



Dai Porti:

Genova:

"...Non solo moli e turismo..." (La Repubblica GE, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Ente Bacini..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Ansa, La Repubblica Ge)

"...Finita l'Era Peleggi..." (Il Secolo XIX)

"...Board dell'Autority..." (The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...nuova pianta organica..." (Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Acquedotto portuale..." (Corriere Marittimo, La Nazioni), Il Tirreno, Il Messaggero Marittimo, Il Telegrafo)

Piombino:

"...Comitato di Gestione..." (Il telegrafo)

"...Jindal si avvicina alle acciaierie..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

Ancona:

"...sulle tracce di Traiano..." (Ansa)

Civitavecchia:

"...In nome del popolo inquinato ..." (Civonline)

Bari:

"...ricorso Gespo su canale demaniale..." (Stato Quotidiano)

Brindisi:

"...prossimo l'affidamento del servizio di raccolta..." (NewSpam)

"...Uno scalo sempre più bello..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Su Zes è subito tempo di dibattiti..." (Nuovo Quotidiano di Puglia, Gazzetta del Mezzogiorno, Il Nautilus)

Taranto:

"...Più competitivo con la nuova banchina..." (The Medi Telegraph)

Cagliari:

"...Tassa di sbarco all'Asinara..." (La Nuova Sardegna)

Messina:

"...Autorità dello stretto ..." (Giornale di Sicilia, Tempo Stretto)

"...i sindacati disegnano la messina che verrà ..." (Gazzetta del Sud, Il Quotidiano di Calabria)

Notizie da altri porti Italiani ed Esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Messaggero Marittimo

Informare

L'INDAGINE

Genova, non solo moli e turismo anche l'industria aiuta la ripresa



PRESIDENTE
Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova, ieri ha presentato l'andamento dei primi sei mesi del 2017 dell'economia genovese

Il porto, il turismo e a sorpresa anche il manifatturiero fanno rimanere Genova "agganciata alla ripresa", ma le assunzioni "sono ancora al palo". Lo rivelano i dati dell'ultimo rapporto del Centro studi di Confindustria Genova relativi al primo semestre 2017 presentati nella sede di via San Vincenzo nella prima conferenza stampa del neopresidente dell'associazione Giovanni Mondini. «È brillante l'andamento del traffico containerizzato nel porto di Genova, che è aumentato del 15,4% in termini di tonnellaggio tra gennaio e maggio 2017 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente — sottolinea il vicedirettore di Confindustria Genova e responsabile del Centro studi Guido Conforti — e in termini di teus del 13,3%, mentre la merce varia cresce del 12,8% in termini di tonnellate». Nei primi cinque mesi del 2017 lo scalo genovese ha raggiunto 22.541.551 tonnellate (erano 21.246.594 l'anno scorso). Per quanto riguarda la parte industriale del porto la percentuale di utilizzo dei bacini di carenaggio delle riparazioni navali nel primo semestre 2017 è dell'82,8% in crescita rispetto al 72,1% del primo semestre 2016. In calo, come previsto, il movimento dei passeggeri delle crociere (-11,9%) e dei traghetti (-6%), ma è "un fatto congiunturale", sottolinea Confindustria.

Il turismo cresce senza sosta: nel primo semestre 2017 a Genova gli arrivi registrano un più 6,5% e le presenze un più 1,8% rispetto allo stesso pe-

riodo del 2016. Diminuisce fortemente la cassa integrazione a Genova, ma l'occupazione secondo il Centro studi di Confindustria «resta ancora al palo». A sorpresa, il manifatturiero torna a dare segnali positivi. «Per la prima volta dal 2009 l'industria manifatturiera traina l'andamento positivo dell'economia locale — evidenzia Mondini — grazie all'export e alla risalita della domanda interna. Rimaniamo agganciati alla ripresa nazionale. E le prospettive dell'industria e dei servizi nel secondo semestre 2017 sono positive: i nostri associati prevedono un aumento del fatturato del 3,9%, degli ordini del 4,5%, delle esportazioni del 9,6% e degli occupati in organico del 3,7».

Intanto dal presidente Mondini arriva una proposta. «Per favorire le assunzioni a tempo indeterminato dei giovani nelle imprese italiane c'è bisogno come non mai di fare un'operazione a livello nazionale, intendo una defiscalizzazione quasi assoluta dei contratti a lungo termine — spiega — La politica nazionale e locale qualcosa stanno facendo per rimettere al centro l'impresa, da parte nostra c'è voglia di riparlare di cultura di impresa, di cui c'è bisogno per ripartire. — sottolinea Mondini — A Genova servirebbe un nuovo servizio per incrociare meglio l'offerta di lavoro con il mondo universitario, a settembre cercheremo di farci carico di un progetto per facilitare l'incontro tra le aziende e l'Università».

PRIMO SEMESTRE 2017. IL RAPPORTO DI CONFINDUSTRIA GENOVA

Shipping e turismo trainano la ripresa

GENOVA. Una città che vive di porto, logistica, cantieri navali e turismo. E, forse un po' a sorpresa, anche di manifatturiero. I dati del Centro studi di Confindustria Genova relativi al primo semestre 2017, dopo anni di crisi, evidenziano una fase di ripresa economica in atto tra le aziende che operano nel capoluogo ligure.

Segnali «timidi» dice il presidente degli industriali genovesi, Giovanni Mondini, ma

comunque «incoraggianti». Nei primi cinque mesi del 2017 lo scalo genovese ha raggiunto 22.541.551 tonnellate (erano 21.246.594 l'anno scorso). Per quanto riguarda la parte industriale del porto la percentuale di utilizzo dei bacini di carenaggio delle riparazioni navali nel primo semestre 2017 è dell'82,8%, in crescita rispetto al 72,1% del primo semestre 2016. In calo, come previsto, il movimento

dei passeggeri delle crociere (-11,9%) e dei traghetti (-6%). Il turismo cresce senza sosta: nella prima parte dell'anno, a Genova, gli arrivi registrano un più 6,5% e le presenze un più 1,8% rispetto allo stesso periodo del 2016. Diminuisce fortemente la cassa integrazione ma l'occupazione - secondo il Centro studi di Confindustria - resta «ancora al palo».

M.D.A.

Confindustria Genova: porto e turismo trainano l'economia cittadina

Genova - Lo rivelano i dati dell'ultimo rapporto del Centro studi di Confindustria Genova relativi al primo semestre 2017.

Genova - **Il porto, il turismo e a sorpresa anche il manifatturiero fanno rimanere Genova «agganciata alla ripresa», ma le assunzioni «sono ancora al palo».** Lo rivelano i dati dell'ultimo rapporto del Centro studi di Confindustria Genova relativi al primo semestre 2017 presentati stamani nella sede di via San Vincenzo nella prima conferenza stampa del neopresidente dell'associazione **Giovanni Mondini**. «È brillante l'andamento del traffico containerizzato nel porto di Genova, che è aumentato del 15,4% in termini di tonnellaggio tra gennaio e maggio 2017 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente - sottolinea il vicedirettore di Confindustria Genova e responsabile del Centro studi Guido Conforti - e in termini di teus del 13,3%, mentre la merce varia cresce del 12,8% in termini di tonnellate».

Nei primi cinque mesi del 2017 lo scalo genovese ha raggiunto 22.541.551 tonnellate (erano 21.246.594 l'anno scorso). Per quanto riguarda la parte industriale del porto la percentuale di utilizzo dei bacini di carenaggio delle riparazioni navali nel primo semestre 2017 è dell'82,8% in crescita rispetto al 72,1% del primo semestre 2016. In calo, come previsto, il movimento dei passeggeri delle crociere (-11,9%) e dei traghetti (-6%), ma è «un fatto congiunturale», sottolinea Confindustria. **Il turismo cresce senza sosta: nel primo semestre 2017 a Genova gli arrivi registrano un più 6,5% e le presenze un più 1,8% rispetto allo stesso periodo del 2016.** Diminuisce fortemente la cassa integrazione a Genova, ma l'occupazione secondo il Centro studi di Confindustria «resta ancora al palo». A sorpresa, il manifatturiero torna a dare segnali positivi.

