

- segue

movimentazione registrato nel 2017 con oltre 1,6 milioni di Teu (+16%) e guarda al futuro dicendo: «A oggi con alcune razionalizzazioni degli spazi che stiamo attuando, potremo incrementare la movimentazione annuale di 100-120 mila Teu. Ma la scommessa per i prossimi anni è più ambiziosa.

Se gli azionisti approveranno il programma di sviluppo che ho in mente, nel giro di tre anni potremmo arrivare a movimentare 2,3 milioni di Teu. Ma per raggiungere questo risultato serviranno investimenti importanti in opere civili, nel piazzale, in nuove gru (dalle attuali 3 a 5) per il fascio di binari ferroviari e altro. Servono almeno 70 milioni di euro di investimenti».

Mentre soffre l'attività nei porti di transhipment di Cagliari e di Gioia Tauro, nel 2017 è cresciuta invece a ritmo elevato la movimentazione dei container nel porto di La Spezia, dove Contship Italia ha registrato un totale di 1.378.000 Teu, in netta ripresa rispetto ai 1.172.000 di un anno prima. Sulle performance del terminal container spezzino nei prossimi mesi potrebbe però pesare la battaglia scoppiata con Msc a Gioia Tauro perché lo stesso gruppo svizzero, oltre a essere socio al 40% del La Spezia Container Terminal, è anche il principale cliente del porto in termini di volumi di merce.

La presidente di Contship Italia, Cecilia Eckelmann Battistello, finora non si è pronunciata pubblicamente sulla crisi dei porti di trasbordo e sui conflitti con Msc ma, commentando i risultati del gruppo in Italia, ha definito il 2017 come «un anno di grandi cambiamenti per il settore marittimo». Ha poi aggiunto che «la riorganizzazione delle linee di navigazione globali attraverso nuove alleanze ha modificato sensibilmente il contesto competitivo». Il riferimento è alla progressiva concentrazione fra le compagnie di navigazione e al fatto che le società esistenti si sono consorziate in tre alleanze (2M, The Alliance e Ocean Alliance) incrementando il proprio potere contrattuale nei confronti dei terminalisti.

Il porto

Culmv-P. Chiesa intesa possibile a condizione di non perdere più altro tempo

MASSIMO MINELLA

Il tempo corre veloce in porto. Soprattutto se il tema è quello dell'organizzazione del lavoro. A Palazzo San Giorgio, mentre l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante della Capitaneria di Porto, si congeda da Genova e passa il testimone al collega Nicola Carbone, il presidente dell'authority Paolo Signorini riceve i consoli delle due compagnie e i rappresentanti delle organizzazioni sindacali.

Sul tavolo, due snodi-chiave per il lavoro sulle banchine genovesi: il primo riguarda l'organizzazione interna alla Compagnia Unica, il secondo l'ipotesi di accorpamento fra Culmv e Pietro Chiesa. L'incontro serve a mettere a fuoco, ancora una volta, tutti gli elementi utili ad arrivare finalmente al momento delle decisioni. Un passaggio importante sarà martedì prossimo, con la riunione del comitato di gestione. Poi si dovrà procedere, confrontandosi ovviamente con il ministero dei Trasporti, ma ben sapendo che Palazzo San Giorgio, in materia di lavoro, nella sua nuova veste giuridica di autorità di sistema ha una forza maggiore rispetto alla vecchia autorità. Si potrà quindi capire nelle prossime settimane come questo ruolo potrà essere esercitato e, soprattutto, quali decisio-

ni potranno essere prese. Ma andiamo con ordine.

La Compagnia Unica. Al Vte come occasionali dal 2008 sono in servizio 53 lavoratori che vengono avviati con contratti giornalieri. La Compagnia chiede di poter trasformare questo rapporto di lavoro in soci speciali a tempo determinato. Si tratta di lavoratori che svolgono una media di 28 giornate al mese e hanno tre specializzazioni. Sono figure giovani e professionalizzate, formate a spese della Culmv, che allo stato attuale con il loro contratto non percepiscono nemmeno le indennità di base garantite ai lavoratori. Compagnia e sindacati chiedono appunto all'authority di procedere dando certezze e garanzie a questi lavoratori e il presidente Signorini si impegna a sottoporre il tema, peraltro già discusso in incontri precedenti, al prossimo comitato di gestione, già convocato per martedì 30.

Le due compagnie. Altro delicatissimo tema è quello dell'accorpamento fra le due compagnie portuali, la Culmv e la Pietro Chiesa. La fusione non sembra essere una strada percorribile, in quanto la Culmv opera in virtù di un articolo 17 della legge di riforma, dopo aver vinto la gara bandita dall'authority, mentre la Pietro Chiesa è un articolo 16, cioè un'im-

presa di imbarco e sbarco peraltro costretta per legge a operare su un ambito territoriale ben definito e su una unica tipologia merceologica, quella delle rinfuse. Situazione paradossale, soprattutto da quando rinfuse quali il carbone, con la chiusura della centrale Enel, non arrivano più in porto. Come fare? Una strada può appunto essere quella dell'accorpamento fra compagnie, in attesa di capire i prossimi passi che la Pietro Chiesa intenderà compiere. Ci sono terminalisti disponibili ad assumere soci?

Il futuro. Un'ipotesi potrebbe anche essere quella della richiesta dello stato di crisi, da parte della Pietro Chiesa, propedeutico alla liquidazione, ma a condizione di garantire ai soci l'avviamento al lavoro. Se inseriti all'interno della Culmv, di fronte a una chiamata dal Terminal Rinfuse sarebbero comunque loro i primi a essere avviati. La partita, come si capisce, è delicata e i suoi termini sono noti a tutti, da tempo. Il console Tirreno Bianchi ha a più riprese chiesto pronunciamenti chiari sulla vicenda, non ottenendo almeno fino a questo momento risposte altrettanto precise. Anche da questo punto di vista, l'authority ha una sua potestà, da governare ovviamente in accordo con il ministero. Ma una soluzione va presa.

di ANSA/AGF/REUTERS

Vertice a Palazzo San Giorgio guidato dal presidente Paolo Signorini, presenti i consoli e i sindacati



Signorini
Il presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini alle prese con la delicata partita

dell'accorpamento fra le compagnie portuali. La soluzione è possibile, ma a condizione di non perdere più altro tempo per non pregiudicare l'organizzazione del lavoro

Il Secolo XIX

PORTO DI GENOVA, L' ANNUNCIO DEL PRESIDENTE SIGNORINI: «OPERAZIONE CHIUSA ENTRO LA FINE DI APRILE»

Culmv-Pietro Chiesa, fusione dietro l' angolo

Le due storiche compagnie di lavoratori verso l' unificazione. Ma sui tempi non c' è sintonia

GENOVA. La promessa di Paolo Emilio Signorini, presidente dei porti di Genova e Savona, è quella di chiudere il tavolo sul lavoro aperto con le compagnie portuali «entro il 30 aprile». «Tempi tecnici - spiega al Secolo XIX/The MediTelegraph - per consentire alla Pietro Chiesa di essere assorbita dalla Compagnia Unica e alla stessa Culmv di aumentare di numero con la trasformazione di 52 lavoratori interinali in "soci speciali"».

L' argomento è stato trattato a Palazzo San Giorgio: all' incontro erano presenti i vertici dell' Authority, i sindacati e i consoli Antonio Benvenuti e Tirreno Bianchi.

«Ci è stato chiesto dalle compagnie di accorciare i tempi - aggiunge Signorini - e chiudere l' intera pratica entro fine febbraio. Ma, pur comprendendo le richieste dei portuali, questa fretta non aiuterebbe l' istruttoria: in primis perché dobbiamo ancora avere l' ok da parte del ministero dei Trasporti. E poi perché sono necessari una serie di passaggi burocratici che richiedono qualche mese per essere espletati».

Il nodo dei tempi i tempi prospettati da Signorini non sono però piaciuti ai consoli di camalli e carbonè.

Secondo fonti vicine alla Culmv, infatti, la Compagnia Unica potrebbe approvare l' ingresso dei 52 "soci speciali" il prossimo primo marzo, andando contro le indicazioni di Palazzo San Giorgio, forte del fatto che i nuovi lavoratori sarebbero comunque inquadrati come contratti a termine, con la mutua ma senza l' indennità di mancato avviamento. Sull' assorbimento della Pietro Chiesa da parte della Compagnia Unica, invece, pesa l' autonomia molto limitata dei carbonè visto che - senza una soluzione quasi immediata per i 24 lavoratori - la compagnia rischia di dover dichiarare fallimento ancor prima di confluire all' interno della Culmv.

