Puglia che non potranno che corrispondere ai territori e alle infrastrutture portuali e retroportuali che costituiscono i due sistemi portuali, ovvero l'area di Taranto e quella del basso Adriatico da Bari a Brindisi. Una opportunità che, sono certo, la Puglia saprà cogliere pienamente, in un impegno comune tra Regione e territori, valorizzando le potenzialità che entrambe le aree detengono «sia dal punto di vista della dotazione di infrastrutture che di aree vocate alla filiera logistica» e a quella manifatturiera».

«Ora è il momento di valorizzare Brindisi

e tutelare gli interessi del territorio», così il senatore Vittorio Zizza di Direzione Italia commenta la decisione della Commissione Bilancio del Senato sulle modifiche apportate al decreto per il Mezzogiorno. Ha partecipato anche ad un tavolo tecnico importante con il Ministro De Vincenti, al quale hanno preso parte anche i colleghi Tomaselli e Mariano, il Presidente della Provincia e Camerlingo straordinario di Brindisi, il Prefetto di Brindisi, la Regione Puglia, il Presidente di Confindustria, l'Asi e l'Autorità Portuale di Sistema. Prendiamo atto che il Governo e il relatore, in zona cessanti, come si può dire, abbiano condiviso la bontà

della nostra proposta prevedendo che in Puglia ci siano due zone economiche speciali, le cosiddette Zes. Ora vigileremo affinché dalle parole si passi ai fatti. La Zes necessita di una autorizzazione europea e non vorremmo che il tutto si concludesse in un ennesimo annuncio elettorale del Pd». Le proposte di Direzione Italia, in particolare, miravano all'istituzione di due Zes che comprendessero sia l'area di Taranto sia quella del basso Adriatico da Bari a Brindisi. Nella prima decade di agosto si svolgeranno altri due tavoli tecnici sulle aree «Sila» e «Bipino» attesi da un tavolo definitivo previsto per la metà di settembre. «Come Direzione Italia, siamo determinati a lavorare affinché il territorio brindisino, dimenticato dalla Regione Puglia, abbia il suo riscatto anche in tema di infrastrutture, trasporti pubblici, risanamento ambientale, sanità, agricoltura e turismo. Per troppo tempo il governo regionale ha penalizzato la provincia brindisina, non investendo in un territorio che invece rappresenta una grande risorsa economica per la Puglia e il Mezzogiorno d'Italia. Servono misure volte a valorizzare le nostre ricchezze favorendo l'imprenditoria locale. Se le priorità mancano quelle da sempre perseguitate da Direzione Italia, e se il Governo farà ciò che ha annunciato sul provvedimento per il Mezzogiorno, saremo disponibili al confronto e lavoreremo in sinergia con le opposizioni».



SENATORE
Vittorio Zizza,
Direzione
Italia

L'ECONOMIA

Sì alle due Zes in Puglia ma il caso non è chiuso: dubbi e scontro sui fondi

Avanti con Taranto e Brindisi-Bari. Ma in cassa solo 206 mln

di Oronzo MARTUCCI

L'emendamento presentato dal relatore al decreto Sud, Salvatore Tomaselli, è approvato dalla Commissione Bilancio del Senato con il sì del governo, che permette a ogni Regione di indicare sino a 2 Zes (Zone economiche speciali) non è servito a superare le polemiche che in Puglia riguardano le legittime aspettative a ottenere il riconoscimento da parte delle due Autorità portuali di sistema esistenti: la prima dello Jonio con sede a Taranto; l'altra del Basso Adriatico che tiene insieme i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli.

In particolare i sostenitori della Zes a Taranto evidenziano che le risorse destinate dal decreto sono limitate, appena 206,5 milioni di euro, e la decisione del governo e della maggioranza di allargare le maglie relative ai riconoscimenti, per-

I nodi

Non si placano le polemiche dopo l'emendamento che apre a due sì in ogni regione

mettendo alle Regioni di indicare non una sola Zes, come previsto nel testo originario del decreto legge, ma 2 diverse aree collegate alla Rete Ten-T europea (in Puglia i porti di Taranto e Bari sono collegate al Corridoio Scandinavo Mediterraneo) impedisce di fatto di prevedere investimenti consistenti e capaci di permettere il reale sviluppo delle zone prescelte.

La maggioranza ha ottenuto il via libera del governo sull'aumento delle Zes da istituire su indicazione delle Regioni, ma le risorse sono rimaste invariate e ancora così suddivise per anno: 25 milioni nel 2018,

I conti

Il Servizio Bilancio del Senato ha segnalato in un dossier l'esiguità delle risorse

32,25 milioni nel 2019; 150,2 nel 2020. Che l'esiguità delle risorse sia un problema da non sottovalutare, prima dei politici l'anno segnalato i tecnici del Servizio Bilancio del Senato.

Ecco cosa scrivono i tecnici del Servizio Bilancio nella relazione di accompagnamento al decreto legge: "Si richiama l'attenzione sul numero esiguo di imprese che si prevede possano fruire dell'agevolazione (in numero massimo di 5, nel 2019)". E aggiungono: "Sul punto, a tacere degli eventuali riflessi sulla natura della norma in commento in relazione ai profili della generalità ed astrattezza e sul rilievo dell'agevolazione ri-

conosciuta a ciascuna impresa (10 milioni di euro per un progetto di investimento di 40 milioni di euro), sarebbero utili maggiori informazioni, per quanto disponibili, sui prevedibili destinatari dell'agevolazione e sui programmi di investimento ipotizzati".

Nella relazione tecnica di accompagnamento al decreto legge si evidenzia inoltre che "sulla base delle prime indicazioni circa le aree Zes si stimano investimenti nelle prime aree di istituzione in misura pari a 4 investimenti di 40 milioni di euro nel 2018, 5 investimenti di 40 milioni di euro nel 2019 e 3 investimenti di pari importo nel

2020, oltre agli investimenti nei limiti ordinari del credito di imposta".

Al Senato esponenti dei vari gruppi hanno presentato emendamenti per ottenere un aumento di risorse da destinare alle agevolazioni fiscali delle Zes, ma non c'è il via libera del governo. Dunque: il numero delle potenziali Zes è cresciuto, le risorse sono rimaste le stesse.

Il presidente dell'Autorità portuale di sistema dello Jonio, Sergio Prete, anche se ha spiegato che prima di un commento definitivo bisogna aspettare l'approvazione del decreto con tutti gli emendamenti, ha sottolineato che il problema della ri-

sorse è essenziale e che sino alla presentazione dell'emendamento del senatore Tomaselli, e approvato dalla Commissione Bilancio con il via libera del governo, sembrava scontato che nella prima fase i porti su cui il governo, con il consenso delle Regioni, aveva deciso di puntare per la istituzione delle Zes erano: Napoli-Salerno in Campania, Taranto in Puglia; Gioia Tauro in Calabria. Tra l'altro sono i porti su cui pongono l'attenzione da diversi anni gli economisti della Fondazione Svimetz, i quali sono stati i primi a sottolineare la necessità di istituire Zes nel Mezzogiorno d'Italia per replicare il



di Nicola QUARANTA

Fra le novità di origine parlamentare approvate dalla commissione bilancio del Senato al decreto legge per la crescita del Mezzogiorno, farì puntati all'indomani soprattutto su quelle riguardanti le Zone economiche speciali (Zes). Ed è in particolare l'opportunità offerta alle Regioni interessate di presentare una o al massimo due proposte di istituzione di Zes quando siano presenti più aree portuali collegate alla rete transeuropea dei trasporti, ad animare il dibattito. La soluzione normativa consentirà, quindi, di proporre l'istituzione di due Zes in Puglia che non potranno che corrispondere ai territori e alle infrastrutture portuali e retroportuali che costituiscono i due sistemi portuali, ovvero l'area di Taranto e quella del basso Adriatico da Bari a Brindisi.

«Un passo importante, a rafforzare una scelta strategica che sul tema avevamo già espresso. Gettate così le basi affinché la Puglia possa svilupparsi come piattaforma spendibile anche per le imprese. E in questo sistema virtuoso Brindisi non potrà che recitare un ruolo importante. Dopodiché è evidentemente che le risorse - intese come minore pressione fiscale - saranno divise nel territorio, rappresentando comunque

successo di analoghe iniziative effettuate in Polonia, dove esistono 15 Zes.

Il presidente dell'Autorità portuale del Basso Adriatico, Ugo Patroni Griffi, ha espresso soddisfazione per la possibilità che una Zes possa valorizzare i porti pugliesi dell'Adriatico in concorrenza con i porti di Grecia, Croazia e degli altri Paesi posti sull'altra sponda che già ospitano Zone economiche speciali. Patroni Griffi ha evidenziato in una lettera inviata al presidente della Regione Michele Emiliano, che senza l'istituzione di una Zes lungo il basso Adriatico il lavoro svolto sinora dalle diverse Autorità portuali risulterebbe vanificato.

MANFREDONIA L'AREA SIPONTINA DEVE TUTTAVIA FRONTEGGIARE LA CONCORRENZA DEGLI ALTRI PORTI DELL'AUTORITÀ DEL BASSO ADRIATICO OLTRE CHE DI TARANTO

Il porto in corsa per la zona economica speciale

Benefit alle aziende che si insediano anche se sullo sfondo c'è il ricordo del fallimento totale del "contratto d'area"

● **MANFREDONIA.** Di polemica in polemica. L'ultima in ordine di tempo è quella sulle Zone Economiche Speciali (ZES) che riguardano le aree portuali nel contesto della più generale "crescita del Mezzogiorno". La disputa è tra le due Autorità portuali di Bari e Taranto, ma anche fra i cinque porti dell'Autorità di sistema dell'Adriatico meridionale. Sul piatto sono in gioco 204,5 milioni di euro spendibili dal 2018 al 2041. Indubbiamente un intervento notevole che va a supportare le nascenti Autorità portuali come reimpostate dalla riforma Delrio. Un intervento che ricorda tanto il Contratto d'area concepito e varato nel 1994 da Romano Prodi per favorire investimenti nell'area di Manfredonia, Monte Sant'Angelo e Mattinata, precipitata in una perniciosa crisi all'indomani della chiusura dello stabilimento Finiselen. Anche quel provvedimento era equipaggiato da centinaia di milioni di euro da elargire a fondo perduto agli imprenditori che vi avrebbero aderito, agevolazioni fiscali, sindacali, procedurali. In-

somma una manna dal cielo sulla quale si sono avventati decine e decine di industriali in gran parte catapultati dal nord i quali dopo aver intascato fior di decine di milioni di euro, trascorsi i cinque anni di franchigia prevista, hanno pensato bene di tornare alle patrie fabbriche con le casse impinguate di soldi del sud. Di quella esperienza sono rimasti i capannoni frettolosamente costruiti, e che da tempo ormai fanno pessima mostra di sé in un'area industriale dove manca il necessario perché un'azienda possa operare (a cominciare da acqua e fogna). La Regione Puglia oltre un anno fa inviò al Comune una serie nutrita di prescrizioni da attuare in tempi e modi ben definiti, ma non se n'è fatto nulla. L'amministrazione comunale ha chiesto e ottenuto di rinviare il tutto. Nel frattempo quell'area è off-limits. Una opportunità malgestita in loco, come ebbe a rimproverare lo stesso Prodi. Uno spreco di risorse che avrebbero meritato ben altra considerazione. Un antefatto ormai storico richiamato, a

proposito delle ZES, da più parti come esempio ammonitore, da evitare e possibilmente farne tesoro. In teoria il porto di Manfredonia potrebbe essere in lizza per entrare in qualche modo in una possibile distribuzione della operatività della ZES qualora ne venisse prevista una per il raggruppamento portuale dell'Adriatico meridionale. L'altra pure destinata a Taranto dove sono stati investiti centinaia di milioni di euro che ne hanno fatto il porto di punta della Puglia. Le decisioni dovranno ancora essere prese. Manfredonia dovrà affrontare la concorrenza degli altri porti di cordata. Lo scalo marittimo sipontino ha nel tempo perso gran parte dei suoi vantaggi. Letale è stato il lungo e infruttuoso "letargo" di commissariamento dell'Autorità soppressa. Le aree retroportuali utilizzate per allorcare centri commerciali, palazzine di civili abitazioni, le strutture portuali abbandonate senza alcuna manutenzione. Il bacino portuale "alti fondali" insabbiato e via dicendo