«Per la prima volta dal 2009 l'industria manifatturiera traina l'andamento positivo dell'economia locale - evidenzia Mondini - grazie all'export e alla risalita della domanda interna. Rimaniamo agganciati alla ripresa nazionale. E le prospettive dell'industria e dei servizi nel secondo semestre 2017 sono positive: i nostri associati prevedono un aumento del fatturato del 3,9%, degli ordini del 4,5%, delle esportazioni del 9,6% e degli occupati in organico del 3,7». Sono oltre 200 le imprese che hanno risposto al questionario di Confindustria Genova e rappresentano il 23% del totale degli addetti.

Ente Bacini, a Genova sciopero di 24 ore e lavoratori in agitazione

Genova - Dopo la riunione del comitato di gestione portuale di Palazzo San Giorgio. I sindacati: nessuna garanzia occupazionale per i dipendenti della società che si occupa di riparazioni navali.



Genova - **Sciopero di 24 ore e stato di agitazione dei lavoratori della società Ente Bacini.** Dopo la riunione del comitato portuale di questa mattina a Palazzo San Giorgio, dove si è discusso del bando per l'affidamento dei cinque bacini di carenaggio delle riparazioni navali di Genova, **i sindacati hanno annunciato la protesta denunciando la totale mancanza di garanzia occupazionale per i dipendenti della società Ente Bacini, in tutto 35.**

Genova, Ente Bacini ai privati: parte lo sciopero

Genova - Board del porto. Ok alla gara per le riparazioni. Tensione sulle rinfuse: rinvio bis per Spinelli, resta il nodo sul lavoro. Aree ex Piaggio Aerospace: quattro aziende pronte ad investire e assumere.



Genova - Non è stato un comitato portuale da ultimo giorno di scuola prima delle vacanze estive. Ieri, a Palazzo San Giorgio, il board dell'Authority di Genova e Savona ha affrontato due temi "caldi", fermi da tempo sulla scrivania del presidente Paolo Emilio Signorini: **la privatizzazione della società Ente Bacini che gestisce l'area genovese delle riparazioni navali e l'affidamento delle aree ex Piaggio Aero a Sestri Ponente.** Il terzo e ultimo dossier esaminato dal comitato portuale - decisamente più recente rispetto ai precedenti - **è stato quello relativo al terminal Rinfuse di Genova,** con la richiesta temporanea di cambio di destinazione d'uso - la seconda fatta in pochi giorni - avanzata dal terminalista **Aldo Spinelli.**

Ente Bacini, le linee guida

La privatizzazione prevede che i cinque bacini siano assegnati per **25 anni** ad un unico soggetto attraverso una gara che riparte da zero e prevede un investimento di quasi **32 milioni di euro** per lavori alle strutture, di cui oltre 11 a carico dei privati e 20 dell'Autorità portuale. Le linee guida della gara non sono piaciute ai sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti che hanno proclamato lo stato di agitazione e uno sciopero di 24 ore per oggi, perché nella delibera non c'è la clausola di salvaguardia per i **35 dipendenti** attuali ma «si dice solo che chi subentra dovrà impegnarsi ad assumere», sottolineano i tre segretari **Enrico Ascheri, Ettore Torzetti e Roberto Gulli.**

- segue

Aree ex Piaggio di Genova

Si avvicina la soluzione definitiva per le aree genovesi ex Piaggio Aerospace di Sestri Ponente con la nuova destinazione d'uso che prevede non solo attività aeronautiche. Oggi gli spazi sono in parte occupati da **Phase** che ha presentato un'istanza con altre tre aziende - **Cosmet/Roggerone, Cosnav Costruzioni Navali ed Eurocontrol** - per la concessione degli oltre 30 mila metri quadrati **a fronte di 47 milioni di investimenti e 133 nuovi occupati** che, spiega Palazzo San Giorgio, in parte potrebbero essere «i dipendenti genovesi dell'azienda aeronautica». L'istanza, ha deciso il comitato portuale, sarà pubblicata per due mesi e se non arriveranno proposte si potrà procedere con l'assegnazione. Ieri, i sindacati liguri hanno incontrato gli assessori della Regione Liguria **Edoardo Rixi e Gianni Berrino** per avere rassicurazioni sull'occupazione. «L'incontro è stato positivo - dice **Adriano Spallarossa**, delegato Rsu Fiom Genova - ma attendiamo risposte da Roma». «Dobbiamo accelerare un percorso che porti a soluzioni industriali», aggiunge **Alessandro Vella**, segretario generale Fim Cisl Liguria.

Rinfuse, rinvio per Spinelli

Non è buona nemmeno la seconda per Spinelli: il board ha rinviato la decisione sulla richiesta del terminalista di operare anche i traghetti negli spazi delle rinfuse. «Servono approfondimenti tecnici» e così tutto slitta - forse - a settembre. Una fetta di comunità portuale però ha mostrato contrarietà all'espansione di Spinelli e in comitato ne devono aver tenuto conto se l'Authority fa sapere che ci sono state «molteplici istanze e osservazioni». Dicono sia arrivata anche qualche lettera sul tavolo del board. Ora sul lavoro la questione diventa emergenza: c'è il rischio cassa integrazione per i dipendenti del terminal e il grido della **Pietro Chiesa** è rimasto inascoltato: «Se vogliono una bella manifestazione sotto Palazzo San Giorgio, lo dicano», tuona **Tirreno Bianchi**. E proprio la Culmv è irritata dalla mossa di Bianchi che ieri si era detto disponibile a operare con i traghetti di Spinelli. «La **Compagnia Unica** - dice il vice console **Silvano Ciuffardi** - comprende le difficoltà dei lavoratori della Pietro Chiesa, ma deve essere chiaro che tutti i traffici che nel porto di Genova non sono rinfuse, vengono gestiti dai dipendenti dei singoli terminal oppure dalla Compagnia. Siamo disponibili ad assorbire i lavoratori della Pietro Chiesa all'interno della Culmv, oppure li assuma qualche termina-

■ PORTO DI GENOVA

Ente bacini ai privati,
è subito sciopero
Offerte per l'ex Piaggio

DELL'ANTICO e GALLOTTI >> 12

COMITATO A PALAZZO SAN GIORGIO: 47 MILIONI DI INVESTIMENTI E 133 ASSUNZIONI SULLE AREE EX-PIAGGIO

Ente Bacini ai privati, parte lo sciopero

Ok alla gara per le riparazioni. Tensione sulle rinfuse: rinvio bis per Spinelli, resta il nodo sul lavoro

MATTEO DELL'ANTICO
SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Non è stato un comitato portuale da ultimo giorno di scuola prima delle vacanze estive. Ieri, a Palazzo San Giorgio, il board dell'Ente Bacini di Genova e Savona ha affrontato due temi "caldi", fermi da tempo sulla scrivania del presidente Paolo Emilio Signorini: la privatizzazione della società Ente Bacini che gestisce l'area genovese delle riparazioni navali e l'affidamento delle aree ex Piaggio Aero a Sestri Ponente.

Il terzo e ultimo dossier esaminato dal comitato portuale - decisamente più recente rispetto ai precedenti - è stato quello relativo al terminal Rinfuse di Genova, con la richiesta temporanea di cambio di destinazione d'uso - la seconda fatta in pochi giorni - avanzata dal terminalista Aldo Spinelli.

Ente Bacini, le linee guida

La privatizzazione prevede che i cinque bacini siano assegnati per 25 anni ad un unico soggetto attraverso una gara che riparte da zero e prevede un investimento di quasi 32 milioni di euro per lavori alle strutture, di cui oltre 11 a carico dei privati e 20 dell'Ente portuale. Le linee guida della gara non sono piaciute ai sindacati Filt-Cgil, Fim-Cisl e Uiltrasporti che hanno proclamato lo stato di agitazione e uno sciopero di 24 ore per oggi, perché nella delibera non c'è la clausola di salvaguardia per i 35 dipendenti

attuali ma «si dice solo che chi subentra dovrà impegnarsi ad assumere», sottolineano i tre segretari Enrico Ascheri, Ettore Torzetti e Roberto Gulli.