«Il 31 gennaio - spiega Massimo Rossi (Fit-Cisl) - la pratica sarà sul tavolo del comitato di gestione. Restano alcuni punti ancora da definire, ma l' operazione di concessione necessaria per operare in porto. Il documento dovrà garantire la messa in sicurezza dell' equilibrio economico-finanziario della Culmv ma anche giustificare l' aumento dei soci che operano in banchina, certificando una previsione di crescita dei traffici.

Dopo una prima proroga di 30 giorni, l' Authority ha deciso di concedere ai camalli una seconda proroga fino al 30 aprile 2018. «Entro quella data - chiude Signorini - la Culmv dovrà consegnarci il documento che abbiamo chiesto».

LA CERIMONIA SI È SVOLTA ALLA STAZIONE MARITTIMA

Carlone nuovo comandante della Capitaneria

Si è insediato prendendo il posto di Pettorino, diventato comandante generale del corpo

CAMBIO ai vertici della Capitaneria di Genova e di tutto il corpo. L'ammiraglio ispettore Giovanni Pettorino lascia il comando di Genova. Il prossimo 9 febbraio si insedierà a Roma come comandante generale delle Capitanerie di porto prendendo il posto di Vincenzo Melone, fra qualche giorno in pensione. Al posto di Pettorino è subentrato, come comandante della Capitaneria genovese e della direzione marittima della Liguria, il contrammiraglio Nicola Carlone, pugliese, di 57 anni, in arrivo da Roma dove ha prestato servizio prima come capo reparto sicurezza della navigazione e poi come capo reparto operazioni, occupandosi delle campagne umanitarie e di sicurezza nel canale di Sicilia. In precedenza Carlo ne aveva guidato l'ufficio affari internazionali, contribuendo a creare un inedito organismo di coordinamento tra tutte le capitanerie del Mediterraneo.

Nella cerimonia di insediamento sono stati toccati diversi temi relativi alle attività della Capitaneria e Vincenzo Melone ha sottolineato «i grandi sforzi quotidiani» sostenuti da tutti gli 11 mila militari attivi in scenari nazionali e internazionali, aggiungendo una nota che

suona, per certi aspetti, come una denuncia: «Facciamo molto, tutto quanto è possibile. Ma potremo fare di più perché siano pochi. Intanto le mansioni e i compiti a cui siamo chiamati, che interessano gli ambiti di tre diversi ministeri, sono sempre più numerosi e delicati: compiti che riguardano la sicurezza, le attività in mare e la tutela dell'ambiente marino, in contesti internazionali difficili in cui l'Italia, se mi dovessi esprimere ora come semplice cittadino, sembra essere lasciata sola». Giovanni Pettorino, che è rimasto a Genova due anni e per un anno è stato anche commissario dell'Autorità portuale prima dell'arrivo di Paolo Emilio Signorini, ha ricordato quanto è stato fatto durante il suo mandato: «Ho assunto il comando di un porto importante sotto il profilo delle attività marittime e commerciali. I nostri militari danno sempre tutto, rischiando anche le loro stesse vite quando si tratta di salvare persone in difficoltà, come hanno fatto un anno fa il maresciallo Alessandro Sanna e il marinaio Roberto Esposito a Riva Trigoso». I militari genovesi sono stati impegnati anche nel Canale di Sicilia «dove in tre anni hanno salvato 4 mila persone». In uno degli ultimi interventi di soccorso, il 6 gennaio, «un equipaggio della Guardia Costiera - ha ricordato Melone - ha salvato dall'annegamento un bimbo che stava per morire trascinato purtroppo a fondo dalla madre ormai senza vita. Noi abbiamo la coscienza a posto e dico questo perché non accetto che si metta in dubbio l'operato della Capitaneria di Porto che va anche oltre

le nostre competenze, come dimostrano questi e tanti altri gesti di solidarietà ed eroismo».

Sia Pettorino sia Carlone hanno ricordato i caduti nel crollo della Torre piloti: «Una ferita indelebile». Alla cerimonia erano presenti anche il presidente dell'Autorità portuale Signorini, il governatore della Liguria Giovanni Toti e il sindaco Marco Bucci che ha ricordato come la Capitaneria di Porto sia «determinante per il porto, motore delle attività che uniscono l'Europa al mare».

Informazioni Marittime

Porto di Savona: si imbarcano i treni per l'Algeria



GENOVA – Si imbarcheranno nel porto di Savona 17 nuovi convogli prodotti in Francia da Alstom e destinati alla rete metropolitana di Algeri. Il nuovo servizio marittimo avrà una cadenza quindicinale e proseguirà per otto mesi a un ritmo di due convogli alla volta. Il collegamento, che ha preso il via oggi, parte dal Savona Terminal Auto, recentemente entrato a far parte del Gruppo Grimaldi.

I treni, in arrivo dalla Francia, raggiungeranno lo scalo savonese viaggiando sulla linea ferroviaria e una volta arrivati nel terminal saranno caricati nella stiva della nave utilizzando la modalità di imbarco ideata dai tecnici dell'Autorità portuale nel 2008 e già collaudata in occasione di una precedente fornitura di treni della Svizzera Stadler, destinati anch'essi all'Algeria. Il sistema prevede il montaggio di piastre che uniscono il raccordo ferroviario dal ciglio della banchina al portellone della nave.

Commento

SPEZIA, IL PORTO CRESCERE MA PERDE LA MEMORIA

Mussino Minella

Se rispetta l'ambiente e i cittadini, è più che giusto che un porto cresca. Anzi, è auspicabile che ciò avvenga, perché questo significa ricchezza e lavoro per il territorio. Ma che succede se il porto in questione, La Spezia, rischia di non rispettare la memoria della più grande tragedia dell'umanità? Proprio nei giorni in cui si fa più vivo il ricordo

della Shoah (che dovrebbe essere vivo ogni giorno dell'anno) Marco Ferrari, giornalista, scrittore e collaboratore di *Repubblica*, solleva un caso di grande delicatezza legato all'ampliamento del porto, che si materializzerebbe con la costruzione di un terzo bacino, finendo per sacrificare quella che viene chiamata la Porta di Sion,

quel molo Pagliari da cui nel '46 partirono 1041 ebrei sopravvissuti ai campi di concentramento diretti in Palestina. Riconosciuto come 'bene storico' nel 2012 dalla Soprintendenza, il molo starebbe per scomparire a causa della costruzione del terzo bacino portuale, denuncia Ferrari. Ma è possibile che si arrivi fino a questo punto?

► LIVORNO

«A Livorno, come in buona parte del resto d'Italia, il problema numero uno è il lavoro. Per questo è inconcepibile che non si sfruttino tutte le possibilità esistenti per creare occupazione». A cosa pensa Luigi Di Maio quando mette nero su bianco queste frasi? «Penso in particolare ai bacini di carenaggio, che una volta rimessi in funzione rappresenterebbero un'opportunità di lavoro per centinaia di riparatori navali». Così il candidato premier del Movimento 5 Stelle ieri ha preso ufficialmente posizione sul caso dei bacini fermi in porto. Una presa di posizione forte, arrivata con una nota dopo che ha pranzato con attivisti e amministratori toscani da Chez Hugo, in Venezia. Il volto di punta dei 5 Stelle è ieri rimasto in città un paio d'ore. Prima di raggiungere la pizzeria ha incontrato Filippo Nogarín nella sua stanza al primo piano di Palazzo Civico: «Non abbiamo parlato della sua ricandidatura, deciderà in autonomia cosa fare, ma spero che possa continuare a dare il suo contributo al M5S, abbiamo la massima fiducia in lui».

Tornando ai bacini: «C'è un bando di gara per assegnare queste infrastrutture che da troppo è stato congelato. È il momento di portare a termine questa operazione, superando le resistenze e i veti incrociati che la stanno paralizzando. Non si può accettare che un'infrastruttura pubblica come questa, il secondo bacino di carenaggio più grande d'Europa, venga lasciato all'incuria più totale e rimanga inutilizzato mentre centinaia di persone rimangono senza lavoro».



Filippo Nogarín e Luigi Di Maio ieri in Comune (Marzi Pentafoto)

«Riaprire i bacini A Livorno serve il lavoro»

Di Maio (M5S): «Un'opportunità per centinaia di riparatori
La speculazione immobiliare vi ha messo in ginocchio»

Usa parole dure il candidato premier quando aggiunge che «in questa città abbiamo l'esempio più lampante di come la speculazione immobiliare possa tagliare le gambe al lavoro e mettere in ginocchio centinaia di fami-

glie. C'era una solida tradizione di riparazioni navali, concentrata nei Cantieri Orlando, che ora deve essere recuperata». Non scrive che l'attività industriale è andata avanti con la nautica di lusso di Azimut Benetti. Ma

«una cosa è certa: la speculazione edilizia non solo non crea posti di lavoro, ma finisce per indebolire un territorio già provato, come quello livornese».

(j.g.)