Michele Apollonio



Il porto industriale di Manfredonia

Sviluppo. Impegnata quasi la metà delle risorse

Sanità e ambiente nel piano di rilancio per Taranto

Taranto Avanza il cantiere del Contratto istituzionale di sviluppo per l'area di Taranto. Il vertice di ieri pomeriggio a Palazzo Chigi, presieduto dal ministro per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, ha consuntivato 465 milioni di euro, su un plafond di 882, tra impegni e spese per infrastrutture portuali, bonifiche ambientali e progetti di riqualificazione urbana, e avviato inoltre l'utilizzo di ulteriori 70 milioni - divisi in due tranche, 50 nel 2017 e 20 nel 2018 - che col decreto Mezzogiorno di dicembre, convertito in legge a febbraio, sono stati destinati al potenziamento delle apparecchiature sanitarie e diagnostiche sempre nell'area di Taranto a fronte della criticità esistente per via dell'inquinamento.

La Regione Puglia ha portato al tavolo la sua proposta, finalizzata a rafforzare con nuova strumentazione l'oncologia e creando il polo del Sito di interesse nazionale. La proposta, però, va meglio tarata perché, rileva il Governo, prevede un impegno di spesa di 83 milioni anziché di 70 (la Regione calcola di rientrare con le economie di spesa). Inoltre nella spesa va anche prevista la formazione del personale.

«Parliamo anzitutto con l'impegnare i 50 milioni di quest'anno - indica il ministro -, poi, sulla base della spesa effettiva, verificheremo se il prossimo anno la programmazione riguarderà solo i restanti 20 oppure una quota superiore».

«Abbiamo chiesto al Governo - dice il segretario della Uil Taranto, Giancarlo Turi - che oltre alle nuove apparecchiature si prevedano anche assunzioni nella sanità, cosa per ora non contemplata. Ci è stato però spiegato che questa non è competenza del tavolo istituzionale ma della Regione col dm 70 sugli standard sanitari».

Tra i progetti del Contratto di sviluppo che avanzano, ce ne sono poi tre: la foresta urbana, l'utilizzazione, a fini turistici, della banchina in Mar Piccolo della ex stazione torpediniere usata negli anni passati dalla Marina Militare, la valorizzazione in chiave museale di un pezzo di Arsenale militare non più funzionale alle manutenzioni navali. Per quest'ultimo progetto, il ministro De Vincenti ha firmato il relativo Dpcm, mentre per la foresta urbana, nel rione Tamburi, è stato firmato nei giorni scorsi l'accordo tra Comune e Regione. Ci sono 25 milioni da spendere.

La foresta urbana - un filtro ecologico tra stabilimento siderurgico e quartiere - sorgerà su un'area ora occupata da immobili degradati ma abitati e si realizzerà dopo aver costruito i primi 228 alloggi di

- segue

sostituzione. Per la banchina ex torpediniere, invece, si va verso un accordo di programma che prevede uno scambio: la Marina cede l' infrastruttura di Mar Piccolo e Autorità portuale e Agenzia del Demanio individuano per la forza armata nuove aree in Mar Grande.

«Un incontro importante - commenta Vincenzo Cesareo, presidente Confindustria Taranto -. I progetti avanzano e riscontriamo soprattutto un nuovo ruolo del Comune che parla finalmente di valorizzazione delle produzioni e delle imprese».

«Il tavolo - dichiara il sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci, al suo debutto a Palazzo Chigi - è stato fitto di iniziative in fase esecutiva. Penso al polo oncologico e alla riqualificazione dell' ex stazione torpediniere. Vorremmo che con l' accordo di programma cominciasse un' interlocuzione duratura con tutte le grandi presenze come la Marina Militare.

Che sia un punto di svolta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Domenico Palmiotti

"La nave anti-ong non approderà in Sicilia"

Conferenza stampa nel porto di Catania della Rete antirazzista: "L' imbarcazione di Generazione identitaria consegnerà i migranti ai carnefici della guardia costiera libica"

CATANIA - Conferenza stampa nel porto di Catania della Rete Antirazzista Catanese per dire 'no' all' arrivo in città della nave noleggiata da Generazione Identitaria, un' organizzazione multinazionale di estrema destra, francese, italiana e tedesca nata nel 2012. "Esprimiamo la nostra incondizionata solidarietà con il prezioso lavoro che fanno le navi umanitarie e vigileremo nel porto affinché l' approdo della C-Star non avvenga né qui, né in tutta la Sicilia - ha detto Alfonso di Stefano, rappresentante della Rete -. Sappiamo che fino a ieri sera era bloccata nel porto di Suez. Sembra che stia per partire o che sia già partita e per arrivare qui impiegherà dai cinque ai sei giorni". La C-Star intende prestare supporto alla guardia costiera libica nelle operazioni finalizzate a intercettare e riporta indietro i barconi carichi di migranti. Alla manifestazione nel porto ha preso parte una trentina di rappresentanti delle associazioni che compongono la Rete, che hanno mostrato striscioni con la scritta "Non più naufragi. Diritto d' asilo europeo per non morire" e "Freedom, not Frontex. Diritto d' asilo e corridoio umanitario". "Non salveranno i migranti - ha sottolineato Di Stefano - perché se li consegnano ai carnefici della guardia costiera libica penso che non faranno una buona fine. Il problema è che loro completano una campagna di criminalizzazione delle Ong impegnate con le navi umanitarie proprio per impedire che salvino, come hanno fatto in questi anni, decine di migliaia di vite umane e che purtroppo sono sempre più criminalizzate da Frontex e dai governi europei". L' esponente della Rete antirazzista ha ricordato che "proprio da questa città è partita la campagna di pesanti insinuazioni di collusione con gli scafisti da parte del Procuratore di Catania". Dalle associazioni è partita nei giorni scorsi una richiesta al ministro dei Trasporti di "Impedire alla nave C-Star l' utilizzo delle infrastrutture portuali", richiesta inviata anche al presidente della Regione Siciliana, al Prefetto, al Questore, al presidente dell' **Autorità Portuale**, al Comandante della Capitaneria di Porto e al sindaco di Catania.

Migranti, Catania: sit in al porto degli antirazzisti contro la nave dell' estrema destra

Oggi al porto di Catania hanno manifestato contro l' ipotesi di far approdare a catania la nave C-Star, noleggiata dal gruppo di estrema destra Generazione identitaria

CATANIA - Sono sul piede di 'guerra' le associazioni antirazziste della Sicilia. Oggi al porto di Catania hanno manifestato contro l' ipotesi di far approdare a catania la nave C-Star, noleggiata dal gruppo di estrema destra Generazione identitaria - un' organizzazione multinazionale di estrema destra, francese, italiana e tedesca nata nel 2012. Alfonso Di Stefano, rappresentante della Rete Antirazzista Catanese parla così: "Esprimiamo la nostra incondizionata solidarietà con il prezioso lavoro che fanno le navi umanitarie e vigileremo nel porto affinché l' approdo della C-Star non avvenga né qui, né in tutta la Sicilia. Sappiamo che fino ad ieri sera era bloccata nel porto di Suez. Sembra che stia per partire o che sia già partita e per arrivare qui impiegherà dai cinque ai sei giorni". La C-Star intende prestare supporto alla guardia costiera libica nelle operazioni in cui quest' ultima intercetta e riporta indietro i barconi carichi di migranti. Alla manifestazione nel porto hanno preso parte trenta rappresentanti delle associazioni che compongono la Rete, che hanno mostrato striscioni con la scritta "Non più naufragi. Diritto d' asilo europeo per non morire" e "Freedom, not Frontex. Diritto d' asilo e corridoio umanitario".

"Non salveranno i migranti - ha spiegato Di Stefano - perché se li consegnano ai carnefici della guardia costiera libica penso che non faranno una buona fine. Il problema a monte è che loro completano una campagna di criminalizzazione delle ong delle navi umanitarie proprio per impedire che che salvino, come anno fatto in questi anni, decine di migliaia di vite umane e che purtroppo dall' anno scorso sono sempre più criminalizzate da Frontex e dai governi europei. Proprio da questa città è partita la campagna di pesanti insinuazioni di collusione con gli scafisti da parte del Procuratore di Catania". Sono state le associazioni di Catania a chiedere nei giorni scorsi al ministro dei Trasporti di "impedire alla nave C-Star di 'Generazione Identitaria' l' utilizzo delle infrastrutture portuali", richiesta inviata anche al inviata anche al presidente della Regione Siciliana, al Prefetto, al Questore, al presidente dell' **Autorità Portuale**, al Comandante della Capitaneria di Porto ed al sindaco di Catania. Alla conferenza stampa ha preso parte anche Luca Cangemi, della segreteria nazionale del Partito Comunista Italiano.

"Non sappiamo con certezza - ha detto Cangemi - se la nave sia partita. Ma il problema è comunque rimane, rimane la gravissima provocazione che la città di Catania ed il Pese ha subito da parte di questa organizzazione estremista, fascista ed oscura e quindi rimane la necessita di una grande mobilitazione". "In questi giorni - ha concluso Cangemi - si è verificata a Catania un fatto positivo, una grande mobilitazione anti razzista, anti razzista insieme al pronunciamento di tante associazioni ed esponenti della cultura. Vogliamo valorizzare questa prima risposta democratica e tenere alta la vigilanza".

Augusta, Diana delegato dell' Autorità Portuale

AUGUSTA È Francesco Diana il delegato del Comune di Priolo in seno al Comitato dell' Autorità portuale di Augusta. L' incarico è stato assegnato dal sindaco di Priolo, Antonello Rizza, con una propria determina.

Diana, 39 anni, di Melilli, responsabile per le attività portuali di Confcommercio Siracusa, è un agente marittimo e subentra come delegato per il sindaco del Comune priolese all' interno del Comitato dell' Autorità portuale di Augusta, al dimissionario Gaetano Cutrufo. Diana ha espresso soddisfazione per un incarico che lo impegnerà con entusiasmo. (*VI COR*)

Graziano Delrio oggi a Catania inaugura un' altra infrastruttura, a Messina finora ha riservato solo parole

Il ministro taglia-nastri e... taglia opere

CapitaleMessina: ci ha tolto il Ponte e l' Autorità portuale, cosa si vuole di più da lui?