Aree ex Piaggio di Genova

Si avvicina la soluzione definitiva per le aree genovesi ex Piaggio Aerospace di Sestri Ponente con la nuova destinazione d'uso che prevede non solo attività aeronautiche. Oggi gli spazi sono in parte occupati da Phase che ha presentato un'istanza con altre tre aziende - Cosmet/Roggerone, Cosnav Costruzioni Navali ed Eurocontrol - per la concessione degli oltre 30 mila metri quadrati a fronte di 47 milioni di investimenti e 133 nuovi occupati che, spiega Palazzo San Giorgio, in parte potrebbero essere «i dipendenti genovesi dell'azienda aeronautica». L'istanza, ha deciso il comitato portuale, sarà pubblicata per due mesi e se non arriveranno proposte si potrà procedere con l'assegnazione. Ieri, i sindacati liguri hanno incontrato gli assessori della Regione Liguria Edoardo Rixi e Gianni Berrino per avere rassicurazioni sull'occupazione. «L'incontro è stato positivo - dice Adriano Spallarossa, delegato Rsu Fiom Genova - ma attendiamo risposte da Roma». «Dobbiamo accelerare un percorso che porti a soluzioni industriali per Genova e la Liguria», aggiunge Alessandro Vella, segretario generale Fim Cisl Liguria.

Rinfuse, rinvio per Spinelli

Non è buona nemmeno la seconda per Spinelli: il board ha rinviato la decisione sulla richiesta del terminalista di operare anche i traghetti negli spazi delle rinfuse. «Servono approfondimenti tecnici» e così tutto slitta - forse - a settembre. Una fetta di comunità portuale però ha mostrato contrarietà all'espansione di Spinelli e in comitato ne devono aver tenuto conto se l'Ente portuale fa sapere che ci sono state «molteplici istanze e osservazioni». E qualche lettera è arrivata anche sul tavolo del board. Ora sul lavoro la questione diventa emergenza: c'è il rischio cassa integrazione per i dipendenti del terminale e il grido della Pietro Chiesa è rimasto inascoltato: «Se vogliamo una bella manifestazione sotto Palazzo San Giorgio, lo dicano», tuona Tirreno Bianchi. E proprio la Culmiv è irritata dalla mossa di Bianchi che ieri si era detto disponibile a operare con i traghetti di Spinelli. «La Compagnia Unica - dice il vice console Silvano Ciuffardi - comprende le difficoltà dei lavoratori della Pietro Chiesa, ma deve essere chiaro che tutti i traffici che nel porto di Genova non sono rinfuse, vengono gestiti dai dipendenti dei singoli terminali oppure dalla Compagnia. Siamo disponibili ad assorbire i lavoratori della Pietro Chiesa all'interno della Culmiv, oppure li assuma qualche terminalista. Ma come articoli 16, i carbone possono fare solo le rinfuse».

www.themeditelegaph.it

Porti: per Ente bacini Genova riparte la privatizzazione

Sciopero di 24 ore: 'Non ci sono garanzie per i lavoratori'



(ANSA) - GENOVA, 3 AGO - Riparte la privatizzazione di Ente bacini spa, la società che gestisce i cinque bacini di carenaggio del porto di Genova, ed è subito sciopero. Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno proclamato lo stato di agitazione e domani sciopero per l'intera giornata perché nella delibera approvata oggi dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, che stabilisce di avviare una gara per l'assegnazione dei bacini, non c'è la clausola di salvaguardia per i 35 dipendenti attuali. "Si dice solo che chi subentra "si dovrà impegnare" ad assumere il personale, non c'è la certezza che lo faccia" sottolineano i tre segretari, Enrico Ascheri, Ettore Torzetti e Roberto Gulli che avevano proposto di inserire nel bando l'obbligo e non solo un generico impegno.

Per ora si tratta solo delle linee di indirizzo, non del bando vero e proprio, che verrà perfezionato e pubblicato nei prossimi mesi, ma sembra che a livello europeo la clausola sociale non sarebbe applicabile. La privatizzazione prevede che i cinque bacini siano assegnati per 25 anni ad un unico soggetto attraverso una gara che riparte da zero e prevede un investimento di quasi 32 milioni di euro per lavori alle strutture, di cui oltre 11 a carico dei privati e 20 dell'Autorità portuale. Dei cinque bacini, due dovranno essere tenuti a disposizione per "servizi di interesse generale", cioè per chi ne faccia richiesta, uno a servizio delle navi mercantili e uno degli yacht. (ANSA).

Il comitato Approvate le due delibere, ma i sindacati sono contrari: "Il bando non tutela tutti i dipendenti". Ad Aponte il 36% del Terminal

Svolta industriale in porto su bacini e aree Piaggio Rinfuse, intesa Spinelli-Msc

MASSIMO MINELLA

Il futuro dei bacini di carenaggio e quello delle aree Piaggio. Passa anche dal fronte industriale il rilancio del porto di Genova, con l'authority che nell'ultimo comitato prima della pausa estiva si concentra proprio su questi due aspetti. Le delibere approvate dal comitato di gestione aprono scenari potenzialmente molto interessanti, anche se quella sui bacini di carenaggio incassa l'opposizione dei rappresentanti dei lavoratori. Il tavolo di partenariato, che unisce imprese e sindacati e ha funzione consultiva, approva il via al percorso di assegnazione dei bacini con una maggioranza risicata, 4 favorevoli, 3 contrari e tutti gli altri astenuti.

«Il bando non garantisce la clausola sociale, vale a dire l'impegno da parte del vincitore ad assumere tutti quanti i dipenden-

ti della società Ente Bacini, che sono 33 — spiegano Torzetti, Ascheri e Gulli per Fit, Filt e Uilt — Si parla soltanto, al punto 7, di un generico impegno in via prioritaria all'assunzione dei dipendenti della società. Per noi è inaccettabile, serve una soluzione che garantisca tutta l'occupazione. Per questo abbiamo già indetto lo sciopero degli straordinari e domani (oggi per chi legge n.d.r.) scatterà uno sciopero di 24 ore».

In comitato di gestione, nel pomeriggio, la delibera sulle linee guida per l'assegnazione del servizio dei bacini di carenaggio viene comunque approvata. Il piano prevede investimenti per 32 milioni di euro, di cui oltre 11 a carico dei privati che vinceranno la gara e 20 a carico dell'Autorità. La concessione durerà 25 anni con l'impegno di una «riserva a servizio di interesse generale di almeno un bacino ciascuno per i due segmenti di mercato serviti

nel porto ("Navi mercantili", a cui saranno dedicati i bacini 3, 4 e 5 e "Yacht", a cui saranno dedicati i bacini 1 e 2)».

Altrettanto importante la seconda delibera approvata che riguarda le aree liberate dalla Piaggio a Sestri Ponente. Dopo l'approvazione delle nuove destinazioni d'uso dell'area, ora si punta a riempirle di lavoro. Per questo l'arrivo di una sola istanza presentata da Cosmet, Roggerone, Cosnav Costruzioni Navali, Eurocontrol e Phase Motion Control A per la concessione unitaria del compendio ex Piaggio rappresenta un decisivo passo in avanti. La previsione di investimenti è di oltre 47 milioni, con un incremento occupazionale di 133 addetti. «In parte assorbendo gli ex lavoratori Piaggio».

Svolta invece sulla vicenda del Terminal Rinfuse. Ieri davanti al notaio il gruppo Spinelli, che aveva rilevato l'80% del Terminal Rinfuse, ha ceduto il 36% alla

Msc. Ora Spinelli ha il 44, Msc il 36 e Ascheri il 20. «Non mi preoccupa questo nuovo rinvio del comitato — spiega Spinelli — Ho la massima fiducia nel lavoro del presidente Signorini e del segretario general e Sangiuneri e confido che a settembre ci sarà una soluzione. Il nostro impegno è quello di garantire l'occupazione a tutti i dipendenti del terminal e ai soci della Pietro Chiesa. Se la centrale Enel è chiusa, che colpa ne hanno i lavoratori?». Spinelli evita polemiche anche verso chi ha presentato opposizioni e istanze. «Non abbiamo mai chiuso la porta a nessuno e chi vuole dialogare con noi sa dove trovarci — dice — ma chi entra nel capitale deve mettere in preventivo di investire. Noi lo faremo, come la Msc di Aponte. C'è bisogno di spazio in porto, i traffici ci sono. Vi rendete conto che una nave della Maersk se n'è dovuta andare a Vado con mille container perché qui non c'era spazio?».

GIUSEPPE DI NINO A



Porti: Genova, nuovo rinvio per i traghetti alle Rinfuse

Aree ex Piaggio Aero verso nuovo utilizzo con 133 nuovi assunti



(ANSA) - GENOVA, 3 AGO - Nuovo rinvio, il secondo, per la richiesta del gruppo Spinelli che chiedeva di operare al Terminal Rinfuse di Genova con i traghetti merci. Il Comitato di gestione dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) riunitosi oggi ha spostato la decisione di fatto a settembre per un "approfondimento tecnico-giuridico sulle destinazioni d'uso e sugli aspetti gestionali del compendio" spiega una nota di Palazzo San Giorgio. I nodi da sciogliere sono due: capire se si possono portare altri traffici anche se la concessione era stata rilasciata per le rinfuse, e se è possibile che uno stesso concessionario, Spinelli (che con Msc ha da poco rilevato l'80% del Terminal Rinfuse e ha già il Rebora), svolga la stessa attività in due diversi terminal. L'obiettivo è evitare ricorsi, anche se procedere ora risolverebbe anche la crisi occupazionale della Pietro Chiesa.