■ ALTRO SERVIZIO A PAG. 9

Royal Bus, Azzopardi: "Basta bugie"

Il patron di Port Mobility: "Le cifre reali si aggirano sui 95mila euro e ricordo che l'Agenzia delle Entrate ha pignorato i conti". Prima giornata di sciopero dei dipendenti dell'azienda di Passalacqua che chiedono il pagamento degli stipendi



di FRANCESCO BALDINI

CIVITAVECCHIA - "Basta bugie". Più che una replica è un appello quello di Edgardo Azzopardi, patron di Port Mobility, che si rivolge al presidente di Royal Bus Massimiliano Passalacqua. La giornata di ieri è iniziata con il presidio dei dipendenti dell'azienda proprio sotto i locali di Royal Bus.

Primo giorno di sciopero al grido di "Dove sono i nostri stipendi?". Ad oggi, infatti, soltanto ad alcuni risulta saldata la mensilità di ottobre, mentre per quanto riguarda novembre, dicembre e tredicesima ancora niente. Nei giorni scorsi l'ennesima promessa disattesa di Passalacqua: la goccia che fa traboccare il vaso. I lavoratori decidono di proclamare lo sciopero mentre, parallelamente, si preparano all'ingiunzione di pagamento nei confronti di Royal Bus.

"È una situazione complicata - ha spiegato il rappresentante sindacale Usb Daniele Girelli - anche nel caso si saldi ottobre, restano comunque gli altri mesi per non parlare poi di gennaio, per cui ci ha detto che non ci sono soldi». Altra questione è la vendita dei 4 bus e di altri 4 mezzi per saldare il tfr. «I pullman sono ancora tutti al garage - spiegano i lavoratori - bugie su bugie. Noi rimarremo qua".

I sindacati hanno incontrato diverse volte l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Comune e Port Mobility. "Lunedì - ha continuato Girelli - ci incontreremo con Passalacqua per redimere la lista dei licenziamenti, così poi apriremo il tavolo di crisi perché al momento resta tutto bloccato, non sappiamo neanche i nomi: si parla di 32 autisti e 8 esterni".

L'ingiunzione di pagamento è l'ultima misura, una garanzia di ricevere i soldi. "Facendo l'ingiunzione a Passalacqua - hanno spiegato alcuni lavoratori - noi diventeremmo i primi creditori e quindi Port Mobility potrebbe pagare direttamente noi. Finché non arriva il licenziamento collettivo siamo bloccati e non abbiamo più un euro". Rabbia e frustrazione da parte dei lavoratori, sensazioni amplificate dal fatto che, nel corso della manifestazione di oggi, Passalacqua non è sceso ad incontrarli.

In una nota stampa è lo stesso Passalacqua ad intervenire. "Royal Bus deve ancora ricevere 300mila euro relativi alle prestazioni di novembre e dicembre 2017 e gennaio 2018 e - si legge - è stata subito estromessa dal servizio e costretta ai licenziamenti. Al pagamento delle fatture dovute seguirà immediatamente il saldo degli stipendi. Attualmente nessuno dei nostri autisti è stato riassunto da Port Mobility".

- segue

Ma Azzopardi smentisce categoricamente e, conti alla mano, risponde a Passalacqua. "Novembre è stato saldato - spiega - mentre per dicembre parliamo di circa 95mila euro, poi c'è il prodotto di quei 10 - 11 giorni di gennaio, sono queste le cifre. Inoltre - ha evidenziato - l'Agenzia delle Entrate mi ha vietato di effettuare versamenti. I conti Royal Bus sono pignorati, anche eventuali crediti vantati su Romana Diesel. Il problema dei conti bloccati si pone anche per la vendita dei pullman. L'Agenzia delle entrate - ha continuato - ha effettuato il blocco dei soldi fino a circa 278mila euro. Mi rivolgo a Passalacqua - ha concluso Azzopardi - assumiti le tue responsabilità, non gettare fango addosso alla gente".

Zona franca il porto di Napoli pronto a salpare

Nando Santonastaso

Un altro tassello decisivo, un'altra firma strategica per le Zes, le Zone Economiche Speciali. Il presidente del Consiglio Gentiloni ha firmato il Dpcm che ratifica i criteri di istituzione, atto propedeutico agli ultimi due passaggi del complesso iter procedurale. >Segue a pag. 15

Lo sviluppo

Zes, porti di Napoli e Salerno pronti al via

Gentiloni firma l'atto di ratifica dei criteri. De Vincenti: i tempi saranno rapidissimi

Nando Santonastaso
SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Stattene ancora soltanto il via libera della Corte dei Conti la pubblicazione del decreto sulla Gazzetta ufficiale: un minuto dopo potranno essere formalizzate le proposte delle Regioni per il varo vero e proprio delle Zes.

Il tutto avverrà, conferma il ministro per il Mezzogiorno Claudio De Vincenti, in tempi rapidissimi e comunque prima dell'appuntamento elettorale del 4 marzo come lo stesso ministro aveva già annunciato in occasione della presentazione del bilancio della sua attività a Palazzo Chigi. Siamo, insomma, sempre più in prossimità

del traguardo finale e la Regione Campania conferma di essere in pole position. Dovrebbe essere proprio Napoli infatti a vedere l'istituzione della prima Zes in Italia unitamente a Gioia Tauro per la Calabria. Sono state Campania e Calabria le più veloci lungimiranti fra le Regioni meridionali ad avere avviato l'istruttoria delle Zes dovando le necessarie delibere di giunta in maniera molto rapida e concreta. Questo ha permesso b-

ro di avvantaggiarsi non di poco nei confronti delle altre pretendenti e di presentarsi a Palazzo Chigi con tutte le carte in regola per vedersi riconoscere questo primato.

Gli uffici dell'assessorato regionale allo Sviluppo economico, in particolare la Divisione alle attività produttive e gli altri uffici coinvolti hanno di fatto preparato il terreno in piena sinergia con l'autorità del porto di Napoli e con tutti gli altri enti interessati, dai Comuni ai consorzi per le attività industriali di tutte le province campane.

Il prossimo passo, la presentazione cioè della proposta vera e propria di istituzione della Zes, consisterà nella formulazione del Piano di Sviluppo strategico attraverso una apposita delibera della Giunta regionale che è già in avanzata fase di preparazione. Contrerà non solo l'ambito territoriale sul quale la Zes avrà giurisdizione, con i relativi crediti per gli investimenti, ma anche le misure per la semplificazione normativa che costituiscono l'altro pilastro del progetto.

Tutt'altro che semplice, peraltro, l'indicazione dei parametri di riferimento: la normativa delle Zone economiche speciali, contenuta nel decreto del presidente del Consiglio, impone infatti una particolare attenzione sia per gli impegni che dovranno essere assunti dagli enti sia per la quantificazione complessiva del valore economico della Zes stessa per il quale manca ancora un ordine di grandezza certo ma che sicuramente sarà dell'ordine delle decine di mi-

lioni.

La Campania ha già previsto che la propria zona speciale coinvolgerà il porto di Napoli e quello di Salerno, i rispettivi retroporti fino ai collegamenti intermodali con i relativi poli della logistica e gli agglomerati industriali che proprio attraverso l'intermodalità potranno essere collegati al sistema portuale.

Anche altre regioni, però, starebbero a quanto pare accelerando per arrivare come Campania e

Calabria all'approvazione finale prima del voto di marzo. La Puglia in particolare, e la Basilicata sono pronte a perfezionare le loro proposte che prevedono l'istituzione di due Zes per Taranto e Bari, come già avevano indicato i governatori delle due regioni Emiliano e Pinella.

Ma anche il Molise che non è privo di sbocchi al mare si sta muovendo avendo intuito le enormi potenzialità non solo fiscali di questo investimento, la vera novità delle strategie di sviluppo del Mezzogiorno degli ultimi anni.

Oltre tutto le Zone economiche speciali sono destinate a garantire un deciso incremento dell'attività imprenditoriale, occupazionale e logistica durante la pianificazione del momento che l'attrazione degli investimenti, favorito dagli sgravi e

La delibera
Atto di giunta
regionale
conterrà
l'ambito
territoriale
e misure
normative

- segue

dalle semplificazioni normative, avrà una prospettiva di durata ampia.

Insomma, la vera svolta per questa parte del Paese sembra decisamente concreta sempre ammesso

che gli iter procedurali ancora da compiere non siano intalcati dalla politica, dal campanilismo e dall'inerzia della burocrazia.



Il ministro Claudio De Vincenti responsabile del Mezzogiorno. Sotto: una veduta del porto di Napoli



”

Salerno

Nel piano è coinvolto anche lo scalo campano con i collegamenti intermodali e la logistica



”

Gioia Tauro

Nel Mezzogiorno parte il progetto del porto calabrese: nevralgico per le navi da container

Il Secolo XIX

La Compagnia unica ha tre mesi di tempo per presentare il piano di impresa

vrebbe andare in porto». Secondo Roberto Gulli (Uiltrasporti), sia la vertenza che tocca la Pietro Chiesa che quella che riguarda i lavoratori interinali della Compagnia deve raggiungere l'obiettivo di «salvaguardare l'occupazione di decine di portuali nel lungo periodo».