Lucio D' Amico Il ministro Delrio sarà oggi a Catania. Lo annuncia in pompa magna il sindaco etneo Enzo Bianco: «Torna in città il ministro delle Infrastrutture per inaugurare assieme ai vertici di Fs la tratta Ognina-Stazione centrale, raddoppiata e le nuove stazioni intermedie. Finalmente un' opera attesa da anni che ci consentirà di usare come metropolitana la dorsale ionica tra Giarre, Acireale e Catania. A seguire firmeremo la convenzione per realizzare una nuova fermata a Fontanarossa. Si arriverà vicino all' aerostazione in treno.

Un altro bel successo per una città che adesso ha finalmente l' attenzione che merita».

Il post sulla pagina di Facebook di Enzo Bianco viene rilanciato dai rappresentanti del movimento CapitaleMessina: «Anche la nostra città - sottolineano Pino Falzea e Gianfranco Salmeri -, come Catania, vorrebbe "finalmente l' attenzione che merita". E purtroppo non è così».

Il ministro Delrio - ricorda CapitaleMessina - è stato nella città etnea già tre volte. Il 29 agosto 2016 per monitorare lo stato dei lavori della Metropolitana, dichiarando nell' occasione che per Catania «c' è un piano complessivo di infrastrutturazione, insieme con una visione

della logistica e dell' intermodalità, unica in Italia: sistema metropolitano, portuale, stradale e ferroviario, ossia tutto quello che abbiamo detto essere la chiave per far ripartire l' economia dei territori e l' occupazione». Il 30 marzo 2017 era, invece, insieme con il sindaco Bianco per l' inaugurazione della tratta Nesima-Giovanni XXIII della Metropolitana. Ed oggi il battesimo di Ognina-Stazione.

«A Messina, invece, nell' ultimo anno - evidenziano Falzea e Salmeri - Delrio è venuto solo una volta, il 27 marzo 2017 assieme al sottosegretario Faraone. Ed in quell' occasione, il ministro ha recitato un "de profundis" sul progetto del Ponte sullo Stretto ed ha glissato su qualsiasi ipotesi di revoca dell' abolizione della nostra Autorità portuale. Una seconda presenza era stata annunciata, in occasione della conferenza programmatica delle Città metropolitane del Mezzogiorno in programma lunedì 29 maggio a Palazzo Zanca, con la ministra Madia. Ma quella volta, non solo Delrio non si è fatto vedere, ma non ha neanche dato un cenno di attenzione al "Manifesto del 29 aprile" trasmessogli in quell' occasione, promosso da CapitaleMessina e Rete Civica per le infrastrutture e sottoscritto dai principali sindacati,

-segue

forze produttive ed ordini professionali della città, documento che stigmatizza il taglio di finanziamenti e progetti per le infrastrutture del nostro territorio, contenuto nel Def del Governo. Evidentemente, non possiamo che prenderne atto, Delrio a Catania inaugura opere, a Messina le taglia».

In realtà, Delrio potrebbe sbarcare in riva allo Stretto nel giorno dell' avvio del cantiere del nuovo porto di Tremestieri.

È una possibilità, non c' è ancora alcuna certezza. Ma una cosa è sicura: se Delrio viene qui, deve assolutamente dare garanzie - impegni concreti, non chiacchiere - per il mantenimento della piena autonomia del sistema portuale Messina-Milazzo.

Altrimenti è meglio che non si faccia vedere.

Porto di Palermo, il Tar accoglie il ricorso dell'Autorità sul piano regolatore

La prima sezione del Tar di Palermo dà ragione all'Autorità Portuale che aveva presentato ricorso contro i provvedimenti sulla gestione del porto da parte dell'Amministrazione comunale, dando il via libera al piano regolatore del Porto di Palermo. L'Autorità Portuale, assistita dall'Avvocatura di Stato di Palermo, ha contestato i provvedimenti della giunta di Leoluca Orlando che aveva impugnato l'intesa per la gestione del porto firmata in passato tra l'Autorità (diretta in quel periodo da Nino Bevilacqua) e l'ex sindaco Diego Cammarata. La decisione della Giunta Orlando aveva così rimesso in gioco l'intera gestione delle strutture portuali. Oltre al Porto di Palermo, nella disputa tra l'Autorità Portuale (attualmente diretta da Vincenzo Cannatella) e il Comune, rientrano anche i porticcioli turistici di Sant'Erasmo, Arenella e Acquasanta. Costituisce punto non controverso tra le parti il fatto che il porto di Palermo sia riconosciuto di rilevanza economica nazionale, con caratteristiche polifunzionali può contemplare anche aree per lo svolgimento di attività peschereccia ovvero turistica e da diporto si legge nella sentenza e sia stato realizzato sulla base del piano regolatore del porto del 1954, aggiornato nel 1968, nel 1988 con variante che include il porticciolo dell'Acquasanta e, nel 1994, con ulteriore variante che include il porticciolo dell'Arenella. Il piano regolatore del 2012 si trova attualmente all'assessorato Territorio e Ambiente per avere valutazioni di impatto ambientale e più volte la Regione aveva affermato di attendere la sentenza del Tar prima di esprimersi. Non risulta che la Regione Siciliana, che non è parte del presente ricorso ma che è certamente unica titolare del relativo potere prosegue la sentenza cui compete anche l'approvazione in via definitiva dello strumento programmatico approntato dall'autorità Portuale di Palermo, abbia mai sollevato innanzi la Corte Costituzionale questione di conflitto di attribuzioni nei confronti dell'Amministrazione statale avverso il decreto ministeriale 2005 che ha fissato i contorni della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo, diversamente da quanto, invece, la stessa Regione Siciliana ha ritenuto di operare in relazione al Porto di Messina.

Messina ieri la firma del decreto da parte della Regione: arrivano anche gli ultimi 16 dei 72 milioni dell'appalto

Finanziato il porto di Tremestieri

Dopo la sigla del contratto l'impresa Coedmar potrà aprire il cantiere

Messina Ora non ci sono più ostacoli. E non ci sono più alibi. L'assessore regionale ai Lavori pubblici Luigi Bosco ha firmato ieri il decreto di finanziamento per il nuovo porto di Tremestieri con annessa piattaforma logistica. Era l'ultimo tassello mancante. Quei 16 milioni di euro che la Regione avrebbe dovuto già da tempo mettere a disposizione come co-finanziamento dell'opera che ha un importo totale di 72 milioni di euro. Gli altri fondi arrivano dal Governo nazionale e dall'Autorità portuale. Adesso, si può firmare il contratto con l'impresa Coedmar, che ha già definito quasi del tutto il progetto esecutivo e che, per consegnarlo, avrà per legge 60 giorni di tempo. Ma il progetto non dovrà più passare attraverso conferenze dei servizi o pareri di altri enti e istituzioni.

A dare il via libera definitivo sarà il Genio civile opere marittime.

Esultano il sindaco Renato Accorinti e l'assessore Sergio De Cola: «Obiettivo centrato».Pag. 21.

La Regione firma il decreto di co-finanziamento per Tremestieri: ora si può aprire il cantiere

Gli ultimi 16 milioni vanno in porto

Accorinti: mi insultano e denigrano, ma questi sono fatti e io oggi sono felice

Lucio D' Amico Ora non ci sono più ostacoli. E non ci sono più alibi. L' assessore regionale ai Lavori pubblici Luigi Bosco ha firmato ieri il decreto di finanziamento per il nuovo porto di Tremestieri con annessa piattaforma logistica. Era l' ultimo tassello mancante. Quei 16 milioni di euro che la Regione avrebbe dovuto già da tempo mettere a disposizione come co-finanziamento dell' opera che ha un importo totale di 72 milioni di euro. Gli altri fondi arrivano dal Governo nazionale e dall' **Autorità portuale**. Adesso, si può firmare il contratto con l' impresa Coedmar, che ha già definito quasi del tutto il progetto esecutivo e che, per consegnarlo, avrà per legge 60 giorni di tempo. Ma il progetto non dovrà più passare attraverso conferenze dei servizi o pareri di altri enti e istituzioni.

A dare il via libera definitivo sarà il Genio civile opere marittime.

In ogni caso, l' impresa potrà aprire il cantiere e procedere già alle prime operazioni di dragaggio. L' obiettivo, quindi, di avviare l' opera prima della fine dell' estate può essere raggiunto. Non nascondono la propria soddisfazione il sindaco Renato Accorinti e l' assessore Sergio De Cola: «È un importante step, il traguardo che ci eravamo prefissati fin dall' inizio del nostro mandato. Ora barra dritta e si va avanti».

Accorinti, addirittura, si dice commosso. «Sono felice come un bambino, forse qualcuno non ci crederà, i nostri detrattori continueranno a insultarci. Ma io non ho mai risposto alle offese perché spendersi per la propria città è la cosa più bella che esiste.

E lo avevo detto fin dal primo giorno: in cima a tutte le priorità c' è il porto di Tremestieri. Non solo e non tanto perché è un' opera importante da 72 milioni, perché creerà lavoro e perché alimenterà anche l' indotto. Ma per quello che rappresenta: solo grazie a questo intervento potremo liberare Messina dal traffico gommato. Obiettivo centrato!».

Si chiude, dunque il lungo e faticoso iter e se ne apre un altro, quello che dovrà portare l' impresa a realizzare i lavori nel rispetto dei tempi previsti dal capitolato d' appalto, cioè diciotto mesi. « È stato un lavoro complesso e difficile reso possibile dalla collaborazione tra pubbliche amministrazioni - ribadiscono in un comunicato stampa Accorinti e l' assessore De Cola - e dalla spinta propulsiva che tutte le persone coinvolte hanno dato: il presidente e il segretario dell' **Autorità portuale** di Messina,

- segue

Antonino De Simone e Francesco Di Sarcina con i quali si è lavorato a stretto contatto negli ultimi anni per chiudere i finanziamenti nazionali e regionali e definire il progetto; il presidente Rosario Crocetta; gli assessori regionali Giovanni Pistorio prima e Luigi Bosco più recentemente; la struttura dell'assessorato regionale alla Mobilità e Infrastrutture diretta dall'ing. Fulvio Bellomo; il segretario generale del Comune di Messina, Antonio Le Donne, nel ruolo di soggetto attuatore, il provveditore alle opere pubbliche, Donato Carlea. Fondamentale il sostegno attento del ministro Graziano Delrio che con la sua struttura ha seguito tutti i passaggi consentendo oggi di poter guardare concretamente alla realizzazione di questa infrastruttura fondamentale per il futuro di Messina. Dopo 50 anni in cui il passaggio dei mezzi pesanti in città ha causato morte e inquinamento realizzare il porto di Tremestieri vuol dire migliorare la sicurezza nelle strade e la qualità della vita, significa restituire a tutti i cittadini la possibilità di usufruire della rada San Francesco avviando un percorso per recuperare le aree centrali in cui prima della realizzazione degli approdi dei traghetti si andava a fare il bagno agli stabilimenti Vittoria e Principe Amedeo, significa inoltre candidare la città ad una quota del mercato della logistica nel Mediterraneo creando nuova economia. L'avvio dei lavori del porto di Tremestieri era il principale obiettivo del programma di questa Amministrazione ed è stato portato a termine. Se si facesse la somma dei chilometri percorsi nei tanti viaggi per partecipare a Roma o a Palermo agli incontri per Tremestieri, si scoprirebbe che è stato fatto più volte il giro del mondo e per ottenere questo risultato valeva certamente la pena farlo».