Si avvicina la soluzione definitiva per le aree di Sestri Ponente ex Piaggio Aerospace con la nuova destinazione d'uso prevede non solo attività aeronautiche. Oggi gli spazi sono in parte occupati da Phase Motion control che ha presentato un'istanza con Cosmet, Roggerone, Cosnav Costruzioni Navali ed Eurocontrol per la concessione degli spazi a fronte di 47 milioni di investimenti e 133 nuovi occupati che in parte potrebbero essere gli ex Piaggio. L'istanza, ha deciso il comitato, sarà pubblicata per due mesi e se non arriveranno proposte concorrenti si potrà procedere con l'assegnazione.

Genova, terminal Rinfuse: altro rinvio per Spinelli

Genova - L'Autorità portuale di Genova e Savona ha negato - per la seconda volta - al terminalista genovese la possibilità di effettuare in banchina operazioni con i traghetti.



Genova - **L'Autorità portuale di Genova e Savona ha negato al terminalista genovese Aldo Spinelli - per la seconda volta consecutiva - la possibilità di effettuare al terminal Rinfuse operazioni con i traghetti.** A deciderlo, questa mattina, il board di Palazzo San Giorgio. Il dossier verrà nuovamente trattato a settembre.

Riparazioni navali, a Genova previsti 32 milioni di investimenti e 25 anni di concessione

Genova - Le linee guida di Palazzo San Giorgio. Nei prossimi mesi verrà perfezionato e pubblicato il bando di gara per la privatizzazione della società Ente Bacini.



Genova - Il comitato di gestione dei porti di Genova e Savona ha approvato le linee guida per l'assegnazione del servizio dei bacini di carenaggio dell'area delle riparazioni navali, nel porto di Genova. **Le linee approvate - si legge in una nota di Palazzo San Giorgio - prevedono investimenti per circa 32 milioni di euro, di cui oltre 11 a carico dei privati aggiudicatari della gara e 20 milioni a carico dell'Autorità di sistema portuale già in corso di realizzazione; una durata della concessione di 25 anni;** la riserva a servizio di interesse generale di almeno un bacino ciascuno per i due segmenti di mercato serviti nel porto di Genova ("Navi mercantili", a cui saranno dedicati i bacini 3, 4 e 5 e "Yacht", a cui saranno dedicati i bacini 1 e 2); **l'impegno all'assunzione del personale che opera alle dipendenze della società attualmente concessionaria,** mantenendo i trattamenti economici e retributivi dell'attuale contratto di riferimento. Nei prossimi mesi verrà perfezionato e pubblicato il bando.

È STATO L'AUTORE DI UN MASSICCIO PROGETTO DI DIGITALIZZAZIONE, CON IL PORTO DI GENOVA SEMPRE CAPOFILA

Finita l'era Peleggi: a Kessler le chiavi della dogana

Consigliere di tre ministri, il dirigente romano ha ridotto i tempi dei controlli del 90%

IL PERSONAGGIO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. L'ultimo Consiglio dei ministri ha nominato l'attuale presidente dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode, Giovanni Kessler, alla guida dell'Agenzia dogane e monopoli in sostituzione di Giuseppe Peleggi, in carica dal 2008 e riconfermato l'ultima volta a inizio anno con incarico semestrale.

Trattandosi di una delle tre (con Entrate e Demanio) Agenzie del fisco, sono state molte le curiosità suscitate sul perché di questa sostituzione quasi a fine legislatura. Si parla di un Cdm diviso (la nomina di Kessler doveva arrivare già due settimane fa) e di un ritardato completamento dello spoils system renziano, come adombra in un'interrogazione alla Camera il portavoce del MoVimento 5 Stelle, Giorgio Sorial.

Questo il palazzo: sulle banche Peleggi sarà ricordato per la creazione di un'infrastruttura informatica che ha permesso all'Italia di gestire la crescita dei traffici merci pure a fronte dei ritardi nella costruzione delle grandi opere:

10 anni fa per uscire dal porto un container poteva impiegare fino a 15 giorni. Oggi i tempi sono ridotti del 90%, con il 92,6% dei container è sdoganato in un tempo tra i 12 secondi e 5 minuti, e la dogana italiana è stata classificata lo scorso anno prima per efficienza nell'indicatore Trading Across Borders della Banca mondiale.

Romano, 58 anni, dal '95 al 2001 consigliere dei ministri delle Finanze Fantozzi, Visco, Del Turco e si dice informalmente di Amato, poi direttore dell'ufficio studi del ministero, Peleggi entra in dogana dal 2004, a capo della piccola direzione informatica dell'Agenzia, di cui ne diventa direttore nel 2008, assumendo (governo Monti) nel 2012 anche la gestione dei Monopoli di Stato.

Dal sistema operativo Aida, alla tracciabilità della merce che oggi permette i corridoi veloci con sdoganamento a destinazione e non in porto, fino allo sdoganamento anticipato in mare (dal 2014, in collaborazione con la Capitaneria) e al fascicolo elettronico (da quest'anno) per gestire le pratiche da remoto, l'obiettivo della Dogana è stato quello - pure con momenti di forte tensione con gli operatori - di ridurre il tempo ma non l'efficienza dei controlli: in sostanza rispar-

miare ore dove si può.

Peleggi lascia l'Agenzia alle prese con il Codice doganale comunitario, gli esperimenti di dogana 4.0, ma anche il problema, ricordato più volte dal dirigente, dell'erosione digitale - cioè il dare tempo alle imprese per adeguarsi all'evoluzione tecnologica anche in relazione all'esplosione dell'e-commerce - e soprattutto la grande incompiuta dello Sportello unico, solo in parte concretizzato, che ha posto la dogana in un ruolo di traino sulle altre amministrazioni (con tutti i mal di pancia del caso).

«Ricordo il caffè che avevo organizzato tra Peleggi e l'allora comandante delle Capitanerie, Felicio Angrisano: fu lì che impostammo il discorso sul pre-clearing», ricorda l'ex presidente dell'Autonoma portuale di Genova, Luigi Merlo. Renzo Muratore, a lungo ai vertici di Spediporto, ricorda che Peleggi è tale anche grazie alla sua squadra, a partire da Cinzia Bricca e Teresa Alvaro. «È stato un dialogo che ci ha visti a volte vincitori a volte vinti, ma sempre col massimo rispetto reciproco» dice Davide Cabiati, presidente dei doganalisti a Genova negli anni clou della digitalizzazione. «Con la tecnologia ha cambiato il passo alla dogana» chiude Giampaolo Botta, direttore di Spediporto.



Giuseppe Peleggi

ANSA

Board dell'Authority, Bucci scrive a Doria: «Rimani»

Genova - Strategie al palo, tempi lunghi per il cambio. La lettera del sindaco: «Devo ancora trovare un sostituto».

Genova - «Caro Marco rimani perchè ancora non ho trovato il sostituto». Il senso della lettera che Marco Doria, ex sindaco di Genova ora membro del board dell'Authority, si è visto recapitare, è più o meno questo. Solo l'aspetto è più formale, ma il nodo politico resta. Dopo 40 giorni da sindaco, Marco Bucci non sa ancora con chi sostituire Doria. Il nuovo inquilino di Palazzo Tursi ha chiesto così al professore di rimanere al suo posto nel parlamentino che governa i porti di Genova e Savona, garantendo al centro sinistra l'ultima presenza nei palazzi che contano. E l'ex sindaco potrebbe doverci rimanere ancora a lungo. **Con la riforma delle Autorità portuali, è sparito il comitato portuale e al suo posto è nato il board. Quattro** sono i membri di quello di Genova e Savona: uno spetta alla Regione (Francesco Parola), uno alla Capitaneria (Comandante Napoli) e Rino Canavese per il comune di Savona. Marco Doria, all'epoca sindaco di Genova, aveva deciso di autonominarsi, annunciando però che con le elezioni alle porte e l'arrivo di un nuovo inquilino a Palazzo Tursi, si sarebbe poi dimesso.