Piano d'impresa, invio bis Sul via libera all'ampliamento dell'organico porto della Compagnia - che oggi conta 930 unità - pesa la presentazione del piano d'impresa che i camalli si sono impegnati a fornire a Palazzo San Giorgio prima di ottenere, fino al 2019, la proroga della.

La polemica

Sindacati, sfiducia al Comune «Rivedere insieme il bilancio»

Cgil, Cisl e Uil: il rilancio ha bisogno di conti in ordine

Durissimo documento finale dall'attivo unitario: mancano programmi e idee per Napoli

Paolo Barbuto

Linca dura, per adesso solo con parole tuonanti e in futuro, dicono, con azioni forti. L'attivo unitario è un tappeto di doglianze, di rivendicazioni, di rabbia, di richieste, ma anche di proposte. Una al di sopra di tutte le altre: il Comune di Napoli apra con noi una discussione strutturata e organica per accompagnare la riscrittura del bilancio alla luce della nuova definizione del piano di rientro. Perché la rinascita della città parte da certezze di cassa e quelle certezze oggi non ci sono.

Cgil, Cisl e Uil si uniscono nella stazione marittima, si uniscono ma non si mescolano perché è vero che si tratta di un attivo unitario ma ognuno resta sotto la sua bandiera, con lo spillino dell'organizzazione sul bavero della giacca o con la bandiera al collo a mo' di sciarpa. Sigle diverse ma obiettivo comune, stavolta: il soccorso alla città che affoga.

I tre segretari, Schiavella, Sgambati e Tipaldi (in ordine alfabetico, perché in quest'occasione nessuno prevale sugli altri) hanno messo insieme quadre delegati per condividere un progetto di riscossa. Sul tavolo mille questioni che passano dall'occupazione all'inclusione sociale, dal welfare ai trasporti, dalla sicurezza allo sviluppo turistico: sembra il solito caos delle rivendicazioni a pioggia, invece tutto ha un senso, ogni cosa finisce in un grande imbuto che converge direttamente su Palazzo San Giacomo. Non viene indicato come «nemico», che il nemico va solo combattuto; piuttosto viene individuato in un ruolo a metà fra controparte, alla quale dare

una scossa, e compagno di viaggio al quale fornire supporto.

E il supporto va dato, spiegano i sindacati all'unisono, partendo dal bilancio, tema del quale avete già

**I temi
Lavoro
economia
servizi
sociali
trasporti:
un'analisi
severissima**

letto. I conti vanno rifatti con attenzione, i denari vanno distribuiti con metodo perché Napoli ha bisogno di mille cose per tirarsi fuori dalla melma. «Il nostro progetto è sul tavolo, chiediamo di essere ascoltati - Giampiero Tipaldi della Cisl è moderato, per adesso - siamo consapevoli dei problemi collegati al lavoro, allo sviluppo, ai trasporti, alla quotidianità della città, per questo chiediamo di essere ascoltati. Abbiamo proposte e contributi, non inutili proteste». Walter Schiavella (Cgil) lotta contro l'influenza ma resiste al tavolo: «Il fatto d'essere qui e di proporci come gruppo compatto è già un segnale che lanciamo ai nostri interlocutori. Cisl siamo tutti, uniti, e chiediamo che la città risorga». Battagliero Giovanni Sgambati della Uil: «Dopo le proposte è necessario rimanere in attesa. Potrebbe esserci una reazione positiva, un'apertura nei nostri confronti. Ma se l'apertura non ci sarà, siamo pronti ad aprire il fronte della battaglia, a farci sentire nelle piazze, nelle strade».

Il documento sindacale mette al centro della discussione le difficoltà quotidiane ma anche, e soprattutto «le questioni del lavoro, della crescita economica e della coesio-

ne sociale. Per quanto riguarda l'occupazione - scrivono i sindacati - occorre avviare un piano straordinario di copertura del turn-over della pubblica amministrazione e della sanità, stabilizzare gli Lsu residui, attivare gli interventi infrastrutturali previsti dalla programmazione dei patti per Napoli e Campania, individuare le aree di crisi complessive nel territorio, chiedere l'apertura di tavoli di confronto per definire gli interventi necessari al rilancio produttivo e alla tutela del reddito».

Poi si ragiona sulla necessità di mettere a sistema l'apparato produttivo del Napoletano, di sviluppo economico che parta da Borgo Marittimo e da San Giovanni, dal Centro Storico e dalle zone economiche speciali che potrebbero dare nuova linfa. Si passa per il tema dell'inclusione sociale negata, di anziani e bambini senza diritti... Sembra, vi avevamo avvertito, la solita tiritera sindacale. E invece no, perché poi la parola passa alla sala con interventi puntuali, quasi tutti concentrati sull'obiettivo della giornata che resta Palazzo San Giacomo.

Susy Paglionico della Rsu del Comune di Napoli racconta con vigore i problemi dei suoi colleghi, le difficoltà quotidiane, gli ostacoli da superare anche per le più elementari attività quotidiane. Il tavolo dei segretari la rassicura: proprio a Palazzo San Giacomo sono rivolte le attenzioni di tutti e tre i sindacati, nessuno verrà lasciato al proprio destino.

Gli interventi si susseguono. Quello di Angelo Finizio, che rappresenta i pensionati sotto il drappo della Cisl, è delicato e duro allo stesso tempo: «Siamo accerchiati da giovani senza punti di riferimento che si sfogano con violenza; siamo immersi in un mondo di anziani abbandonati al proprio destino perché non c'è attenzione nei loro confronti; siamo di fronte a bambini che si ritrovano frastornati perché le famiglie sono distrutte, indaffarate a rincorrere la vita quotidiana».

na che chiede un impegno sempre più ossessivo: ecco, di fronte a queste categorie che avrebbero bisogno di conforto, aiuto, assistenza, dove sono le istituzioni? Dov'è il sostegno sociale che il Comune dovrebbe offrire? C'è bisogno di una cabina di regia su disagi e povertà, è necessario un controllo attento per evitare ritardi e sprechi sulla spesa sociale. Noi siamo portatori di idee, se qualcuno desidera ascoltarci...».

C'è un solo momento durante il quale la sala resta in silenzio: il futuro. Se non ci saranno segnali di apertura «Siamo pronti alla battaglia».

lenzio assoluto, niente brusio di sottofondo quando si parla del dramma di Anni. Lo affronta con enfasi Antonio Aiello di Uil trasporti. Racconta la genesi della devastazione, le difficoltà nella ricerca di accordi, la drammatica conclusione della vicenda. Si infervorisce: «Il sindaco dice che è da criminali fermare la città com'è stato fatto l'altro giorno con il trasporto pubblico, io ritengo che sia criminale la politica sui trasporti portata avanti fino ad ora. Sapete cosa penso? Che alla fine il primo cittadino di Napoli sta mantenendo ciò che aveva promesso in campagna elettorale. Diceva: scasseremo tutto. C'è riuscito perfettamente con l'Anni. Ora ho paura di scoprire la sua opera di "scassamento" come e dove proseguirà».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'affondo



Consigliera contro il dg Auricchio

Acque agitate fra gli arancioni. Laura Bismuto attacca il capo di gabinetto Attilio Auricchio. Scrive su Fb. «Come consigliere comunale riscontro grande difficoltà nel comprendere le motivazioni per cui, mentre stai parlando con il capo di gabinetto dei diritti e dei bisogni dei lavoratori LSU, in presidio ormai da 15 gg sotto san Giacomo, ti riaprendi con la decurtazione dello stipendio per i giorni di sciopero». Oggi il gruppo Dema perderà tre petali, Carmine Sgambati, Nino Simeone e Ciro Langella che formeranno un altro gruppo ma restano in maggioranza».



Uniti i segretari Giovanni Sgambati (Uil), Walter Schiavella (Cgil) e Giampaolo Tipaldi (Cisl) al tavolo dell'attivo unitario ieri alla stazione marittima



Porti: zona franca non decolla a Cagliari, troppi vincoli

Deiana, ci sono le leggi ma deve prevalere il buon senso



Centoventi milioni pronti da spendere nei porti sardi, ma tutto fermo perché mancano le autorizzazioni. Tra i progetti bloccati o a rilento anche quello per il decollo della zona franca nel Porto Canale di Cagliari.

La denuncia arriva dal presidente dell'Autorità di sistema portuale Massimo Deiana. "Per la zona franca era tutto pronto per le recinzioni ma c'era un problema con l'autorizzazione paesaggistica: l'intervento era a 270 metri dal mare - racconta il numero uno dell'Authority - È stato necessario ripresentare il progetto arretrando le recinzioni a 301 metri. Ci sono le leggi, ma deve prevalere il buon senso: un porto non può essere considerato alla stregua di una spiaggia".