Soddisfazione espressa da Renato Accorinti, Sindaco e Sergio De Cola, Assessore ai Lavori Pubblici

Messina, Porto di Tremestieri: firmato il decreto di finanziamento

Renato Accorinti, Sindaco e Sergio De Cola, Assessore ai Lavori Pubblici del Comune di Messina, con la seguente nota annunciano che la Regione ha firmato il decreto per completare il finanziamento di 72 milioni di per il porto di Tremestieri. Si è così completato il lungo e faticoso iter che finalmente approda alla firma del contratto con l'impresa che si è detta prontissima ad iniziare e a completare nel termine previsto di 18 mesi. È stato un lavoro complesso e difficile reso possibile dalla collaborazione tra pubbliche Amministrazioni e dalla spinta propulsiva che tutte le persone coinvolte hanno dato: il presidente e il segretario dell' **autorità Portuale** di Messina, Antonino De Simone e Francesco Disarcina con cui si è lavorato a stretto contatto negli ultimi anni per chiudere i finanziamenti nazionali e regionali e definire il progetto, il Presidente Rosario Crocetta, gli assessori regionali Giovanni Pistorio prima e Luigi Bosco più recentemente, la struttura dell' Assessorato Regionale mobilità e infrastrutture diretta dall' ing. Fulvio Bellomo, il segretario del Comune di Messina Antonio Le Donne nel ruolo di soggetto attuatore, il provveditore alle opere pubbliche Donato Carlea.

Fondamentale e sempre presente il sostegno attento del Ministro Graziano Delrio che con la sua struttura ha seguito tutti i passaggi consentendo oggi di poter guardare concretamente alla realizzazione di questa infrastruttura fondamentale per il futuro di Messina. Dopo 50 anni in cui il passaggio dei mezzi pesanti in città ha causato morte e inquinamento realizzare il porto di Tremestieri vuol dire migliorare la sicurezza nelle strade e la qualità della vita, significa restituire a tutti i cittadini la possibilità di usufruire della rada San Francesco avviando un percorso per recuperare le aree centrali in cui prima della realizzazione degli approdi dei traghetti si andava a fare il bagno agli stabilimenti Vittoria e principe Amedeo, significa inoltre candidare la città ad una quota del mercato della logistica nel Mediterraneo creando nuova economia. L' avvio dei lavori del porto di Tremestieri era il principale obiettivo del programma di questa Amministrazione ed è stato portato a termine. Se si facesse la somma dei chilometri percorsi nei tanti viaggi per partecipare a Roma o a **Palermo** agli incontri per il porto di Tremestieri, si scoprirebbe che è stato fatto più volte il giro

del mondo e per ottenere questo risultato valeva certamente la pena farlo.

Dario Buonfiglio

REGIONE. Firmato il decreto che prevede in particolare di ampliare i moli dagli attuali due a sei. L'obiettivo è quello di fare in modo che i tir non attraversino il centro cittadino

Tremestieri, in arrivo 16 milioni per il completamento del porto

OOO La Regione ha firmato il decreto di finanziamento di 16 milioni di euro per completare il porto di Tremestieri e ampliare i moli dagli attuali due a sei. L'obiettivo è trasferire totalmente il traffico dei tir dalla rada San Francesco, e dunque dal centro città, alla zona sud. Raggiante l'assessore comunale ai Lavori Pubblici Sergio De Cola perché adesso l'impresa vincitrice dell'appalto, la Nuova Coedmar, potrà aprire il cantiere che dovrà avere una durata di di ciotto mesi. Il finanziamento complessivo è di 72 milioni di euro che oltre all'impegno regionale vedono fondi del governo nazionale e dell'Autorità portuale. "È stato un lavoro complesso e difficile reso possibile dalla collaborazione tra Pubbliche Amministrazioni e dalla spinta propulsiva che tutte le persone coinvolte hanno dato - ha dichiarato De Cola - il presidente e il segretario dell'autorità Portuale di Messina, Antonino De Simone e Francesco Di Sarcina con cui si è lavorato a stretto contatto negli ultimi anni per chiudere i finanziamenti nazionali e regionali e definire il progetto, il presidente Rosario Crocetta, gli assessori regionali Giovanni Pistorio prima e Luigi Bosco più recentemente, la struttura dell'assessorato regionale alla Mobilità e Infrastrutture diretta dall'ingegnere Fulvio Bellomo, il segretario generale del Comune di Messina, Antonio Le Donne, nel ruolo di soggetto attuatore, il provveditore alle opere pubbliche, Donato Carlea". Fondamentale il sostegno del ministro Graziano Delrio che con la sua struttura ha seguito tutti i passaggi consentendo oggi di poter guardare concretamente alla realizzazione di questa infrastruttura fondamentale per il futuro di Messina. "Dopo 50 anni in cui il passaggio dei mezzi pesanti in città ha causato morte e inquinamento realizzare il porto di Tremestieri vuol dire migliorare la sicurezza nelle strade e la qualità della vita, significa restituire a tutti i cittadini la possibilità di usufruire della rada San Francesco - ha continuato De Cola - avviando un percorso per recuperare le aree centrali".

politica

Porto di Tremestieri. L' esultanza di Crocetta, l' allerta dei sindacati

"Possono partire immediatamente i lavori per il porto di Tremestieri". Lo dicono in una nota congiunta il presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta e l' assessore alle Infrastrutture Luigi Bosco . "Il direttore delle Infrastrutture Bellomo - continua Crocetta - ha infatti firmato ieri il decreto definitivo di finanziamento per la realizzazione di questa importante infrastruttura, che rilancerà ulteriormente le attività portuali della città metropolitana di Messina. Una vicenda che si trascinava da anni - dice il presidente - e che mi ero impegnato a risolvere prima della fine del mio mandato. Abbiamo mantenuto gli impegni e considerato il fatto che già la gara è stata espletata, questi 70 milioni - conclude Crocetta - si possono immediatamente tradurre in lavori concreti per le imprese e per i disoccupati". Grande entusiasmo anche da parte dei sindacati Fast Confsal e Ugl Mare . Ma sono più cauti sui tempi. "Ci faremo promotori insieme ai lavoratori - dicono i rappresentanti Nino Di Mento e Guglielmo Pellegrino - come organo di vigilanza nelle procedure dell' espletamento dell' ampliamento al fine di non far verificare casi come quello successo durante le opere di riparazione e rafforzamento del braccio della testata di sopraflutto con grandi espletati con gravi ritardi. Poiché come tutti sanno i lavori dovevano durare tre mesi circa e sono durati quasi quattro anni".

Una crisi quasi irreversibile alla luce dei numeri forniti dal Consiglio generale della Filca Cisl

Ma i dati dell' edilizia sono drammatici

Nel giorno degli annunci positivi per due grandi opere a Messina - porto di Tremestieri e nuova via Don Blasco - pesano gli impietosi numeri forniti nei giorni scorsi durante il Consiglio generale della Filca Cisl tenutosi a Brolo alla presenza del segretario regionale della Filca, Santino Barbera, e del segretario generale della Cisl Messina, Tonino Genovese. Dati e cifre che testimoniano la perdurante profonda crisi del comparto edile nella provincia di Messina. Il sindacato parla di uno «stato comatoso, quasi irreversibile e a testimoniare è la diminuzione delle gare d'appalto registrata nei primi mesi del 2017: tra gennaio e giugno il dato è di -40% rispetto allo stesso periodo del 2016. Numero che si aggiunge a quello occupazionale con oltre 10mila posti di lavoro in meno dal 2009.

«Questi dati - ha affermato il segretario provinciale degli edili Cisl, Giuseppe Famiano - evidenziano l' assenza e il disinteresse della classe politica messinese per lo sviluppo del nostro territorio. Paghiamo anche la chiusura di un' importante stazione appaltante come l' ex Provincia regionale che si occupava della manutenzione delle strade provinciali e delle scuole, oggi completamente abbandonate».

«Crocetta - ha aggiunto Barbera - ha portato la nostra regione ad essere sempre più isolata. C' è una grande occasione di rilancio per il nostro territorio, quella dei fondi previsti dal Patto per la Sicilia e per Messina». La Filca Cisl ha sottolineato come, in provincia di Messina, siano previsti 238 interventi in 95 comuni grazie al Patto per la Sicilia, mentre il Patto per Messina ha programmato 90 interventi per complessivi 332 milioni. «I due quinti delle opere finanziate, però, sono senza progetti». «La Sicilia e Messina non possono aspettare i tempi della politica e delle amministrazioni - ha detto Tonino Genovese -, per questo come Cgil, Cisl e Uil, abbiamo chiesto un incontro urgente al sindaco della Città metropolitana per conoscere lo stato di attuazione della programmazione».

«Porto, Livorno ce la farà»

La sottosegretaria Velo: importanti le nuove regole sui dragaggi

di Nicolò Cecioni

► LIVORNO

«Quando ero nella commissione trasporti, per anni abbiamo cercato di portare avanti interventi per facilitare i dragaggi dei porti, senza mai cavarci le gambe. Poi, quando ho iniziato a occuparmi di ambiente mi sono accorta che non era mai stata data attuazione alle riforme già esistenti». Lo ha detto la sottosegretaria all'ambiente Silvia Velo nell'intervista al direttore del Tirreno, Luigi Vicinanza, ieri sera alla Festa dell'Unità: al centro dell'attenzione anche i dragaggi, e in effetti grazie all'impegno della sottosegretaria sono stati fatti significativi passi in avanti.

«Il regolamento non parla più di fanghi, ma di sedimenti. E perciò – ha aggiunto – una volta che è stato fatto il dragaggio, il sedimento dev'essere caratterizzato con le analisi. Grazie a questa riforma, c'è un modo più flessibile di utilizzare il materiale: diventa una risorsa e non più un problema. Se la qualità è buona si può riutilizzare o lo si può gettare in mare, anziché nella cassa di colmata».

Velo ha auspicato che questo regolamento riesca a «sbloccare la situazione della Darsena Europa» e a poter dragare «fino a 20 metri di profondità»: il materiale è pulito – ha detto – ma ancora servono le analisi».

A giudizio di Velo, benché non si abbiano ancora certezze definitive sui tempi di ultimazione della maxi-Darsena (si parla del 2022), Livorno «ha le carte in regola per realizzare la nuova darsena in tempi rapidi. Nel 2018 verrà definito il progetto e saranno avviate le gare».



La sottosegretaria Silvia Velo e il direttore del Tirreno Luigi Vicinanza

Silvia Velo ha lanciato anche una stoccata al sindaco Nogarini. «È abbastanza singolare che Nogarini parli del nuovo progetto come se fosse suo. Dobbiamo trovare un momento in cui insieme alla città disegniamo un progetto di crescita. Che questa amministrazione non è riuscita a dare».

Il dibattito, ovviamente, ha riguardato anche tante questioni di politica nazionale e di contrasti interni al Pd. «Nonostante tutto, – ha detto – Berlusconi è tornato a tirare le fila del centro-destra e il suo elettorato si riconosce ancora in lui. A sinistra ci facciamo lacerare dalle diversità e il Pd ha gradualmente perso il consenso dell'opinione pubblica. Comunque siamo sempre l'unico partito che riesce, da solo, a tenere a bada il populismo dilagante. Ma dobbiamo saper accettare le sconfitte e fare autocritica».