Bucci nel frattempo è stato eletto e Doria non si è dimesso. Anche perchè con la lettera Bucci chiede all'ex primo cittadino di rimanere dove sta, inattesa di trovare l'uomo giusto per sostituirlo. «Sto svolgendo a tutti gli effetti il ruolo» spiega telegraficamente Marco Doria. E in effetti negli ultimi comitati di gestione l'ex primo cittadino ha svolto un ruolo di peso, anche nella delicata questione che ha negato a Spinelli l'utilizzo del Terminal Rinfuse per i traghetti e per i container. La presenza dell'ex sindaco è destinata forse a durare ancora un po': i nomi che circolano (Cesare Castelbarco e Francesco Maresca, figlio di Maurizio, attuale consigliere del ministro Delrio e ora assessore ai porti di Palazzo Tursi) sono ripetuti come un mantra da fonti politiche, ma quasi senza entusiasmo. «Servirebbe una figura in grado di bilanciare la "savonesità" di Rino Canavese» spiegano due fonti portuali e per questo la terza via potrebbe essere un politico con competenze «persino non propriamente d'area». Doria intanto rimane (per garantire continuità decisionale al comitato, spiegano dal Comune) e contando che il suo successore dovrà passare al vaglio dell'Anac come i predecessori, la sostituzione potrebbe non essere breve.

AdSP Spezia e Marina di Carrara, nuova pianta organica

LA SPEZIA - E' stata approvata in questi giorni dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la nuova pianta organica dell'Autorità di Sistema Portuale di La Spezia e Marina di Carrara che, a seguito dell'accorpamento tra le due Authority e della nuova dotazione di personale dell'AdSP, è passata a 75 unità.

La nuova configurazione prevede cinque dirigenti, sette quadri A, 10 quadri B, 16 impiegati al primo livello, 23 impiegati al secondo livello, 12 impiegati al terzo livello, e due impiegati al quarto livello. La nuova organizzazione si è resa necessaria al fine di andare incontro alle esigenze di sostenibilità e funzionalità dell'Ente e per consentire di gestire efficacemente le attribuzioni e per rispondere ai molti compiti ad esso assegnati dalla nuova legge di riforma.

"Con questa dotazione organica – hanno detto il presidente, Carla Roncallo e il segretario generale, Francesco Di Sarcina- l'Ente ha compiuto un ulteriore passo in avanti verso la completa integrazione tra i due porti della Spezia e Carrara. Il nuovo assetto della pianta organica, che trapperà i prossimi sei/otto anni, consentirà una maggiore razionalizzazione oltre ad un adeguamento qualitativo e quantitativo che rispecchia le nuove necessità della struttura. La nuova organizzazione andrà a regime parallelamente alle esigenze dell'AdSP che via via si manifesteranno".

Una delle linee guida del processo che ha portato al rinnovamento della pianta organica è la valorizzazione delle risorse e delle professionalità esistenti, nonché il riconoscimento delle effettive competenze. Il costo complessivo della struttura generale subirà inoltre un notevole decremento, in linea con quanto auspicato dal ministero competente.

Livorno, Acquedotto portuale srl: ricorso respinto integralmente

LIVORNO - Ricorso respinto integralmente e condanna al pagamento delle spese. Si è conclusa così davanti al Tribunale amministrativo di Firenze, la guerra dell'acqua che aveva portato la società **Acquedotto portuale srl** a contestare la decisione dell'allora **Autorità portuale di Livorno** di affidare all'**ASA spa** il servizio di fornitura di acqua potabile alle navi.

Acquedotto portuale srl (concessionaria del servizio in porto fino al 31 dicembre 2016), aveva lamentato il fatto che il nuovo affidamento fosse stato effettuato senza indire una gara europea; il TAR ha invece condiviso la posizione dell'Authority e avvalorata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo cui, ai sensi del codice dell'ambiente (d.lgs n.152 del 2006) prevale il principio dell'unicità della gestione del servizio idrico integrato negli Ambiti ottimali e che quindi ad ASA, individuata dal Comune di Livorno quale gestore unico sino al 2026, competano anche le gestioni affidate in precedenza ad altri soggetti.

"Abbiamo proficuamente lavorato per mesi su questa ipotesi con l'Assessore Aurigi - ha commentato il segretario generale dell'ex Autorità Portuale Massimo Provinciali - e l'abbiamo consolidata in un protocollo d'intesa tra Autorità portuale, Comune, AITO ed ASA solo quando siamo stati convinti di essere nel giusto. Peraltro, l'eliminazione di intermediari tra ASA e gli utenti finali comporta ovviamente un risparmio in termini di tariffa per questi ultimi".



Vincenzo Ceccarelli, Giandomenico Caridi, Enrico Rossi

Navicelli Le «porte vinciane» alla Regione

Rossi: «Così conciliamo gli interessi di Pisa e Livorno. Ora puntiamo allo sviluppo»

«IN QUESTO modo conciliamo le esigenze di Pisa e Livorno». Lo ha detto il governatore della Toscana, Enrico Rossi, dopo il sopralluogo alle 'porte vinciane', il sistema di chiuse che separa il canale Navicelli di Pisa dalla Darsena Toscana del porto di Livorno per verificarne il corretto funzionamento. La gestione, dopo 23 anni, torna in capo alla regione attraverso l'Autorità portuale regionale, che, ha aggiunto Rossi, «si regolerà su fascia oraria, con un'apertura mattutina e una pomeridiana, oltre ad aperture speciali quando saranno necessarie».

IL PRESIDENTE della Regione ha sottolineato anche che «sono in corso lavori per il dragaggio della darsena Toscana e sono già state stanziare risorse per ripulire i Navicelli: ma su questo fronte dovremo investire ulteriormente perché oggi si producono yacht sempre più grandi e dato che la cantieristica a Pisa è un'attività che impie-

ga diverse centinaia di lavoratori, occorre tenere in efficienza il canale dei Navicelli, che è la via che collega Pisa al mare». Per permettere il passaggio di navi con più pescaggio, ha aggiunto il governatore, «ci sarà bisogno di approfondire il Canale e fare investimenti, ai quali provvederà la società Navicelli spa con un project financing al quale la Regione contribuirà con un fondo da circa 6 milioni che verrà stanziato a settembre». Infine, Rossi ha ribadito di essere al lavoro per creare «tutte le condizioni per attirare lavoro e investimenti in quest'area perché la riteniamo fondamentale per lo sviluppo della Toscana». L'assessore regionale alle infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, ha anche assicurato che «per garantire il miglior funzionamento possibile della struttura oltre alle porte nuove abbiamo anche predisposto un bando per l'appalto del sistema di movimentazione, manutenzione e dragaggio delle chiuse».

PORTO

Sopralluogo di Rossi alle porte vinciane

Dopo i lavori di ripristino la gestione è stata affidata all'Autorità portuale regionale

■ LIVORNO

Hanno fatto un sopralluogo alle porte vinciane il governatore della Toscana, Enrico Rossi, e l'assessore regionale alle infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli. Ieri mattina hanno raggiunto il sistema di chiuse che separa il canale dei Navicelli di Pisa dalla Darsena Toscana del porto di Livorno per verificarne il corretto funzionamento, dopo i lavori di ripristino fatti dalla Navicelli spa per conto del Comune di Pisa. Con loro il segretario dell'Autorità portuale regionale, Fabrizio Morelli, e Vanni Bonadio, componente del comitato di gestione dell'Autorità portuale dell'alto Tirreno.

«Siamo intervenuti per conciliare interessi diversi tra il porto di Livorno e il canale Navicelli - ha detto Rossi - Abbiamo affidato la gestione all'Autorità portuale regionale che si regolerà su fascia oraria, con un'apertura mattutina e una pomeridiana, oltre ad aperture speciali quando sa-



L'area tra il canale dei Navicelli e la Darsena Toscana

ranno necessarie. In più abbiamo sostituito le vecchie chiuse con porte nuove, con un investimento di 430 mila euro».