Stesso discorso per il distretto della nautica. "Ottanta milioni ancora bloccati anche qui per l'autorizzazione paesaggistica, in particolare per il problema sul 'cono visivo", sottolinea Deiana ricordando che le difficoltà anche per i dragaggi a Olbia e per la banchina antemurale a Porto Torres. "Continuiamo a lavorare anche su questi fronti - precisa il presidente - considerando gli ottimi rapporti con tutte le amministrazioni".

2017, 260 navi da crociera e 565mila turisti su navi-vacanza nei porti sardi

Deiana: incremento generale passeggeri, 5 milioni (+ 15%)



(ANSA) - CAGLIARI, 25 GEN - Una sola destinazione Sardegna. Con cifre e prospettive che riguardano tutti gli scali dell'isola: nel 2017 i numeri dicono che sono arrivate 260 navi da crociera e 565mila turisti a bordo delle navi-vacanza. E che nei porti sardi sono transitati tra arrivi e partenze circa 5 milioni di passeggeri, 15 per cento in più rispetto al 2016.

Sono i dati del primo bilancio dell'anno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna. Per quanto riguarda le crociere, 430.534 passeggeri sono passati da Cagliari, 96.024 da Olbia, 35.901 da Porto Torres, 1.100 da Golfo Aranci e 600 da Oristano. "Per il 2018 - ha annunciato il presidente dell'Authority Massimo Deiana - puntiamo ad arrivare a quota 600mila". Con la destinazione Sardegna unica che andrà in giro per il mondo a cominciare dalla fiera di Miami a marzo. Per quanto riguarda Cagliari la cifra - ha spiegato - Deiana ha portato il capoluogo alla "ribalta europea".

Per quanto riguarda le navi 164 sono approdate a Cagliari. Poi Olbia con 67, Porto Torres con 27, Golfo Aranci con 4 e Oristano con una "toccata". Le nuove realtà delle crociere sono Oristano e Santa Teresa ma si tiene d'occhio anche il potenziale di Portovesme. Sono attualmente 250 gli scali totali previsti per tutta l'isola. Anche con nuove maxi-navi con capienza da 4500 a 6000 passeggeri. Deiana ha sottolineato l'importanza della presenza della spagnola Pullmantour. Anche per la sua forza "etica" oltre che economica. "Sono degli specialisti anche nei viaggi per passeggeri con ridotta mobilità".

Per quanto riguarda il settore trasportistico marittimo generale la "capitale" rimane Olbia con 2 milioni e 696mila unità. Seguita da Porto Torres con 992.678, Portovesme con 702.488, Golfo Aranci con 687.297, Cagliari con 294.584 e S.Teresa con 273.490. "I numeri positivi - ha detto Deiana - e la situazione consolidata dei principali porti ci invogliano sicuramente a procedere spediti per confermare quanto finora registrato e per lavorare all'introduzione delle nuove realtà dell'Adsp nel mercato crocieristici e l'attivazione di nuove linee commerciali che andremo a studiare".

Porto Canale: Deiana, siamo in fase di assestamento

Traffico merci soffre ma timidi segnali di ripresa



(ANSA) - CAGLIARI, 25 GEN - Segnali incoraggianti in questo avvio di 2018 per il traffico merci del Porto Canale di Cagliari, investito da una crisi che preoccupa addetti ai lavori e sindacati. I dati ufficiali ancora non sono disponibili ma l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna parla di dati positivi sul fronte delle merci sfuse e dei semirimorchi.

"Sul traffico contenitori rispetto ai giorni scorsi non ci sono grandi novità. I movimenti sono legati a una dimensione globalizzata: le valutazioni sono fatte dalle grandi compagnie - spiega il presidente dell'Authority Massimo Deiana - Abbiamo perso delle tratte su India e Pakistan, ne abbiamo guadagnato altre che però non ci hanno fatto recuperare quello che abbiamo perso". Deiana è comunque fiducioso. "Siamo di fronte a un assestamento non nuovo in questo settore - argomenta - È già capitato in altre occasioni che ci siano stati momenti di alti e bassi".

MANFREDONIA COOP, CONSORZI E AGENZIE MARITTIME SCRIVONO AL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DEL BASSO ADRIATICO E DENUNCIANO I PROBLEMI DELLA STRUTTURA

Porto, sei punti per rilanciarlo

Dal rimorchiatore alla manutenzione, ecco le proposte degli operatori

MICHELE APOLLONIO

● **MANFREDONIA.** Gli operatori portuali di Manfredonia presentano la lista delle cose da fare per superare le criticità dell'ormai antica Impresa nella quale è costretto lo scalo marittimo di Manfredonia. È la prima volta che la rappresentanza dei vari settori operativi del porto, si riuniscono e fanno sentire la propria voce preoccupata per le sorti di una struttura che avrebbe tutte le potenzialità per essere un importante riferimento nel sistema portuale. L'hanno fatto rivolgendosi al presidente dell'Autorità del sistema portuale del basso Adriatico, Ugo Patroni Griffi, bypassando il rappresentante istituzionale del porto di Manfredonia in seno al Comitato di gestione dell'Autorità. A scrivere sono coop, servizi portuali "Vulke Muscatello", coop "Cand. Orsini", agenzie marittime "Mario De Girolamo", "Sisap sri De Girolamo", "Cis consorzio trasporti sipontino", "Nuovo consorzio trasporti Sipontum", "Coop. consorzio trasporti Irlum", "Pino Mario De Girolamo", "Gruppo ormeggiatori Barletta-Manfredonia", "Stazione di pilotaggio Manfredonia", "Forniga sul Cariglio".

Il promemoria sintetizza in sei punti gli interventi necessari per ridare ossigeno alle attività portuali ridotte ai minimi storici. A cominciare dal servizio ricerca sono anni che il porto ne è privo, una lacuna che aggrava i costi per le navi che fanno scalo e lo rendono non competitivo. Per favorire la competitività si chiede l'accrescimento del porto di Manfredonia come Punto di Ingresso frontaliere (pif): si eviterebbero le spese per gli operatori - eccessive a causa dello scalo delle navi in porti accreditati, con tutte le difficoltà connesse, per effettuare le operazioni di campionatura delle merci. Il rilievo dei fondali si rende necessario per accertare le attuali condizioni e stabilire gli interventi da fare (dragaggio) per garantire la necessaria sicurezza dei fondali e quindi la possibilità di attraccare navi con pescaggio superiore a quello attuale di 9,5 metri con alta marea.



MANFREDONIA il porto industriale

Si parla anche di fornitura di acqua potabile: è paradossale - lamentano gli operatori - che il bacino portuale sia sprovvisto di tale servizio essenziale per l'approvvigionamento delle navi. Sul fronte della manutenzione dal tempo dell'uscita di Enichem la struttura non è stata più mantenuta con conseguenze evidenti. Il minimo indispensabile è stato compiuto dall'Impresa portuale giusto per poter lavorare. Quanto ai «porti facilitati» mancano o non sono utilizzabili strutture come il varco d'ingresso, si aggiunge il non funzionamento della sburra d'ingresso, della cancellata d'ingresso con rischi per i mezzi che attraversano quel varco. La lista racconta in quale stato è ridotto un porto rimasto abbandonato nelle sue strutture tecniche e operative, mentre si è spesa una dozzina di milioni di euro in opere edili che hanno trasformato le banchine in inutili viali da parcheggio. «Se si vuole dare un'occasione portuale a questo scalo il presidente Patroni Griffi deve intervenire con urgenza» concludono gli operatori del settore.

MONTE DOPO DIFFICOLTÀ DEL «118» AD AIUTARE UNA PERSONA COLTA DA MALORE

Mercato settimanale, pochi spazi per interventi di mezzi di soccorso

● **MONTE SANT'ANGELO.** Per il movimento «Città nuova» di Monte Sant'Angelo, che siede in consiglio comunale all'opposizione, la sicurezza nell'area del mercato lascia a desiderare. «Durante il mercato settimanale» dicono dall'opposizione «è accaduto un infortunio: una ambulanza del 118, chiamata per un intervento, ha avuto notevoli difficoltà nell'aprirsi un varco tra le auto parcheggiate e le bancarelle posizionate negli appositi stalli, perdendo minuti preziosi che in analoghi casi potrebbero essere di vitale importanza». Sempre nel comunicato la forza di opposizione ha fatto presente che «proprio venerdì 19 gennaio 2018, come «Città nuova» abbiamo sollevato in consiglio comunale il problema del traffico nell'area dove si svolge il mercato del sabato. Durante la seduta dedicata al quesito il me, infatti, la consigliere Giovanna Rinaldi ha chiesto all'amministrazione comunale quali iniziative intende porre in essere ai fini di garantire la sicurezza dei cittadini e dei residenti della zona, oltre che degli stessi venditori. Inoltre la consigliera di «Città nuova» insisteva sulla necessità di predisporre un idoneo servizio di trasporto urbano per le tante persone che abitano in zone periferiche della città e vogliono partecipare

al mercato. Ciò consentirebbe il parere del movimento locale «di rendere meno problematica la ricerca di un parcheggio in zone non vietate».