➔ FESTA DELL'UNITÀ

Stasera incontro con Saccardi

Stasera la Festa dell'Unità in agenda alla Rotonda di Ardenza mette in agenda un incontro con l'assessore regionale al diritto alla salute Stefania Saccardi che parla di "La sanità che cambia"; introduce Federico Bellandi, segretario comunale del Pd livornese. Domani alle 21 sarà la volta della conferenza "Donne e diritti" promossa dal Csdli con l'antropologo Ahmed Habouss, Arianna Obinu (esperta di diritto islamico), Shaharazad Al Basha (presidente Csdli) e Osama Sayed Tawfik (vicepresidente Csdli coop). Alle 21,15 l'europarlamentare Nicola Danti presenta il suo ultimo libro.

MESSO IN SICUREZZA DAI VIGILI DEL FUOCO AL TERMINAL SPINELLI

In porto un container radioattivo «Sarà presto rispedito in Tunisia»

Tra i rottami un cilindro contenente cesio, indagine di Asl e Procura

PABLO CALZERONI

UN INVOLUCRO cilindrico di metallo, lungo al massimo una decina di centimetri. Pieno di cesio, berillio e americio, tre sostanze altamente radioattive. Lo hanno trovato ieri i vigili del fuoco, con l'aiuto del personale di Arpal (l'agenzia regionale dell'ambiente) e della Asl, all'interno di un container in arrivo dalla Tunisia, carico di prodotti ferrosi e di ottone, al Terminal Spinelli. Il contenitore, sbarcato a Genova lo scorso 20 giugno, era stato messo in "quarantena" in un'area di stoccaggio quando, ai controlli doganali durante le operazioni di scarico del cargo, era scattato l'allarme. Sulla vicenda sono ancora in corso accertamenti da parte della Procura e dell'Azienda sanitaria. Secondo quanto ricostruito, la bolla di accompagnamento del trasporto marittimo non indicava la presenza di quelle sostanze. Senza l'intervento dei doganieri, sarebbero finite in una fonderia.

Non è la prima volta che succede. Un mese e mezzo fa l'allarme era scattato al Vte, sempre durante le operazioni di sbarco di un cargo in arrivo dall'Asia. In un container par-



Movimentazione di container al terminal Spinelli

PAMBIANCHI

tito dal Pakistan, pieno di scarti industriali, era stato individuato un pezzo di metallo contaminato da cesio-137. Anche in quel caso, come da protocollo, erano intervenuti i vigili del fuoco, la capitaneria di porto, la polizia di frontiera, la Asl e l'Arpal, con il coordinamento del prefetto. Questo ti-

po di operazione scatta quando i livelli di radioattività superano quelli consentiti.

Se il livello di radiazioni è eccessivo, i prodotti incriminati, in quanto classificati come «rifiuti pericolosi», dovrebbero essere smaltiti con particolari garanzie sia per la salute dell'uomo sia dell'ambiente.

I due container fermati nel porto al Terminal Spinelli e al Vte rientrano in questa categoria: qualcuno, evidentemente, voleva sbarazzarsene senza rispettare le regole.

In particolare, nell'involucro cilindrico trovato a giugno il contatore di radioattività aveva segnalato per il cesio valori fuori dalla norma: «Anomali, ma non eccessivamente elevati», fanno sapere dalla Capitaneria. Quanto basta, però, per creare non pochi danni in una fonderia, soprattutto per la dispersione delle polveri prodotte nella combustione.

La procedura, in questi casi, implica che i container radioattivi vengano aperti per individuare le sorgenti contaminanti. Ieri l'intervento è stato eseguito a calata Inglese.

Il cilindro è stato estratto dal container e messo al sicuro all'interno di una struttura schermata di protezione che poi è stata riposizionata nel container. Il tutto sarà rispedito al mittente, in Tunisia. Lo stesso era accaduto per il materiale radioattivo proveniente dal Pakistan. Le autorità del Paese nordafricano e asiatico si occuperanno dello smaltimento.

SENTENZA PILOTA IN SECONDO GRADO. I SACCHI PIENI DI POLVERI CANCEROGENE ERANO PORTATI A MANI NUDE

«Camalli morti di amianto, l'Authority paghi»

Il Porto condannato a risarcire i parenti di una vittima, verso l'epilogo cause per milioni di euro

MARCO GRASSO

GIUSEPPE G. non è riuscito a vedere la vittoria in tribunale. Quella per cui, insieme alla famiglia e ai colleghi, aveva lottato per anni. Il mesotelioma se l'è portato via quindici giorni prima che i giudici riconoscessero che quella malattia è il risultato dei sacchi di amianto che arrivavano un po' da ogni parte del mondo e che erano destinati alla Eternit di Casale Monferrato.

La battaglia è stata portata avanti dalla vedova e dai figli, che in appello hanno ottenuto un riconoscimento che potrebbe aprire la strada a risarcimenti milionari: a pagare per i portuali morti in conseguenza all'esposizione alla fibra tossica, sarà l'Authority Portuale. Non importa se il processo si basa sulle pratiche in atto negli anni Settanta e Ottanta, quando a gestire le banchine era il Cap (Consorzio autonomo del porto). E nemmeno che quei lavoratori fossero dipendenti-soci della Compagnia Unica (Culmv). L'attuale management dell'Authority portuale ha stabilito la Corte d'appello, ha sostituito il Cap, «ereditando anche i rapporti in essere». È il compito di vigilare sulle condizioni di lavoro nel porto di Genova, sulle sue regole e sulle condizioni

di sicurezza, spettava al corrispettivo dell'attuale Authority, che rischia di dover risarcire danni tra i 10 e i 20 milioni di euro.

La class action

I magistrati hanno riconosciuto alla famiglia della vittima (assistita dagli avvocati Fabio Miroglio e Barbara Storace, e sostenuti in questa causa dalla Cgil) quasi 400mila euro di risarcimento. Ma la sentenza apre uno scenario molto più ampio. A ricorrere a questa sorta di class action sono i familiari d'una trentina di ex camalli, che in anni in cui la prevenzione era pressoché inesistente maneggiavano sacchi senza alcuna protezione. E operavano costantemente in nubi di polvere della fibra che, molti anni più tardi, avrebbe attaccato in modo letale i polmoni. Secondo uno studio sull'incidenza dell'amianto, alla fine del 2013 erano 76 gli scaricatori della Culmv che avevano perso la vita per mesotelioma.

Giuseppe G., nato nel 1938, aveva cominciato la sua carriera in porto nel 1956, a 18 anni, come addetto alle operazioni di carico, dopo aver lavorato per qualche tempo da fattorino in una cartoleria: «È inverosimile - insistono le toghe - che la malattia sia stata contratta in un periodo prece-

dente a quello passato in porto». In alcuni casi, secondo gli esperti dell'Osservatorio nazionale sull'amianto, si sono ammalate anche le mogli dei lavoratori, che lavavano le divise su cui rimanevano le polveri d'amianto.

Il ricorso

L'Authority portuale, che aveva presentato ricorso contro la famiglia dell'ex camallo, sosteneva dipendesse prima di tutto dalla Culmv dotare le sue maestranze di strumenti di tutela idonei a impedire l'esposizione alla fibra cancerogena. E che, in ogni caso, fino al 1986 non erano state indicate disposizioni specifiche in materia.

Ragioni respinte dai magistrati, che hanno dato ragione alla famiglia del lavoratore: «Le argomentazioni volte ad affermare la sussistenza del nesso causale e della colpa dell'Authority portuale di Genova per omissione delle misure necessarie a contrastare la pericolosità dell'amianto nei luoghi di lavoro sono conformi all'insegnamento della Cassazione, relativamente al fatto che la conoscenza della pericolosità dell'amianto può essere fatta risalire a epoca anteriore alla legge del 1986 che ne ha vietato l'uso».

grasso@ilsecoloxix.it

© BY NC ND A...CUMI DIRITTI RISERVATI

Domanda di Iscrizione per imbarcazioni non munite di "Marcatura Ce"



BRINDISI – La precedente disciplina della Direttiva 94/25/CE, la quale ha stabilito che a partire dal 17 giugno 1998 possono essere immesse in commercio e in servizio soltanto unità da diporto di nuova costruzione dotate di marcatura CE – non si applica alle unità da diporto – anche se provenienti dai Paesi extracomunitari – costruite, immesse sul mercato o messe in servizio in uno degli Stati membri dell'A.E.E. (costituita dai Paesi dell'U.E. più Norvegia, Islanda e Liechtenstein) anteriormente al 17 giugno 1998 (data di entrata in vigore della Direttiva).

L'avvenuta costruzione, immissione sul mercato o messa in servizio in uno degli Stati dell'A.E.E. può essere comprovata da:

- a) estratto RID rilasciato dall'Ufficio ove l'unità era iscritta prima della sua vendita all'estero;
- b) fattura o documento fiscale, atto o documento avente data anteriore al 17/06/1998; c) estratto del registro navi in costruzione.

Quindi secondo le istruzioni fornite nella sezione documentazione dalle autorità competenti la Domanda per l'iscrizione di Imbarcazioni da Diporto Usate – non munite di "Marcatura Ce" va presentata a qualsiasi Capitaneria di Porto o Ufficio Circondariale Marittimo o agli Uffici Provinciali ex MCTC autorizzati a tenere i registri.

Il richiedente fornisce le generalità complete di codice fiscale ed in qualità di proprietario di un'imbarcazione da diporto usata – non munita della Marcatura CE – proveniente da Paese facente ovvero non facente parte dell'Area Economica Europea, dichiara la lunghezza fuori tutto (f.t.) in metri.

Inoltre, ai fini della domanda di iscrizione, bisogna indicare di quale dotazione è munita l'imbarcazione ovvero di motore (e.b., e.f.b., f.b.), la potenza in Kw, il cantiere navale italiano dove è stata costruita seguita dalla dichiarazione che è stata messa in commercio o in servizio, per la prima volta nell'area A.E.E., prima del 17 giugno 1998 (data di entrata in vigore della Direttiva dell'U.E. 94/25/CE), come risulta da uno dei documenti precedentemente elencati (a, b o c), che bisogna allegare alla domanda.

Tutto ciò premesso il proprietario con la sottoscrizione della domanda chiede: a) l'iscrizione dell'unità nel Registro delle Imbarcazioni da Diporto (R.I.D.) dell'Ufficio di competenza; b) il rilascio della licenza per la navigazione (entro/oltre le sei miglia dalla costa); c) il rilascio del certificato di sicurezza con enne persone a bordo; d) l'assegnazione del nominativo internazionale (nel caso in cui l'unità sia munita di un apparato Vhf) 2 e) l'assegnazione del nome sia pure facoltativo.

Ai fini della completezza dell'istanza il richiedente allega una serie di documenti fra i quali il titolo di proprietà (legalizzato dall'Autorità consolare – la legalizzazione non è prevista per gli Stati membri dell'U.E. – Legge 24.4.1990 n. 106 – tradotto in lingua italiana da interprete autorizzato e registrato presso un qualsiasi Ufficio del Territorio).

E altresì allegato, se del caso, il certificato di cancellazione dal registro straniero, nonché l'attestazione di idoneità rilasciata dall'Organismo tecnico indicandone la data, unitamente alla dichiarazione di potenza del motore rilasciata dal costruttore secondo la norma UNI-EN-8665 o (per i vecchi motori) certificato di omologazione e dichiarazione di conformità (solo per motori e.b. ed e.f.b.) o certificato di potenza.

Sono richiesti sia l'autocertificazione di cittadinanza e residenza resa a norma dell'art. 46 del DPR 28/12/2000 n. 445 (T.U. sulla documentazione amministrativa) ovvero il certificato d'iscrizione alla C.C.I.A.A. nel caso di persona giuridica.