Il presidente ha spiegato che «sono inoltre in corso lavori per il dragaggio della Darsena Toscana e sono già state stanziati risorse per ripulire i Navicelli. Ma dovremo investire ulteriormente: oggi si producono yacht sempre più grandi e dato che la car-

atteristica a Pisa è un'attività che impiega centinaia di lavoratori, occorre tenere in efficienza il canale. Per permettere il passaggio di navi con più pescaggio ci sarà bisogno di approfondire il canale e fare investimenti, ai quali provvederà la Navicelli Spa con un project financing al quale la Regione contribuirà con un fondo da 6 milioni che verrà stanziato a settembre». «Stiamo certan-

do di creare le condizioni per attirare lavoro e investimenti in quest'area - ha concluso - perché la riteniamo fondamentale per lo sviluppo della Toscana. Ieri abbiamo lavorato per lo scavalco ferroviario che collegherà la ferrovia con l'Interporto Vespucci. Domani avremo una riunione tecnica sulla Darsena Europa. Sono elementi di un puzzle che si va componendo. Abbiamo l'aeroporto, abbiamo un'area logistica tra le più grandi di Italia e grazie ai collegamenti ferroviari e agli allargamenti delle gallerie lungo la vecchia Firenze-Bologna fatti da Ferrovie in modo da far passare i container, Livorno avrà le carte in regola per competere con Trieste e con le aree portuali della Liguria».

«Per garantire il miglior funzionamento della struttura - ha poi spiegato Ceccarelli - oltre alle porte nuove abbiamo predisposto un bando, in corso, per l'appalto del sistema di movimentazione, manutenzione e dragaggio delle chiuse».

«Sei milioni di euro per potenziare i Navicelli»

L'annuncio del presidente della Regione durante un sopralluogo alle porte vinciane lungo il canale

DI PISA

Sopralluogo alle "porte vinciane" per il presidente della Regione, Enrico Rossi, e l'assessore regionale alle infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, che ieri mattina si sono recati al sistema di chiuse che separa il canale Navicelli dal porto di Livorno dopo i lavori di ripristino effettuati dalla società Navicelli spa per conto del Comune di Pisa. Insieme a loro il segretario dell'Autorità portuale regionale, Fabrizio Morelli, e Vanni Bonadio, componente del comitato di gestione dell'Autorità portuale dell'Alto Tirreno. «Siamo intervenuti per conciliare interessi diversi tra il porto di Livorno e il canale Navicelli - ha detto Rossi -. Abbiamo affidato la gestione all'Autorità portuale regionale che si regolerà su fascia oraria, con un'apertura mattutina e una pomeridiana,

oltre ad aperture speciali quando saranno necessarie. In più abbiamo sostituito le vecchie chiuse con porte nuove, con un investimento di 430mila euro per garantire perfetta efficienza».

Il governatore ha spiegato che «sono inoltre in corso lavori per il dragaggio della Darsena Toscana e sono già state stanziati risorse per ripulire i Navicelli. Ma su questo fronte - ha proseguito - dovremo investire ulteriormente: oggi si producono yacht sempre più grandi e dato che la cantieristica a Pisa è un'attività che impiega diverse centinaia di lavoratori occorre tenere in efficienza il canale dei Navicelli. Per permettere il passaggio di navi con più pescaggio ci sarà bisogno di approfondire il canale e fare investimenti, ai quali prov-

vederà la società Navicelli Spa con un project financing al quale la Regione contribuirà con un fondo da circa 6 milioni che verrà stanziato a settembre».

«Stiamo cercando di creare tutte le condizioni per attirare lavoro ed investimenti in quest'area - ha concluso Rossi - perché la riteniamo fondamentale per lo sviluppo della Toscana. Qui abbiamo l'aeroporto, un'area logistica tra le più grandi di Italia e grazie ai collegamenti ferroviari e agli allargamenti delle gallerie lungo la vecchia Firenze-Bologna fatti da Ferrovie in modo far passare i container. Livorno avrà tutte le carte in regola per competere con Trieste e con le aree portuali della Liguria».

Il ritorno della gestione delle porte vinciane alla Regione dopo 23 anni (la competenza era

stata assegnata al Comune di Pisa nel 1994) vuole rispondere anche a controversie che si erano verificate sui tempi di apertura/chiusura delle porte, dato che la loro apertura permette alle imbarcazioni di passare dal mare al canale dei Navicelli attraversando solo un breve tratto dello Scolmatore, ma allo stesso tempo può contribuire all'insabbiamento del porto di Livorno a causa del depositarsi sul fondo della Darsena Toscana dei sedimenti portati dallo Scolmatore dell'Arno.

Problema ora superato grazie ad un programma di aperture e chiusure calibrate fissato dall'Autorità in un contratto di avvalimento sottoscritto dalla Regione Toscana e dall'Autorità portuale regionale lo scorso 9 giugno.

di PRODUZIONE RISERVA



Le porte vinciane tra Navicelli e porto di Livorno



Un recente sopralluogo di Rossi sui cantieri pisani per la difesa del suolo

Sopralluogo alle nuove porte vinciane di Rossi e Ceccarelli Livorno avrà le carte in regola per competere con porti liguri

LIVORNO - Il presidente della Toscana Enrico Rossi e l'assessore regionale alle Infrastrutture Vincenzo Ceccarelli, hanno effettuato

ieri mattina un sopralluogo alle nuove porte vinciane, le chiuse che separano lo Scolmatore dell'Arno dal Canale dei Navicelli nel tratto che porta alla darsena Toscana del

porto labronico per verificarne il corretto funzionamento, dopo i lavori di ripristino effettuati dalla società Navicelli spa per conto del

Comune di Pisa. Insieme a loro il segretario dell'Autorità portuale regionale, Fabrizio Morelli, e Vanni Bonadio, componente del Comitato di gestione dell'Autorità di Si- (continua a pagina 2)

Livorno avrà

sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.

Dopo aver superato numerosi ostacoli, dal 31 Luglio la gestione delle "porte" è tornata alla Regione tramite l'Autorità portuale regionale, in base ad un accordo siglato con il Comune di Pisa che ne era responsabile in precedenza.

«Siamo intervenuti per conciliare interessi diversi tra il porto di Livorno e il canale Navicelli - ha detto Rossi - Abbiamo affidato la gestione all'Autorità portuale regionale che si regolerà su fascia oraria, con un'apertura mattutina e una pomeridiana (dalle 9.30 alle 10.30 e dalle 15.30 alle 16.30, ndr), oltre ad aperture speciali quando saranno necessarie. In più abbiamo sostituito le vecchie chiuse con porte nuove, con un investimento di 430mila euro, per garantire la perfetta efficienza».

Ricordando l'impegno della Regione, il presidente ha spiegato che «sono inoltre in corso lavori per il dragaggio della darsena Toscana e sono già state stanziare risorse per ripulire i Navicelli. Ma su questo fronte dovremo investire ulteriormente: oggi si producono yacht sempre più grandi e dato che la cantieristica a Pisa è un'attività che impiega diverse centinaia di

lavoratori, occorre tenere in efficienza il Canale Navicelli, che è la via che collega Pisa al mare. Per permettere il passaggio di navi con più pescaggio ci sarà bisogno di approfondire il Canale e fare investimenti, ai quali provvederà la società Navicelli Spa con un project financing del valore di 10 milioni, al quale la Regione contribuirà con un fondo da circa 6 milioni che verrà stanziato a Settembre».

«Stiamo cercando di creare tutte le condizioni per attirare lavoro ed investimenti in quest'area - ha proseguito il presidente - perché la riteniamo fondamentale per lo sviluppo della Toscana, con enormi potenzialità per la logistica. Martedì abbiamo lavorato per lo scavalco ferroviario che collegherà la ferrovia con l'interporto Vespucci. Domani (oggi per chi legge, ndr) avremo una riunione tecnica sulla darsena Europa. Sono tutti elementi di un puzzle che si va componendo. Qui abbiamo l'aeroporto, abbiamo un'area logistica tra le più grandi di Italia e grazie ai collegamenti ferroviari e agli allargamenti delle gallerie lungo la vecchia Firenze-Bologna fatti da Ferrovie in modo far passare i container. Livorno avrà tutte le carte in regola per competere con Trieste e con le aree portuali della Liguria».

Il presidente ha inoltre precisato che non sono tutti di pertinenza della Regione gli interventi necessari a

migliorare le infrastrutture del porto di Livorno, auspicando che altri enti, come la Provincia ed il Comune, possano fare la loro parte.

Infine, rispondendo ad una domanda sulla situazione industriale di Piombino, Rossi ha detto di aver avuto martedì «un incontro informale con Jindal per parlare di Piombino. Ora dopo questo passaggio in Regione attendiamo gli eventi: noi siamo amici di tutti e parenti di nessuno. Aspettiamo i fatti. Anche l'addendum del Governo prevede la possibilità di ascoltare altre realtà industriali potenzialmente interessate, ma ora si tratta di capire se e quali progetti concreti di sviluppo verranno presentati».