Analoghi problemi correlati (come quello dell'assenza di servizi igienici della zona del mercato) sono stati da mesi posti all'attenzione delle istituzioni dal MeetUp di Monte Sant'Angelo, da altre associazioni e da singoli cittadini. «Purtroppo non c'è stata» lamentano dal movimento di opposizione «nessuna risposta concreta da parte dell'amministrazione comunale». Sull'accaduto sono intervenuti anche gli esponenti del meetup «Monte in movimento». «Adesso senza cadere in polemiche spicciolate ci chiediamo: quando e come il sindaco e la sua giunta intendono porre rimedio a questa situazione che mette a repentaglio la vita dei cittadini? Non più tardi del 4 dicembre scorso «Monte in movimento»

ha protocollato una richiesta - proposta di ri-modulazione del mercato settimanale, ma ci viene da pensare che l'amministrazione non ascolti i cittadini propositivi e non guardi neanche le nostre istanze né ai curi di rispettare i vincoli posti dalla competente Asl dai vigili del fuoco».

Francesco Irotta



Un mercato settimanale

Patroni Griffi: «Bari e Brindisi, più crociere e ro-ro» / INTERVISTA

Genova - Gara in vista e operatore unico per i terminal passeggeri dei porti dell'Adriatico meridionale.

ALBERTO GHIARA



Genova - Che bilancio fa dei primi mesi del suo mandato alla guida dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale?

«La nostra Authority - risponde il presidente Ugo Patroni Griffi - ha avuto una difficoltà in più rispetto alle altre, perché è l'unica che ha dovuto integrare tre ex-Autorità portuali, Bari, Brindisi e Manfredonia. E' la più vasta come territorio, dopo quella della Sardegna. I due scali più distanti fra i cinque che la compongono sono a 260 chilometri uno dall'altro. La competenza è distribuita su quattro province, un fatto non irrilevante. Inoltre abbiamo dovuto integrare due organizzazioni del lavoro, quella di Bari e quella di Brindisi, completamente differenti».

Come si è comportato per affrontare questi problemi?

«Per prima cosa, si è trattato di dare a tutte le cinque comunità portuali la cognizione che nessuna è periferica e che l'Autorità di sistema lavora per una crescita omogenea di tutti gli scali. Non è stato facile, perché la presenza della sede a Bari generava sospetti, ma ci stiamo riuscendo. Abbiamo creato cinque dipartimenti accentrati verticalmente per le questioni tecniche che vanno dalla finanza all'innovazione all'ufficio legale; e tre dipartimenti orizzontali, uffici di porto territoriali per le gestioni quotidiane legate al territorio, una per Manfredonia e Barletta, una per Bari e una per Brindisi e Monopoli».

"Servizio rimorchio: sono anni che il porto ne è senza"

Manfredonia. "Chi ci pensa al porto?". L'appello

"Rilievo dei fondali: si rende necessario per accertare le attuali condizioni e stabilire gli interventi da fare (dragaggio)"



PORTO INDUSTRIALE DI MANFREDONIA - ph stato quotidiano.it

Manfredonia, 25 gennaio 2018. Gli operatori portuali di Manfredonia presentano la lista delle cose da fare per superare le criticità dell'ormai annosa impasse nella quale è costretto lo scalo marittimo di Manfredonia. E' la prima volta che le rappresentanze dei vari settori operativi del porto, si riuniscono e fanno sentire la propria voce preoccupata per le sorti di una struttura che avrebbe tutte le potenzialità per essere un importante riferimento nel sistema portuale non solo pugliese. E lo hanno fatto rivolgendosi direttamente al presidente dell'Autorità del sistema portuale del basso Adriatico, Ugo Patroni Griffi, bypassando il rappresentante istituzionale del porto di Manfredonia in seno al Comitato di gestione dell'Authority.

"Al fine di un proficuo rapporto di collaborazione" specificano i firmatari della lettera, e cioè: **Coop. Servizi Portuali "Felice Muscatiello"**, **Coop. Servizi Portuali "Card. Orsini"**, **Agenzia Marittima Mario De Girolamo**, **Ecolmare Gargano srl**, **F.lli Brigida**, **Sidap srl**, **De Girolamo**, **CTS Consorzio Trasporti Sipontino**, **Nuovo Consorzio Trasporti Sipontum Coop.**, **Coop. Consorzio Trasporti IRIUM**, **P.F.S.O. Dr. Mario De Girolamo**, **Gruppo Ormeggiatori Barletta-Manfredonia**, **Stazione di Pilotaggio Manfredonia**, **Tortuga srl**, **Cariglia**. Il promemoria sintetizza in sei punti gli interventi necessari per ridare ossigeno alle attività portuali ridotte ai minimi storici.

A cominciare dal **servizio rimorchio: sono anni che il porto ne è senza**; una lacuna che aggrava i costi per le navi che fanno scalo e lo rendono non competitivo. Per favorire la competitività si chiede l'accreditamento del porto di Manfredonia come Punto di Ingresso frontaliero (PIF): si eviterebbero – fanno presente gli operatori – eccessive spese a causa dello scalo delle navi in porti accreditati, con tutte le difficoltà connesse, per effettuare le operazioni di campionatura delle merci.

Rilievo dei fondali: si rende necessario per accertare le attuali condizioni e stabilire gli interventi da fare (dragaggio) per garantire la necessaria sicurezza dei fondali e quindi la possibilità di attraccare navi con pescaggio superiore a quello attuale di 9,5 metri con alta marea. Fornitura di acqua potabile: è paradossale che il bacino

- segue

portuale sia sprovvisto di tale servizio essenziale per l'approvvigionamento delle navi, causa di ulteriore aggravio dei costi per le navi. Manutenzione della struttura: dal tempo dell'uscita di Enichem la struttura non è stata più mantenuta con quali conseguenze sono ben visibili ad occhio nudo, il minimo indispensabile è stato compiuto dall'Impresa portuale giusto per poter lavorare. Port facility: mancano o non sono utilizzabili strutture come il varco d'ingresso, il non funzionamento della sbarra d'ingresso, della cancellata d'ingresso con rischi per i mezzi che attraversano quel varco.

Una lista alquanto semplificata che dice in quale stato è ridotto un porto rimasto colpevolmente abbandonato nelle sue strutture tecniche e operative mentre si è spesa una dozzina di milioni di euro in opere edili che hanno trasformato le banchine in inutili viali da passeggio. "Se si vuole dare un avvenire portuale a questo scalo – rilevano gli operatori – il presidente Patroni Griffi deve intervenire con urgenza".

Michele Apollonio

Gioia Tauro, vertice a Roma sulla crisi di Mct

ROMA. Si è tenuto a Roma un vertice sulla situazione di crisi che da mesi ha colpito il porto di Gioia Tauro. I sindacati - - nella sede del ministero dei Trasporti - hanno incontrato Ivano Russo, consigliere del ministro Graziano Delrio. I rappresentanti dei lavoratori hanno espresso preoccupazione per il futuro di 1.265 portuali - 900 lavoratori diretti del terminal Mct e 365 dell' Agenzia del lavoro visto il notevole calo di traffico contenitori che ha colpito lo scalo calabrese. «I portuali di Gioia Tauro - commenta Ettore Torzetti, responsabile nazionale Porti della Fit-Cisl stanno vivendo una situazione di forte difficoltà. Chiediamo che Contship, la società che gestisce il terminal contenitori, rispetti gli impegni presi sullo sviluppo del Medcenter Container Terminal. I vertici del Mit faranno il possibile perché la situazione possa tornare alla normalità. Presto avremo un altro incontro».

Riunione romana tra le organizzazioni sindacali e il Ministero sulla crisi del porto di Gioia Tauro

Zona Speciale, Gentiloni firma il decreto

reggio calabria La bozza è ok, il testo ha avuto il parere favorevole del Consiglio di Stato, adesso c'è anche il decreto del presidente del Consiglio dei ministri. La Zes (Zona Economica Speciale) è più vicina. Il premier Paolo Gentiloni ha firmato l'atto.

Adesso manca la registrazione del visto della Corte dei Conti e poi il testo per diventare operativo avrà bisogno della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

L'assessore regionale al porto di Gioia Tauro e al sistema logistico, Francesco Russo, non può che essere soddisfatto del lavoro che lui e la sua squadra sta facendo.