Completano la domanda una serie di versamenti da effettuarsi prevalentemente in favore della Tesoreria Provinciale dello Stato con diverse causali e diversi importi, nonché il consenso al trattamento dei propri dati con le modalità e per le finalità indicate nell'informativa stessa, comunque strettamente connesse e strumentali al procedimento di cui al D.lgs. 196/2003.

Cosimo Salvatore CORSA

Il capolavoro di Montorsoli nella **Zona falcata** e il "guardiano" dell' isolotto al largo di Stromboli nella classifica stilata da "Hundredrooms"

La Lanterna e Strombolicchio i Fari più belli

Tra i sedici scelti in tutt' Italia un posto importante anche per la struttura di San Vito lo Capo

Marcello Bottari Imponenti, luminosi, guardinghi. I Fari che si ergono lungo le coste d' Italia hanno un fascino indescrivibile e, sebbene molti di essi non svolgano più la funzione per cui sono stati costruiti, restano lì, maestosi, sfidando le mareggiate e le intemperie più violente. Un patrimonio immenso di cui l' Italia, per ovvie ragioni geografiche e morfologiche, è piena. "Hundredrooms", comparatore online di alloggi turistici, ha scelto di dare risalto a tale ricchezza, selezionando 16 fari del Belpaese che spiccano per la loro bellezza, la loro storia o la loro particolare posizione. E tra loro sono stati inseriti la Lanterna del Montorsoli e Strombolicchio.

La Lanterna del Montorsoli di Messina è risultato lo scorso marzo il luogo più visitato d' Italia in occasione della 25esima edizione delle Giornate Fai di Primavera.

Ventimila le presenze della struttura che sovrasta l' incomparabile scenario dello Stretto. Costruzione antichissima, risalente al XVI secolo dopo Cristo, la Lanterna sorge sulla penisola di San Ranieri, che prende il nome dall' eremita che in origine segnalava ai naviganti, nelle ore notturne, la presenza della terraferma mediante dei fuochi. La costruzione della struttura rispondeva anche all' esigenza dei sovrani spagnoli di controllare lo Stretto.

Strombolicchio, piccolo isolotto delle Eolie di origine vulcanica, accoglie un faro solitario costruito negli anni Venti per motivi di sicurezza.

La torre, risalente al 1920 e oggi gestita dalla Marina Militare, è stata al centro dell' idea progettuale che ha vinto - per la categoria "fari" premiata dalla Marina Militare - l' edizione del Concorso internazionale "Sole, vento e mare: energie rinnovabili e paesaggio" di Marevivo, in collaborazione con Enea, Gse, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Ministero dell' Ambiente e Centro di Ricerche Citerà dell' Università La Sapienza.

Il territorio di questo enorme scoglio è così impervio che, per potervi edificare il faro, è stato necessario realizzare una terrazza (abbassando di circa 10 metri l' altezza dell' isola) e scavare nella roccia 200 gradini. Il progetto di riqualificazione energetica e funzionale del faro esistente sull' isolotto di Strombolicchio è stato incentrato sulla valorizzazione di un' architettura preesistente e storicizzata. Oggi il Faro è virtuoso e rinnovabile, poiché alimentato da pannelli fotovoltaici.

Sulla punta trapanese della Sicilia, invece, il Faro di San Vito Lo Capo. È uno dei Fari più importanti dell' isola per altezza e funzioni, costruito fra il 1800 e il 1850 per volontà dei sovrani borbonici. La torre si erge fino a 43 metri sul livello del mare e le luci si estendono per oltre 20 miglia marine. Nel corso dei secoli il Faro avrebbe evitato decine di naufragi sulle rocce appuntite, contro le quali si sono fatalmente scagliate navi romane, fenicie, arabe e normanne. Xxxxx Nome cognome Professione
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX Nome cognome Professione.

PERQUISIZIONI A CAMPIONE E BARRIERE ANTI-CAMION

«Nuove norme di sicurezza ma la festa non può chiudere»

di Nicolò Cecioni

► LIVORNO

«Abbiamo dovuto confrontarci con le nuove normative antiterrorismo della circolare Gabrielli, ma non abbiamo mai pensato di annullare Effetto Venezia. Anzi». La vicesindaca Stella Sorgente parte da qui per dire che «abbiamo incrementato il lavoro per rispettare tutte le leggi e alla fine il programma non è stato cambiato: e in un momento dove tante iniziative di questo tipo saltano per problemi di ordine pubblico, questo è già un grandissimo risultato».

È stata una corsa contro il tempo, ma alla fine l'amministrazione è riuscita a organizzare tutto come previsto. Ancora alcuni dettagli devono essere definiti e fino all'ultimo Paolo Demi lavorerà insieme alla questura e alla polizia municipale per far sì che dal 26 al 30 luglio tutto si svolga regolarmente. I nuovi dettami in merito alle norme sulla sicurezza, dopo i fatti di Torino, obbligano gli enti e le autorità a rispettare tante regole che fino a prima non esistevano. Per questo motivo il comune ha stanziato altri 20 milioni euro dal fondo di riserva per organizzare il sistema di sicurezza.

I VARCHI. La grande novità di questo Effetto Venezia super controllato riguarda gli ingressi al quartiere. Le vie principali di accesso alla Venezia sardina sono presidiate da forze dell'ordine e steward che controlleranno la folla e faranno delle perquisizioni «a campione» nelle borse e negli zaini. «Ancora non abbiamo definito come faremo», spiega Sorgente, «ma certo ci sarà qualche controllo in più. Forse non tutte le borse, più probabile che si andrà a campione».

BARRIERE. Oltre alle transenne (presenti anche negli anni scorsi), stavolta ai principali accessi verranno installati dei new jer-

sey. «Saranno messe», dice l'assessore Francesco Belais, «barriere per impedire ai mezzi pesanti di prendere velocità, consentiranno però il passaggio ai mezzi di soccorso. Queste normative stanno mettendo in ginocchio tutte le amministrazioni, ma sono convinto che il modo migliore per vincere la paura è quello di portare in piazza ancora più musica, più spettacoli e più cultura».

PARCHEGGI. È possibile lasciare la macchina al parcheggio di via della Cinta Esterna (tariffa 30 centesimi l'ora), in piazza Unità d'Italia (dalle 20 in poi a un euro l'ora), in via dell'Angiolo (dalle 8 alle 23 a un euro la prima ora e 2 le successive, mentre di notte sempre un euro l'ora), in via Verdi (un euro l'ora fino alle 20 e poi 80 centesimi).

BUS. In via Forte dei Cavalleggieri si potrà parcheggiare senza pagare e da lì partirà un bus gratuito Ctt (Linea V) che arriverà fino a piazza Santa Trinità. La prima corsa è alle 21 e l'ultima alle 1, con frequenza ogni 30 minuti. La prima corsa del ritorno sarà alle 21, 15 e l'ultima alle 1, 15. Stesso discorso anche al Modigliani Forum in via Nelsco Giachini, dove sarà attivo un servizio bus navetta gratuito di andata e ritorno con via della Cinta Esterna con fermata intermedia in Via Masi: il via alle 18,30, fino all'una (il 26 e il 30); fino alle due (negli altri giorni). Passaggi ogni 15 minuti circa.

ALTRE NOTIZIE UTILI. Dalle 20 sono gratis gli stalli dei parcheggi Tirrenica Mobilità In Scali d'Azeglio, Scali Manzoni, Scali Olandesi e Scali Saffi. In via del Monte d'Oro parcheggio per i mezzi a 2 ruote, mentre in via Sant'Anna quello per i disabili. I possessori della lettera "A" potranno parcheggiare al parcheggio del ponte di Santa Trinità, esclusi gli stalli riservati all'Autoscuola Promido.

RIO MARINA

«C'era un piano
anche sull'area
portuale
Solleciterò»

INSIEME all'adeguamento tecnico funzionale del porto, l'amministrazione comunale riomarinense vorrebbe procedere ad una sistemazione complessiva dell'area portuale. «Con il presidente dell'autorità portuale di Piombino e dell'Elba Guerrieri - spiega il sindaco Renzo Galli - avevano concordato interventi sul water front che riguardavano sia gli ex Voltoni che abbiamo ottenuto grazie al federalismo demaniale sia due fabbricati, un fondo ad uso artigianale e la casa del delegato di spiaggia, nelle disponibilità dell'autorità portuale. C'era un accordo per fare un progetto unico ricorrendo insieme un concorso di idee. Purtroppo con l'unificazione delle autorità portuali di Piombino e dell'Elba con quella di Livorno e la nascita dell'autorità di sistema si sono perse le tracce di questo progetto. Come comune lo stiamo sollecitando. Da tempo ho richiesto un incontro con il presidente Cortini che spero avvenga presto». In base a quanto concordato con la vecchia autorità portuale, la casa del delegato di spiaggia, una volta ristrutturata, dovrebbe essere data in comodato d'uso al comune per destinarla ad uso pubblico come «medioteca della comunità riese».

PORTOFERRAIO RIFORNIMENTO DI CARBURANTE

Disservizi al distributore Molo Gallo Autorità: «Le autorizzazioni ci sono»

«I DUE gestori Barontini Petroli e Edra Oil hanno tutte le autorizzazioni necessarie per svolgere le attività di rifornimento di carburante sul molo Gallo e hanno l'impegno di garantire tale servizio, ognuno per la propria parte».

E' quanto precisa l'autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale in relazione ai disservizi legati alla chiusura del distributore per le imbarcazioni da diporto (quello per le imbarcazioni che utilizzano il gasolio senza imposta di fabbricazione è regolarmente aperto) che si sta protrahendo ormai da diverso tempo.

NELLE MORE della definizione della procedura avviata nel feb-

braio del 2017 per l'individuazione di un unico gestore del servizio, l'autorità portuale fa sapere di «aver temporaneamente autorizzato le società Barontini e Edra Oil a occupare le aree demaniali marittime ove insistono i rispettivi impianti al fine di garantire il servizio di approvvigionamento del carburante».

RENDE inoltre noto che «provvederà alle opportune verifiche in ordine alla presunta situazione di disagio che si sarebbe venuta a creare e gli impegni delle due società per poi adottare i provvedimenti del caso».

L'autorità portuale ricorda infine che «riguardo alle procedure di af-



SERVIZIO Il distributore Gallo

fidamento della concessione del servizio, sono stati fatti ripetuti tavoli di confronto con la Capitaneria di Porto ed il comune di Portoferraio ed è stata condivisa la scelta di assegnare la nuova area demaniale ad un unico concessionario».

«Non ho ancora avuto risposte sulla nuova stazione marittima»

Il sindaco Ferrari dopo l'incontro con il presidente della Port Authority

UN PRIMO faccia a faccia per parlare dei problemi del porto di Portoferraio e cercare di risolverli. E' quello che il sindaco del capoluogo isolano Mario Ferrari ha avuto nei giorni scorsi a Livorno con il nuovo presidente dell'autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini.

Sindaco come è andato l'incontro?

«Per quanto riguarda il rapporto tra istituzioni ho avuto una buona impressione perché dall'altra parte ho trovato una persona che mi ha dato la sensazione di voler affrontare i problemi a testa bassa. Da parte del presidente Corsini è emersa la volontà di far funzionare la macchina. E questo è positivo».

Quali sono le richieste che ha fatto?