L'incontro tra Rossi ed un rappresentante del gruppo Jindal Steel&Power, è avvenuto nell'ambito della revisione dell'accordo di programma per Piombino. Il gruppo indiano, infatti, è tra le realtà industriali che sarebbero interessate a subentrare, almeno in parte, al magnate algerino Issad Rebrab (gruppo Cevital) che aveva rilevato le acciaierie di Piombino (ex Lucchini) con un piano industriale che aveva l'obiettivo in pochi anni di reimpiegare tutti i 2200 dipendenti, ma che finora non si è realizzato.

Anche l'assessore Vincenzo Ceccarelli, ha sottolineato l'importanza della rimessa in piena efficienza del sistema delle chiuse e dell'accordo

raggiunto sui tempi di apertura e chiusura della "porte". «Per garantire il miglior funzionamento possibile della struttura - ha spiegato - oltre alle porte nuove abbiamo anche predisposto un bando, in corso, per l'appalto del sistema di movimentazione, manutenzione e dragaggio delle chiuse».

I lavori alle porte si sono conclusi il 26 Luglio, giorno in cui si sono svolte prove funzionali con esito positivo. Il ritorno della gestione alla Regione dopo 23 anni (la competenza era stata assegnata al Comune di Pisa nel 1994) servirà da garanzia per tutte le parti coinvolte in maniera diretta o indiretta nel loro funzionamento. In passato, infatti, ci sono state spesso controversie sui tempi di apertura/chiusura delle porte dato che la loro apertura permette alle imbarcazioni di passare dal mare al Canale Navicelli attraversando solo un breve tratto dello Scolmatore, ma allo stesso tempo può contribuire all'insabbiamento del porto di Livorno a causa del depositarsi sul fondo della darsena Toscana dei sedimenti portati dallo Scolmatore dell'Arno.

Problema adesso superato grazie ad un programma di aperture e chiusure calibrate fissato dall'Autorità in un contratto di avvalimento sottoscritto dalla Regione Toscana e l'Autorità portuale regionale lo scorso 9 Giugno.



Inaugurato il nuovo sistema di chiuse che separa il Canale Navicelli dalla Darsena Toscana. Dopo 23 anni la gestione torna alla Regione



Finalmente stop all'insabbiamento

di MICHELA BERTI

Potenzialità

Livorno ha un enorme potenziale: pensiamo a tutto l'entroterra, all'interporto. Nessun porto ha questo valore alle spalle, né La Spezia, tantomeno Genova. Abbiamo fatto investimenti anche per i collegamenti ferroviari. Livorno deve stare nella competizione con Trieste e con gli altri porti della Liguria

Nucleo operativo

Oggi è previsto l'insediamento ufficiale del nucleo operativo per l'attuazione delle fasi di progettazione e realizzazione della Darsena Europa. L'insediamento a Firenze, poi in un secondo tempo saranno invitati anche rappresentanti del Governo e del Comune di Livorno

PORTE VINCIANE, anno zero. Dopo anni di guerre intestine tra il porto di Livorno e l'entroterra pisano, finalmente ieri è stata fatta pace. Porte vinciane nuove di zecca - progettate da Michele Hissler e pagate 430mila euro dalla Regione Toscana - che ieri si sono aperte al passaggio dello splendido Corviza, Riva prima serie, in bella mostra ai cantieri Saven Snc. Un gran saluto, prima della chiusura delle porte vinciane il cui funzionamento sarà regolato dall'**ente portuale** regionale rappresentata da Fabrizio Morelli. «Quando sono diventato presidente c'era il problema delle porte vinciane, ora finalmente non c'è più». Soddisfatto il governatore Enrico Rossi che ieri mattina ha fatto un sopralluogo alla nuova struttura, insieme all'assessore Vincenzo Cecarelli. C'era anche Giovandomenico Caridi della Navicelli spa e Vanni Bonadio in rappresentanza del **Comune di Livorno**. «È stata una vicenda tribolata - sorride il presi-



IL PONTE E' prevista l'apertura del ponte per consentire il passaggio dei grandi yacht

dente della Regione - prima di dire che il risultato è incassato, aspettiamo». In realtà a tirare un sospiro di sollievo sono gli operatori della Darsena Toscana segnata, da anni, dal continuo insabbiamento causato dalle porte vinciane sempre aperte. «Era una vergogna - continua Rossi - ora invece la Darsena Toscana diventerà fruibile fino a 7-8mila teu». Anche sul Navicelli, la Regione interverrà - a settembre 6 milioni di

euro - per fare le opere di approfondimento del canale che consentano la costruzione di nuovi yacht.

«PISA, Livorno e Viareggio sono i poli toscani della cantieristica e devono essere messi nelle condizioni di continuare a lavorare, costruire yacht sempre più grandi. L'appello della Regione a tutte le istituzioni. «Noi facciamo molto ma non possiamo fare tutto anche

perché in sette anni il bilancio si è dimezzato. Le istituzioni devono stanziare fondi per lo sviluppo di questo territorio perché il nostro principale obiettivo è consolidare quello che abbiamo e attrarre nuovi investimenti». In queste parole c'è anche la risposta al problema dei collegamenti stradali, all'imbuco che c'è a Calambrone, con il nodo Fi-Pi-Li. La Provin-

L'IMPEGNO
L'ente guidato da Rossi ha speso 430mila euro per la nuova struttura

cia, pochi giorni fa, ha stanziato un milione e mezzo di euro per mettere in sicurezza questo tratto di strada. «Cercheremo di aiutare la Provincia - ribadisce la Regione - ma non possiamo fare tutto». E Rossi ricorda che solo due giorni fa c'è stato un incendio sullo Scavalco che collega il porto con l'interporto e oggi si insedia il nucleo operativo per la progettazione della Darsena Europa. Porto di Livorno sorvegliato speciale, dalla Regione.

QUERELLE POLITICA FILIPPO NOGARIN ENTRA A GAMBA TESA SULLA VICENDA **DELL'AUTORITÀ PORTUALE**

«Comitato di gestione, accordi e accordicchi sottobanco»

«SECONDO indiscrezioni di stampa, qualche mese fa è stato raggiunto un accordo tra l'amministrazione di Piombino e il ministro dello Sport, Luca Lotti, per nominare Luciano Guerrieri segretario generale della locale **Autorità portuale**».

Un accordo che oggi il ministro dei Trasporti Graziano Delrio avrebbe riconosciuto. Alle 17,30 di ieri sul profilo Facebook del sindaco Filippo Nogarin spunta questo post: «Di che accordo stiamo parlando? Cosa ha spinto l'amministrazione piombinese a scegliere una strada così complicata e rischiosa? Cosa avrebbe avuto in cambio Piombino».

RETROSCENA

«Ci sarebbe un'intesa tra Piombino e il ministro Lotti»

dal governo in caso di accordo sul nome? Come è possibile che un ministro evalli una procedura così poco trasparente e in aperto contrasto con la normativa?».

E PROSEGUE: «Domande che dobbiamo farci, visto che presto il nuovo Comitato di gestione sarà chiamato ad eleggere il segretario».



IL NOME

Piombino puntava sulla nomina di Guerrieri segretario

del **Comitato di gestione** dell'Alto Tirreno. Oggi a Piombino ci si lamenta per i ritardi, ma mi sembra ci sia poco da stupirsi se il modello che si è voluto seguire è quello di accordi e accordicchi sottobanco al posto di una gestione trasparente dei percorsi. Non è certo questa la base su cui vogliamo costruire la nuova Autorità di sistema».

LE ASSUNZIONI

JINDAL AVEVA MOSTRATO INTERESSE
GIÀ PRIMA DI CEVITAL, MA ALL'ASSUNZIONE
DI CIRCA 700 DIPENDENTI SUGLI OLTRE 2000

LA CORDATA

ADESSO JINDAL TORNA ALLA CARICA,
POTREBBE FAR PARTE DI UNA CORDATA
DI ACQUIRENTI, CON FONDI DI INVESTIMENTO

Jindal si avvicina alle acciaierie «Interesse reale ma vogliamo i fatti»

Piombino, il magnate indiano ha incontrato il Governatore Rossi

PROSEGUE l'opera di «avvicinamento» allo stabilimento Aferpi di Piombino da parte di Jindal. Dopo l'incontro con il ministro Carlo Calenda, adesso il magnate indiano ha incontrato il governatore della Regione Enrico Rossi. «Abbiamo avuto un incontro informale con Jindal per parlare di Piombino. Ora, dopo questo passaggio in Regione – spiega Rossi – attendiamo gli eventi: noi siamo amici di tutti e parenti di nessuno. Aspettiamo i fatti». Poi il presidente della Regione ha ricordato che «anche l'addendum del Governo – firmato il 30 giugno – prevede la possibilità di ascoltare altre realtà industriali potenzialmente interessate, ma ora si tratta di capire se e quali progetti concreti di sviluppo verranno presentati».