«Stiamo lavorando da tempo e soprattutto dalla Calabria è partita la spinta di un percorso legislativo che porterà benefici per tutta l'area del Mezzogiorno». Russo ricorda che la «Zes è importante per dare linfa all'imprenditoria e per favorire lo sviluppo di tutto il territorio».

Intanto ieri, su richiesta delle organizzazioni sindacali di Cgil, Cisl e Uil, si è tenuto un incontro nella Capitale, per fare il punto sul porto di Gioia Tauro, il Consigliere del ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio, Ivano Russo. Le oo. ss. hanno dato atto alle Istituzioni sottoscrittrici dell'Accordo di Programma firmato a Palazzo Chigi il 27 luglio 2016, di aver posto in essere tutte le azioni che, in capo alle stesse, erano state previste in quel documento.

Le stesse rappresentanze sindacali, invece, hanno riscontrato come non siano ancora partiti gli investimenti per il rilancio del terminal, posti ovviamente in capo al terminalista Mct. «Tutto ciò rischia di vanificare anche gli investimenti pubblici compiuti, oltre che svilire il significato dell'Agenzia che era stata ideata e costruita come uno strumento di accompagnamento del rilancio complessivo del traffico merci dello scalo».

Il consigliere Russo ha illustrato nel merito i contenuti della nota, a tal proposito, indirizzata recentemente dall'Autorità Portuale all'azienda terminalista dello scalo calabrese e che richiama quest'ultima alle proprie responsabilità, ed ha assunto l'impegno a riconvocare le stesse organizzazioni sindacali - per continuare il confronto sull'attuazione dell'accordo di programma - non appena ci saranno evoluzioni. A breve scadranno i 30 giorni di tempo concessi dall'Autorità Portuale a Mct per fare chiarezza sulla situazione dello scalo.(a.n.)

Il premier. Italia e Francia condividono la stessa «ambizione europea»

Gentiloni: tappa di un percorso che porta lontano

«La dichiarazione congiunta si colloca in un momento in cui tra i due paesi, dopo il vertice di Lione, si lavora per arrivare ad un Trattato bilaterale tra Francia e Italia». Paolo Gentiloni parla all'ambasciata francese a Palazzo Farnese davanti agli imprenditori italiani e transalpini, riuniti a Roma per il primo Forum economico italo-francese, subito prima della firma della dichiarazione congiunta tra le organizzazioni imprenditoriali. Una presenza istituzionale di governo al massimo livello, a riprova che politica ed economia possono e devono cooperare.

Gentiloni lo sottolinea: «questo accordo tra le imprese è una tappa importante di un percorso che, se siamo coraggiosi, può portare veramente lontano». Quel "lontano" cui pensa Gentiloni è un nuovo modello europeo che è economico, con l'Unione monetaria e bancaria, ma anche sociale, e nel rispetto del libero commercio «in cui l'Europa non deve essere solo portatrice di valori ma anche attuatrice» ha detto riferendosi come esempio all'accordo con il Mercosur. Un modello che «coniuga efficienza e sviluppo economico con la democrazia e la libertà», ha detto Gentiloni, sottolineando che «l'idea di poterli disgiungere si è fatta largo in alcuni paesi ma a noi non piace». Su questo percorso Italia e Francia possono unire le forze. «L'elezione di Macron è stata uno dei fatti positivi del 2017», ha continuato il presidente del Consiglio. Ponendo una domanda: serve un Trattato per due paesi che sono così vicini, non solo geograficamente, che hanno relazioni commerciali forti, tanto da essere il primo e secondo partner economico l'uno dell'altro? Sì, serve, ed è molto rilevante, ha ammesso Gentiloni, «perché occorre dare più sistematicità alle nostre relazioni».

Una sistematicità «importante anche per il mondo delle imprese che hanno bisogno di regole condivise, tema che sarà al centro del Trattato». Le imprese, ha aggiunto Gentiloni, competono ma sono anche un attore fondamentale di un processo di consolidamento dell'Europa, nella creazione di campioni che possano competere nel mondo. Il presidente ha citato per esempio l'aerospazio e la **cantieristica navale**.

«Ho sempre invidiato la capacità di Francia e Germania di lavorare insieme in molti dossier, anche noi possiamo fare qualcosa di simile, anche se paragonare un Trattato come quello tra Eliseo e Germania, che ha 55 anni di storia, e quello che ci accingiamo a fare è pittoresco. Ma Italia e Francia stanno realizzando un processo di riforme e condividiamo la stessa ambizione europea».

Nel 2017, dopo Brexit, che è stato il punto più buio della Ue, «molti elementi di crisi si sono allineati in modo positivo».

Importante la vittoria di Macron, ha ripetuto Gentiloni e il trend di crescita europea. Pur con alcuni «passaggi non scontati, come le elezioni in Italia», il 2018 per Gentiloni può essere per la Ue «l'anno di una ripresa delle ambizioni in Europa».

Ecco quindi l'importanza del ruolo delle aziende, sottolineato anche dall'ambasciatore francese in Italia, Christian Masset.

Reggio Calabria: La seconda edizione del master promosso dall' Università Mediterranea

Lo sviluppo riparte da trasporti e **logistica**

reggio calabria L' università Mediterranea ha attivato la seconda edizione del master universitario di primo livello in Management dei Sistemi di Trasporto e **Logistica**.

Il master fornirà conoscenze e competenze avanzate nell' ambito dell' analisi, della pianificazione e del controllo manageriale dei sistemi di trasporto e logistica, in stretta collaborazione con il mondo delle imprese, ed in aderenza ad una crescente domanda occupazionale specialistica. Il master copre 60 crediti formativi universitari e si svolgerà nel periodo marzo-settembre 2018.

L' accesso è aperto a 15 allievi (la data di scadenza presentazione domande di candidatura: 5 febbraio), in possesso di un titolo universitario appartenente ad una classe dei corsi di laurea in Ingegneria, Scienze Economiche, Scienze dell' Architettura (triennale e/o magistrale), compresi professionisti e dipendenti pubblici/privati. Possono accedere al master studenti in possesso di titoli accademici rilasciati da Università straniere. È consentita la candidatura con riserva anche per allievi che conseguano il titolo accademico entro il 16 marzo. Il corso si articola in 4 moduli didattici: ingegneria ed economia dei trasporti; pianificazione dei trasporti; progetto e gestione di infrastrutture; information and Communication Technologies (Ict) per i trasporti e la logistica.

I principali temi approfonditi sono: sistemi di supporto alle decisioni nell' ambito della mobilità passeggeri e merci (pianificazione, management e controllo), progetto e gestione di infrastrutture di trasporto (infrastrutture lineari e puntuali), modelli di gestione d' impresa, sostenibilità economica sociale ed ambientale, metodologie per la gestione di sistemi di trasporto puntuali e a rete, trasporti e logistica a scala nazionale, smart city, ICT ed ITS (Intelligent Transportation Systems).

Il percorso formativo si articola in lezioni d' aula tenute da docenti dell' Università Mediterranea, e in un tirocinio formativo qualificato (12 Cfu) presso aziende pubbliche e private, nazionali ed internazionali, nel settore dei trasporti e della logistica. Sono previsti seminari con il coinvolgimento diretto di operatori ed esperti di settore, attivi presso enti pubblici ed imprese private, nonché visite tecniche guidate. Le competenze acquisite attraverso la fruizione del master si tradurranno in una specializzazione fortemente richiesta dal mercato del lavoro.

Non a caso la presentazione del master è avvenuta alla sede di Confindustria alla presenza del

presidente, Giuseppe Nucera, del presidente della Camera di Commercio, Antonino Tramontana e il direttore del Master, Domenico Gattuso che ha sottolineato: «La formazione specializzata è un settore in grado di trattenere le migliori risorse giovanili».