«Quelle di una maggiore vicinanza ai problemi dell'Elba perché, senza tema di smentita, è sotto gli occhi di tutti che c'è una differenza di presenza rispetto a Piombino

no riguardo le attività di cura e manutenzione dell'area portuale che sull'isola non sono arrivate. In questo senso ci vuole un maggiore impegno da parte della port authority. Come comune riceviamo numerose lamentele sulle condizioni dell'area portuale».

E' stata proposta qualche soluzione?

«Il presidente Corsini mi ha detto

che se il comune avesse messo a disposizione un locale **l'autorità portuale** era disponibile a mettere una persona fissa a Portoferraio. Ma gli sfuggiva che il comune ha da tempo messo nella disponibilità della port authority, per realizzarvi la stazione marittima, il palazzo ex Cromofilm dove di locali ce ne sono in abbondanza».

A proposito della stazione

marittima, per realizzare la quale **l'autorità portuale di Piombino e dell'Elba** aveva avviato la progettazione e messo a bilancio 2,5 milioni di euro, **che punto siamo?**

«L'ho chiesto e sono ancora in attesa di saperlo. Da quando l'immobile è stato consegnato alla precedente **autorità portuale** non si è più saputo niente. L'incontro è stato anche un momento per invitare il presidente Corsini ad accelerare le procedure per poter arrivare prima possibile all'inizio dei lavori».

Quindi presto per avere un'idea di come verrà realizzata?

«Mi è stato detto che il progetto è in fase di predisposizione. La stazione marittima dovrà ospitare sale di attesa, uffici e tutte le altre attività di pertinenza del porto. In pratica le stesse attività che caratterizzano la stazione marittima di Piombino, pur in scala ridotta. Quando siamo partiti non si era parlato di difficoltà di finanziamento. Si tratta di capire anche questo aspetto».



Il sindaco di Portoferraio Mario Ferrari

Nasce il fronte che dice alt allo smog delle navi

«Combustibili a più basso tenore di zolfo quando traghetti e love boat si avvicinano alle banchine»

di Alessandro Farulli
LIVORNO

Per migliorare la qualità dell'aria della nostra città è importante anche ridurre l'inquinamento causato dalle navi, in particolare quelle da crociera e i traghetti. Tante le azioni da poter mettere in campo, a partire dall'emanare un'ordinanza restrittiva, sull'esempio di Napoli, da parte della Capitaneria di Porto e dell'Autorità Portuale per la riduzione del tenore di zolfo allo 0,1% nel combustibile utilizzato dalle navi entro le due miglia dalla costa (mentre attualmente, durante la navigazione, può essere utilizzato con tenore di zolfo sino all'1,5% per traghetti o navi da crociera e al 3,5 per le altre navi).

A chiederlo è il neonato "Coordinamento Livorno porto

pulito", che dopo un paio di mesi di gestazione si è costituito e ha indicato come portavoce Sandra Bonaretti. Del coordinamento fanno parte associazioni quali Wwf, Legambiente e Quartieri Uniti oltre a liberi cittadini e Giovanna Cepparello, in veste di attivista. «L'inquinamento

causato dalle grandi navi - hanno spiegato - è molto impattante sulla qualità della vita e sulla salute di chi abita in città portuali. Traghetti e navi da crociera arrivano a bruciare notevoli quantità di combustibili producendo ossidi di zolfo e di azoto, nonché rilevanti quantità di incombustibili, tutti elementi nocivi, legati in particolare a carburanti con alto tenore di zolfo e poco fluidi».

Il coordinamento non è un comitato e ha tenuto a sottolineare che «non vogliamo intralciare lo

sviluppo del nostro porto - ha detto Sandra Bonaretti - siamo orgogliosi di vivere in una città portuale, ma vogliamo che lo sviluppo vada di pari passo con una sempre crescente attenzione alla sostenibilità ambientale, necessaria per non cadere nell'ennesimo ricatto occupazionale».

Il Coordinamento ha presentato anche una serie di osservazioni al Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (Prqa), e aspetta risposte. Inoltre, intende portare avanti una campagna di sensibilizzazione, attraverso diverse attività comunicative quali anche aderendo un concorso fotografico per mostrare i fumi neri delle navi ("Un mare di fumo"); ma contemporaneamente «creare un tavolo interistituzionale tra Comune di Livorno, l'Authority e la Capitaneria di

porto, che possa valutare le migliori iniziative da mettere in atto nel porto di Livorno per migliorare la qualità dell'aria, anche con il supporto di Arpat».

Durante la presentazione, alla quale sono intervenute anche Gioia Bini (chimico di formazione) e Graziella Rossini (Wwf), è emerso che nell'ambito della Valutazione strategica ambientale cui è sottoposto il porto, verranno installate due nuove centraline per la misurazione della qualità dell'aria. Servirà però poi almeno un anno di misurazioni per trarre delle conclusioni. In settembre il Coordinamento organizzerà un evento pubblico, con lo scopo di presentare il suo "manifesto per un porto pulito". «Crediamo - hanno detto - sia importante sensibilizzare l'opinione pubblica, per creare una virtuosa spinta dal basso verso una portualità sostenibile».



Foto di gruppo per il Coordinamento Livorno porto pulito: la quarta da sinistra è la coordinatrice Sandra Bonaretti

«Sta all'Authority revocare la licenza»

La precisazione del sindaco Ferrari sul caso del distributore di carburante chiuso al Molo Gallo

PORTOFERRAIO

«Nessuno ha detto che non sussistono le autorizzazioni affinché gli impianti possano essere aperti e possano garantire i rifornimenti. Il problema è che uno dei due impianti, quello affidato ad EdraOil spesso risulta chiuso e l'utenza si scaglia contro il gestore dell'altro impianto». È quanto afferma il sindaco di Portoferraio Mario Ferrari, ancora sul caso del distributore di carburanti al Molo Gallo. Il primo cittadino replica alla nota diffusa dall'Ap: «Probabilmente l'integrazione delle autorità portuali di Livorno e di Piombino-Elba non è ancora intervenuta e a Livorno sono stati male informati

– attacca il sindaco – anzi, la nota conferma, se ce ne fosse ancora bisogno, quanto da me affermato alla stampa. In questo caso il Comune di Portoferraio assiste impotente agli esiti di una gestione errata del nel rilascio delle concessioni demaniali da parte dell'Ap. E c'è di più, se chi ha una concessione demaniale, rilasciata per il proficuo utilizzo del bene demaniale non ottempera, deve vedersi revocata la concessione. Altre misure, quelle prese appunto dall'Authority portuale di Piombino e dell'Elba, non ve ne sono». Il sindaco di Portoferraio precisa come il Comune di Portoferraio non intenda gestire il demanio affidato all'Authority portuale, chiede che

i rifornimenti siano garantiti, quantomeno con lo stesso orario di servizio degli impianti di distribuzione carburanti stradali, anche se mancando un automatico dovrebbe essere garantito un orario più lungo. Chiede che vi sia il rispetto delle norme vigenti. Se poi qualcuno pensa che dovrebbe essere il comune a revocare la Scla commerciale di EdraOil, bisogna dire con chiarezza che questi sarebbe su scherzi a parte. Perché tale revoca, ancorché esposta a contenzioso, di fatto sancirebbe la chiusura dell'impianto permanendo la concessione demaniale in capo a EdraOil. Quindi è evidente che l'onere non può che ricadere sull'Authority portuale».



Il distributore del Molo Gallo

A scuola di logistica con Barcellona

L'Istituto tecnico superiore avvia nuovi corsi per l'alta specializzazione anche nella sede barese

● Cresce ancora e abbraccia l'Europa la rete di partner dell'Istituto tecnico superiore per la Logistica della Regione Puglia. Nei giorni scorsi infatti Silvio Busico, presidente della fondazione ha



LA FIRMA
L'intesa
fra la scuola
pugliese
e spagnola

firmato un prestigioso accordo con la «Escuela Europea de short sea shipping» di Barcellona, una delle eccellenze del Vecchio continente nel settore della logistica marittima. Un accordo che oltre a favorire la progettazione comune, darà molto presto vita a scambi formativi per gli studenti tra l'ente della Puglia e l'Istituto catalano, da sempre punto di riferimento delle grandi compagnie come Msc, Grimaldi e tante altre. «Un partner che per la sua esperienza e la sua storia» ha commentato Busico

«rappresenta certamente un "nuovo" valore aggiunto all'offerta formativa a chi, dopo il diploma, vuole continuare a studiare puntando sull'alta specializzazione».

Per il nuovo anno accademico 2017/2018 nella nuova sede di Bari sarà attivato il biennio per formare il «tecnico superiore del trasporto intermodale», figura altamente specializzata che nelle aziende del settore si occupa dell'organizzazione delle attività di intermediazione marittimo-portuale, aeroportuale, ferroviaria e su strada, legate al trasferimento delle merci: una figura che opera nel settore dei trasporti e gestisce quindi più modalità di spostamento combinate tra loro per rendere sempre migliore il trasferimento delle merci in maniera economica, efficace e sostenibile.

Nella sede di Taranto prenderà il via il corso per diventare «tecnico superiore della logistica per la grande distribuzione organizzata», una figura professionale che ha il compito di implementare la rete distributiva e commerciale per ottimizzare i tempi e i costi di consegna territoriale ai singoli operatori, elaborando processi di tipo innovativo.

Sul sito www.itislogisticapuglia.it sono già attivate le procedure per le iscrizioni al due corsi.

«Già dalla nascita dell'Its» ha spiegato Busico «abbiamo voluto offrire un percorso d'eccellenza, ma anche un'estrema vicinanza agli studenti e a coloro che avessero bisogno di informazioni: attraverso la nostra pagina Facebook Its Logistica Puglia, infatti, forniamo quotidianamente assistenza e informazioni in tempo reale per fugare i dubbi di chi vuole scoprire questa realtà e lanciarsi con entusiasmo in un percorso di studi che, come confermano i dati nazionali, permette a 8 studenti su 10 di trovare lavoro».

Il biennio di formazione di tutti i corsi avviati dall'Its pugliese prevede che il 40 % delle ore di lezione avvenga direttamente nelle aziende.

«Gli studenti che stanno concludendo il primo anno di studi» ha aggiunto il presidente Busico «sono già da qualche settimana in stage nelle aziende. Non aziende qualunque, ma le eccellenze della logistica italiana come Ceva Logistics e Gls, ma anche all'estero».

IL RICONOSCIMENTO

Cinque d'argento e 13 di bronzo ai coraggiosi marittimi della società. Sono state consegnate a Roma dal ministro Delrio

Medaglie agli eroi della "Barretta" Salvarono i naufraghi del Norman

● Nessuno ha dimenticato l'operazione di soccorso alla nave Norman Atlantic, bruciata mentre era in navigazione nel Canale d'Otranto il 28 dicembre del 2014 con 500 persone a bordo. Nove furono i morti accertati, 19 i dispersi, tra questi tre clandestini. Ma se il bilancio delle vittime fu basso lo si deve alla tempesta e coraggiosa azione di soccorso svolta dai marittimi della impresa Barretta e dai vigili del fuoco di Brindisi.

A Roma nell'ambito del 152° anniversario del corpo delle Capitanerie di Porto sono stati premiati i marittimi della Barretta che hanno partecipato alla complessa operazione di soccorso della nave che partiva da Igoumenitsa avrebbe dovuto raggiungere Ancona. Quegli uomini lavorarono fino al 2 gennaio senza risparmiarsi e mettendo a rischio le proprie vite.