Catania sede operativa di Elettra, si consolida come hub strategico

L' Autorità di sistema **portuale** del mare di Sicilia Orientale, che comprende i porti di Augusta e Catania, ha recentemente avviato un programma per l' infrastrutturazione e la modernizzazione di entrambi i porti. Vari sono i progetti in cantiere per i prossimi anni, tra i quali possiamo citare interventi atti alla mitigazione delle problematiche ambientali e alla creazione di fonti energetiche alternative; la promozione dell' intermodalità e della logistica con nuovi approdi, nuove banchine e la nuova ferrovia che collegherà Siracusa e Catania; lo sviluppo del traffico crocieristico, che già vede la stagione 2018 con un netto raddoppio di passeggeri rispetto all' anno precedente, il ritorno di Costa Crociere, e la costruzione di un nuovo terminal; la riqualificazione del waterfront con un progetto per la creazione di una passeggiata sul mare aperta alla fruizione dei cittadini, arredata con percorsi ludici e punti di ristoro; la creazione di un' area adibita all' approdo dei mega yacht per incentivare il turismo diportistico, con notevole ricaduta economica sul territorio. Si punterà inoltre allo sviluppo delle attività tecnologiche. A tal proposito si è tenuto, alcuni giorni fa, un incontro con l' azienda Elettra Tlc S.p.A. del gruppo multinazionale Orange, originariamente France Télécom, la maggiore impresa di telecomunicazioni in Francia, che abbraccia in pieno le politiche di sviluppo messe in atto dall' Autorità di Sistema Portuale e pianifica di incrementare le proprie attività all' interno del porto di Catania, ove ha sede l' unico deposito posa cavi attualmente esistente in Italia. Elettra è società armatrice di due navi posacavi per le telecomunicazioni, la Teliri, utilizzata per le nuove installazioni e la Meucci, utilizzata per le operazioni di manutenzione e riparazione. L' attività principale della sede operativa di Catania è quella dello stoccaggio dei cavi e degli equipaggiamenti di scorta per la manutenzione della maggior parte dei collegamenti sottomarini per telecomunicazioni in fibra ottica in servizio nel bacino del Mediterraneo, del Mar Rosso e del Mar Nero, assieme allo svolgimento di alcune attività di supporto logistico-operative per le proprie navi posacavi e frequentemente anche per altre compagnie del settore. È quindi superfluo sottolineare l' importanza sempre crescente di questa struttura **portuale**, geograficamente strategica per le attività e lo sviluppo delle telecomunicazioni e della rete multimediale. La sua posizione permette di raggiungere qualsiasi sito operativo in poco tempo, riducendo significativamente il tempo utile per la posa dei cavi o le riparazioni, grazie anche ad un ridotto tempo di navigazione. La società fu fondata nel 1996 e da allora ha effettuato con successo indagini oceanografiche in Mar Mediterraneo, Oceano Atlantico e Indiano; installazioni e riparazioni di sistemi sottomarini nel Mare del Nord, Mar Mediterraneo, Oceano Atlantico, Oceano Indiano ed Oceano Pacifico per conto dei maggiori operatori e fornitori mondiali. La scelta di Catania come sede operativa di Elettra, conferma l' importanza della centralità del porto etneo rispetto al bacino del Mediterraneo, importanza comprovata anche dall' inserimento del porto nella rete dei corridoi Ten-T.

SI LAVORA ALL'ISTITUZIONE DI UN TRIBUNALE COMMERCIALE PER LA VIA DELLA SETA

La Cina si fa il proprio arbitrato

L'organismo, con caratteristiche cinesi, sarà diviso tra Pechino, Xi'an e Shenzhen. La capitale ospiterà la sede centrale, le altre due città rispettivamente le dispute lungo la tratta terrestre e quella marittima

DI ANDREA PIRA

Per dirimere le dispute che nasceranno lungo la nuova Via della Seta, la Cina intende istituire un proprio tribunale internazionale d'arbitrato. E la sede, o meglio le sedi, del nuovo meccanismo di risoluzione delle controversie saranno nella Repubblica popolare. Secondo quanto trapela, la Corte Suprema del popolo, massimo organismo giudiziario cinese, lavora all'apertura di tre tribunali a Pechino, a Xi'an e Shenzhen. La capitale, stando a quanto riferisce

il sito economico finanziario *Yicai*, ospiterà il quartier generale del nuovo organismo. A Xi'an, città nota soprattutto per i Guerrieri di terracotta, avrà sede la sezione incaricata degli arbitrati e di risoluzione delle dispute lungo la cosiddetta Cintura economica della Via della Seta, ossia lungo i collegamenti terrestri della rete infrastrutturale e logistica del progetto lanciato dal presidente cinese Xi Jinping per sostenere gli scambi commerciali tra Asia ed Europa. Shenzhen si occuperà invece delle controversie legate alle tratte marittime della Belt & Road Initiative. Parallela-

mente il Consiglio cinese per la promozione del commercio internazionale (Cepit) ha intenzione di lanciare una nuova iniziativa, una sorta di organizzazione non governativa, per prevenire e risolvere le dispute. Pechino punta inoltre a rafforzare alcune dei meccanismi già esistenti come la China International Economic and Arbitration Commission o la China Maritime Arbitration Commission.

In questa strategia rientra anche l'inserimento di componenti cinesi negli organismi internazionali. Lo scorso settembre, ad esempio, la giurista Zheng Yuejiao è stata nominata nel panel d'arbitrato della

Banca mondiale.

Dietro questo attivismo, Pechino non fa mistero di puntare a un sistema «con caratteristiche cinesi». Le istituzioni esistenti, sottolinea la stampa locale citando uno dei funzionari coinvolti nel progetto, rischia di non adattarsi alle esigenze delle imprese cinesi (che si ritiene faranno la parte del leone nello sviluppo della Via della Seta), e delle aziende di molti dei Paesi coinvolti nella Belt & Road. Un punto su tutti è l'utilizzo della lingua inglese. Ma anche l'impostazione stessa dei tribunali commerciali esistenti, basati su modelli statunitensi ed europei. (riproduzione riservata)



BATTAGLIA IN TRIBUNALE FRA L'IMPORTATORE E IL MINISTERO DELLA SALUTE

Sospetti Ogm nel riso dalla Cina, via alle nuove analisi

Un carico di gnocchi e noodles era stato fermato in porto dalla dogana ad aprile

IL CASO

UN CONTAINER proveniente dalla Cina con cibo che potrebbe contenere tracce di organismi geneticamente modificati nel riso, è al centro di una battaglia legale al Tar della Liguria tra una ditta privata e il ministero della Salute. La merce, gnocchi di riso e noodles, era arrivata nel porto di Genova lo

scorso aprile. L'amministrazione sanitaria l'aveva bloccata e ora il tribunale amministrativo ha parzialmente accolto il ricorso della società di Prato che doveva ricevere il prodotto, disponendo nuove verifiche per accertare o meno la presenza di tracce di Ogm.

La vicenda è controversa. Secondo un rapporto di prova del laboratorio di microbiologia molecolare e analisi genetiche dell'Istituto zooprofilattico del

Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta, risalente allo scorso agosto, emerge che «nei reperti non sono stati rilevati i marcatori dell'Ogm del riso, contrariamente a quanto si doveva invece ritenere leggendo il certificato che accompagnava le merci sin dall'origine in Cina». La difesa del ministero della Salute sostiene di aver sottoposto le merci in questione a un diverso esame presso l'Istituto zooprofilattico del Lazio e della

Toscana, che avrebbe invece rilevato la presenza dei componenti di origine genetica che la normativa italiana ed europea vietano. «Tuttavia si tratta di un'asserzione non corredata da riscontri verificabili, posto che nulla è stato allegato al riguardo - spiega il Tar nella sentenza - In tale situazione il collegio non può che annullare gli atti impugnati, affinché la pubblica amministrazione dia corso a un'ulteriore analisi».

Informazioni Marittime

La Cina diventa il secondo importatore di Gnl



L'amministrazione generale delle dogane cinesi rende noto che il colosso asiatico ha importato 38,1 milioni di tonnellate di gas naturale liquefatto (Gnl) nel 2017, scavalcando al secondo posto mondiale in questa particolare graduatoria la Corea del Sud che ha raggiunto l'anno scorso "solo" 37,6 milioni di tonnellate.

Nel 2016, [riferisce Bloomberg](#), la Corea del Sud aveva importato 33,5 milioni di tonnellate, mentre la Cina si era fermata a 26,1 milioni. Al primo posto rimane saldamente il Giappone.

Informazioni Marittime

Belgio, Cosco gestirà il terminal di Zeebrugge



Il gruppo Cosco sta progettando di creare un gateway container del Nord Europa che possa consentirgli di facilitare il traffico con la sua struttura mediterranea nel Pireo. Con questo obiettivo, ha firmato un accordo di concessione con l'Autorità portuale di Zeebrugge in Belgio per la gestione del suo terminal container.

Zeebrugge, [scrive theloadstar](#), ha visto i volumi oscillare negli ultimi anni, in gran parte come conseguenza della creazione dell'alleanza 2M, con i volumi di Maersk gestiti presso il porto che sono stati trasferiti negli stabilimenti di MSC ad Anversa. L'anno scorso, la controllata Maersk APM Terminals si è trasferita da Zeebrugge, vendendo la sua partecipazione a Cosco, e l'accordo odierno conferma il controllo della struttura da parte del gruppo cinese.

"Ci sono molte ragioni per cui abbiamo scelto Zeebrugge come il nostro primo porto di accesso nell'Europa nordoccidentale" ha dichiarato Zhang Wei, vice presidente e amministratore delegato di Cosco Shipping Ports. "Con la sua posizione privilegiata e la profondità dell'acqua, offre le condizioni ideali per le mega portacontainer di ultima generazione".