Durante la cerimonia sono state consegnate dai vertici del Comando Generale delle Capi-

tanerie, dallo Stato Maggiore della Marina Militare e dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Del Rio 5 medaglie d'argento ai marittimi Roberto Fedele (direttore di macchina), Stefano Scovola (marinaio), Antonio Mondelli (marinaio), Giovanni Diana (marinaio), Francesco Scarafale (marinaio) con la seguente motivazione: "Impegnati in una complessa operazione di soccorso prestato alla motonave Norman Atlantic, colpita da un violento incendio, con altruismo e sprezzo del pericolo contribuiva al salvataggio delle quasi 500 persone imbarcate. Trascorrendo sull'unità ancora avvolta dalle fiamme mettendo al repentaglio la propria incolumità e con eccezionale perizia, conosciuta con il suo operato l'effettuazione delle operazioni di rimorchio nel porto di Brindisi, evitando inoltre il quasi certo disastro ambientale ed il naufragio dell'unità".

Nella stessa circostanza altre 13 medaglie di bronzo so-

no state consegnate ai marittimi sempre appartenenti all'impresa Barretta: Nicolò Marinelli (comandante), Reho Quintino (comandante), Pietro dell'Aquila (comandante), Giacomo Pepe (comandante), Luca Zizzi (comandante), Luigi Manesi (comandante), Tommaso Fiore (direttore di macchina), Vincenzo Allegretta (direttore di macchina), Pietro Altomare (direttore di macchina), Raffaele Guarnera (direttore di macchina), Cosimo Spaccavento (direttore di macchina), Francesco Spadicato (marinaio), Antonio Pennetta (marinaio). Per loro la motivazione rilevava che "nonostante le avverse condizioni meteorologiche e marine riusciva a raggiungere l'unità e a prestare assistenza ai mezzi impegnati nell'area delle operazioni. Con eccezionale perizia, altruismo e sprezzo del pericolo, contribuiva al salvataggio delle quasi 500 persone imbarcate, evitando inoltre il quasi certo disastro ambientale ed il naufragio dell'unità".



Accanto, un momento della cerimonia di consegna delle medaglie alla presenza del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Tra i premiati, anche cinque marittimi che, a bordo del rimorchiatore dell'impresa Barretta, parteciparono al salvataggio della Norman Atlantic

Negli occhi degli equipaggi premiati oltre all'orgoglio e alla soddisfazione per il riconoscimento conseguito si leggeva ancora vivido il ricordo di quella notte di inferno fra il 28 e il 29 dicembre 2014 quando, giunti in zona di emergenza, intravedevano in cima alla nave avvolta dal fumo e dalle fiamme di un rogo che appariva ingovernabile, decine e decine di lucine gialle lampeggianti dei salvagenti indossati dai passeggeri e dall'equipaggio della Norman Atlantic che nutrivano una sola speranza: quella di sopravvivere.

La nave infatti aveva sviluppato un gravissimo incendio a bordo, era rimasta priva di propulsione e di governo in balia di una forte burrasca con a bordo circa 500 passeggeri e 55 membri dell'equipaggio.

Grazie all'efficace intervento degli uomini e dei rimorchiatori dell'impresa Barretta si è evitata la propagazione ulteriore dell'incendio della nave; si è reso possibile l'intervento degli elicotteri della Marina Militare che hanno potuto procedere al recupero dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio.

Da ultimo si è evitato il disastro ambientale poiché, dopo l'abbandono da parte dell'equipaggio, i marittimi della impresa Barretta sono saliti a bordo, vericellati dagli elicotteri della Marina Militare ed hanno assicurato la nave mediante l'aggancio del cavo di rimorchio al rimorchiatore Marietta Barretta.

In assenza di tale intervento la nave, già priva di governo in balia dei venti e delle onde e abbandonata dall'equipaggio, avrebbe potuto scarrocciare verso le coste dell'Albania o della Grecia con il grave rischio di sversamento di migliaia di tonnellate di liquidi e materiali inquinanti presenti a bordo.

Le cause dell'incendio sono ancora oggetto d'indagine da parte della autorità giudiziaria di Bari che sta procedendo all'accertamento delle responsabilità relative al naufragio che, senza l'intervento di tutti i soccorritori, avrebbe potuto trasformarsi in una vera e propria ecatombe.

Informazioni Marittime

Barcellona, nuovo record semestrale per traffico merci e passeggeri

Un 2017 da incorniciare per il porto di Barcellona. Per la prima metà dell'anno, infatti, l'Authority dello scalo catalano annuncia di aver stabilito il proprio nuovo record di traffico semestrale con un totale di 28,1 milioni di tonnellate di merci movimentate ed un incremento del 18,5% rispetto ai primi sei mesi del 2016. Nel periodo sono stati registrati anche tre primati mensili: prima a febbraio, poi a marzo e infine con il record assoluto di maggio.

Container

Il solo traffico di merci containerizzate nel semestre è stato pari a 13,7 milioni di tonnellate (+36,1%) ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 1.365.711 teu (+27,2%). Incrementi significativi che sono stati prodotti principalmente dall'aumento del traffico di transhipment causato dagli scioperi dei mesi scorsi che hanno ridotto l'attività soprattutto negli altri principali porti spagnoli di Algeciras e Valencia.

Passeggeri

Nel settore dei passeggeri sono state movimentate quasi 1,6 milioni di persone con un aumento del 5,3% rispetto al primo semestre dell'anno scorso. Di questi, circa un milione erano crocieristi (+1,9%) e 537mila passeggeri dei traghetti (+12,4%).

Traffico marittimo globale avanza nel 2017

Secondo le previsioni di Clarkson Research, il traffico marittimo globale alla fine del 2017 registrerà un aumento del 3,4% rispetto al 2016 per un totale di 11,5 miliardi di tonnellate.

Il traffico globale di container dovrebbe aumentare del 5% in termini di tonnellate rispetto all'aumento del 3,9% stimato nel 2016, grazie ad una forte espansione dei traffici Far East-Europa e transpacifici nonché all'aumento dei volumi di traffico tra i paesi asiatici. Anche per i traffici di rinfuse secche si prevede un aumento del 3,5% nel 2017 grazie alla forte crescita di importazioni cinesi, pure se vi sono preoccupazioni per la sostenibilità di questa crescita.

Il commercio marittimo mondiale di petrolio (greggio e prodotti petroliferi), riferisce l'*Agenda Confitarma*, dovrebbe crescere del 2% fino a 3,1 miliardi di tonnellate: dopo due anni consecutivi di forte crescita il rallentamento di quest'anno è dovuto sia alla riduzione della produzione di petrolio da parte dei principali produttori sia al maggior utilizzo delle riserve da parte di alcuni importanti importatori.

Nel 2017, il traffico marittimo mondiale di merci dovrebbe essere pari all'84% del commercio mondiale e il moltiplicatore di crescita del commercio marittimo/PIL dovrebbe raggiungere l'indice dello 0,99 che rappresenta un segnale di accelerazione. Permangono, peraltro fattori di rischio per la crescita del commercio nel 2017.

El tráfico de contenedores del puerto de Tanger Med aumenta un 11%

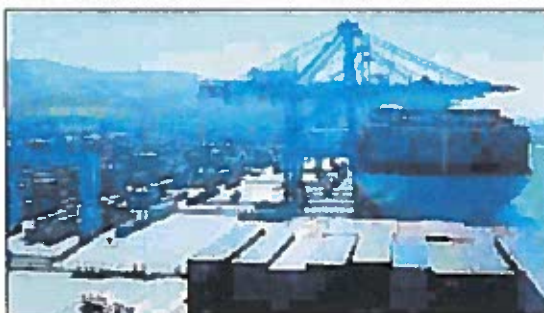
En el periodo enero - junio el tráfico de contenedores del puerto de Tanger Med, aumentó un 11,2%, con un movimiento de casi 1,6 millones de unidades (teu), mientras que en el mismo periodo del año 2016 fueron 1,4 millones de unidades.

Según datos de la autoridad portuaria marroquí, este aumento de tráfico es debido a las nuevas líneas marítimas que operan en la terminal de Eurogate, que empezó a funcionar en el segundo semestre del 2016.

Por su parte, el tráfico

de mercancía rodada, registró un movimiento de 162.000 unidades (+8,6%), mientras que la mercancía convencional descendió un

27% con 219.000 toneladas, y los productos petrolíferos refinados bajan un 3% con 3,6 millones de toneladas.



El puerto marroquí movió 1,6 millones de contenedores

El tránsito de buques por el Canal de Suez crece el 2%

El Canal de Suez registró en el primer semestre del año el paso de un total de 8.496 buques, un incremento del 2% respecto

a los seis primeros meses del 2016. Del total de naves, 2.201 eran petroleros (-1,4%) y 6.295 buques de otro tipo (+2,3%).

Los buques que cruzaron el Canal de Suez en el primer semestre transportaban 439,3 millones de toneladas de mercancías (+10,4%). Un total de 230 millones de toneladas se dirigían hacia el Sur (+20%) y 209,3 millones de toneladas en los buques dirección Norte (+1,4%).



La vía egipcia registró un tránsito de cerca de 8.500 buques en el primer semestre

Confronto e proposte per favorire il turismo

A 3 anni dalla costituzione, si è riunita ieri mattina per la seconda volta la consulta comunale per la tassa di soggiorno. La riunione, presieduta dal sindaco Giancarlo Garozzo e dal vice Francesco Italla, è servita per riannodare il filo del discorso e per accogliere le proposte pervenute dalle associazioni di categoria.

E' stato ribadito come il gettito annuale della tassa di soggiorno ammonti a circa 850mila euro e che in questi tre anni di attività, il comune ha incassato quasi 2 milioni e mezzo di euro. La discussione principale è ruotata attorno all'impiego di queste somme che, a giudizio di molti degli operatori avrebbero potuto essere indirizzate verso altri obiettivi. Ha parlato di pensiline alle fermate degli autobus e di un contributo alle navi da **crociera** che raggiungono il nostro porto, l'esponente di Confesercenti, Arturo Linguanti: «Non è possibile che l'83% degli introiti della tassa di soggiorno sia stata destinata a garantire il trasporto pubblico urbano tramite le navette - dice - riteniamo importante incentivare i servizi ai turisti e un incentivo agli armatori delle navi da **crociera**». Linguanti ha fatto notare come a fronte delle 50 navi che ogni anno attraccano al porto della nostra città, ne corrispondano 70 a Catania, 117 a Messina, 174 a **Palermo** mentre a Malta, in cui vive lo stesso numero di abitanti della provincia di Siracusa, ospitano 343 navi da **crociera** con una banchina realizzata in appena 6 mesi. Sarebbe un segnale forte quello di incentivare la presenza delle navi da **crociera**, offrendo loro un contributo per le spese che devono affrontare al momento dell'attracco. Ricordiamoci che ogni passeggero di nave da **crociera** spende non meno di 95 euro nelle città in cui approdano».

Il sindaco si è reso disponibile a concordare con i rappresentanti della consulta i passi successivi. «Riteniamo importante l'apertura del primo cittadino - spiega Linguanti - al quale abbiamo consegnato un documento con tutte le priorità che a nostro giudizio vanno affrontate in questa fase e sulla destinazione futura dei proventi della tassa, oltre che alle azioni da intraprendere per recuperare la sacca di evasione».