L'INCONTRO tra il presidente della Regione e un rappresentante del gruppo Jindal Steel&Power è avvenuto nell'ambito della revisione dell'accordo di programma per Piombino. Il gruppo indiano, infatti, è tra le realtà industriali che sarebbero interessate a subentrare, almeno in parte, al magnate



LA SFIDA

Sajjan Jandal ha già incontrato il ministro Carlo Calenda per illustrare le sue reali intenzioni sul polo siderurgico di Piombino; ora il recente passaggio in Regione Toscana

algerino Issad Rebrab (gruppo Cevital) che aveva rilevato le acciaierie di Piombino (ex Lucchini) con un piano industriale ambizioso, che aveva l'obiettivo in pochi anni di reimpiegare tutti i 2200 dipendenti, ma che non si è finora realizzato. Jindal aveva mostrato interesse già prima di Cevital, ma all'acquisto solo dei laminatoi e quindi all'assunzione di circa 700

dipendenti. Adesso torna alla carica, ma potrebbe far parte anche di una cordata di acquirenti, insieme magari al fondo finanziario inglese Liberty Steel; ma si parla anche di altre due aziende russe, mentre sembra defilarsi l'interesse di British Steel. La condizione primaria per subentrare o affiancare Cevital è quella di far ripartire la produzione di acciaio quindi

di costruire un forno elettrico. Il presidente Issad Rebrab, in base all'addendum, ha tempo fino ad ottobre per cercare un partner, ma dai sindacati viene forte la richiesta di un intervento del Governo per accelerare su questo punto perché il vero rischio è quello di perdere tutto il mercato storico dello stabilimento piombinese.

Maila Papi

- segue



Il passato

La fine delle acciaierie...

Luciano Gabrielli ha lavorato per 42 anni alle Acciaierie e è stato uomo di punta del sindacato Fiom Cgil. Ricorda come la fine di questa industria era ormai segnata ma l'arrivo dell'algerino Rebrab nel 2014 ha sconvolto i piani di chi voleva chiudere il polo siderurgico



CGIL FIOM Luciano Gabrielli



Focus

Massimo Lami

«Mi dimetto. I sindacati stanno accettando quello che viene, non abbiamo più la tredicesima. Siamo a rischio della mesata. Che ci sto a fare? Questo gruppo dirigente non è capace, io mi dimetto dalla Fiom ed invito a dimettersi anche gli altri»



Solidarietà

Impegno del ministero dell'Economia: contratti di solidarietà per lo stabilimento Aferpi sono stati autorizzati fino al 31 dicembre 2018, con mantenimento del livello di reddito garantito dal contratto 2015-2017



E Cevital

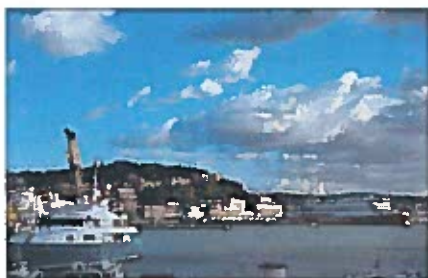
C'è l'impegno di Cevital/Aferpi, a individuare, entro il 31 ottobre 2017, una partnership per la parte siderurgica del Progetto Piombino o a presentare un piano industriale con evidenza delle fonti di finanziamento certe



IMPRENDITORE Issad Rebrab

Porti, ad Ancona sulle tracce di Traiano

Incontro a 1900 anni morte, ideale collegamento con Civitavecchia



(ANSA) - ANCONA, 3 AGO - Se dici Ancona, dici Traiano. Non si può non pensare alla figura di questo imperatore romano, che regnò dal 98 al 117, senza riflettere su quanto ha fatto qui, a cominciare proprio dall'Arco a lui dedicato, all'interno del porto. A Traiano, che già i contemporanei e gli storici definirono 'Optimus princeps', sarà dedicato un incontro al molo Rizzo l'8 agosto, anniversario dei 1.900 anni dalla sua morte.

Un appuntamento organizzato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, dal Comune e da Ti Ci Porto che collegherà in modo simbolico Ancona e Civitavecchia, la città-porto di Roma che ricorderà anch'essa Traiano con alcune iniziative. "La nostra città è così ricca di storia che, ogni giorno, ci permette di vivere a contatto con tutto quello che di bello e unico è stato costruito nel passato - afferma il presidente dell'Adsp, Rodolfo Giampieri -. A noi, oggi, spetta il compito di valorizzare al meglio quanto ci è stato lasciato, di farlo conoscere, di viverlo con passione e rispetto". "Traiano - seguita Giampieri - ha tracciato un segno indelebile ad Ancona, con una visione che ne ha condizionato e favorito l'identità di porta d'Oriente. Il Porto Antico, con la sua bellezza e la sua struttura, con le sue regole di sviluppo del porto nel suo complesso, ci rimanda questo vissuto importante e ci proietta nel futuro". "Traiano è uno dei simboli di Ancona - dice l'assessore alla Cultura del Comune di Ancona, Paolo Marasca -, grazie a uno dei più eleganti archi imperiali romani ammirabili, e al segno tangibile del ruolo della città e del suo porto oggi testimoniato da vestigia che, con Autorità portuale e Soprintendenza, stiamo recuperando con l'obiettivo di valorizzare. Traiano fu un uomo di confine, un cittadino-imperatore, dall'affascinante storia umana".

In nome del popolo inquinato: «Devastante leggere la difesa di Di Majo che ha ignorato la città»

Comitato di gestione portuale: il gruppo politico interviene sulla nomina di Fortunato



«Michele Pascale ieri ha scritto: Chi plaude da sinistra alla nomina , del soggetto fortunato chiedendo di supportarlo ,deve aver mangiato un fungo allucinogeno; Poche parole ma significative le quali sentenziano di fatto che non si può stare a sinistra e sostenere la destra». Inizia così la replica del gruppo "In nome del popolo inquinato" a Stefano Giannini (Pd), convinto dell'opportunità di ritrovare un'unità politica nonostante la nomina di Francesco Fortunato in seno al comitato di gestione portuale. «Chiariamo subito a prescindere che, noi con Tidei non abbiamo mai avuto nulla a che fare , non ci siamo mai confrontati e tanti meno condiviso iniziative o altro – si legge nella nota - non siamo mai stati alle adunate sotto il balcone del Pincio per applaudirlo fino a spellarsi le mani, o durante i festeggiamenti del primo, e secondo Tidei. Detto ciò – prosegue "In nome del popolo inquinato - ci siamo concentrati, sforzati ma anche facendo mente locale non ci ricordiamo degli attuali contestatori di Tidei nelle riunioni di quel periodo, chi oggi lo contesta sembra del tutto fuori luogo, che senso ha contestarlo oggi che Tidei che non ricopre incarichi dopo averlo sostenuto a suo tempo, oltretutto non si capisce il senso delle critica odierna dopo averne condiviso le scelte che ai tempi andavano indubbiamente contestate, non capiamo il senso della polemica e non lo capiamo riferito alla nomina al soggetto Fortunato, lungi da noi voler difendere Tidei al quale riconosciamo da sempre molte responsabilità, ma oggi è facile dare colpe , insinuare nei suoi confronti dopo averci condiviso anni di scelte. Tutto ciò non ha senso, è tardiva la contestazione e soprattutto lo è perché in questo caso il sig. Tidei ha solo espresso la sua opinione da Libero cittadino. «Quanto sopra – afferma ancora il gruppo politico - rimane comunque una premessa doverosa prima di intervenire sulla nomina di un tizio il quale considerato che Cozzolino non abbia raccolto Curriculum o indetto bandi di partecipazione con tanto di specializzazione , da subito è stato identificato palesemente come " un essere " veramente fortunato. Infatti, leggiamo che fra le molteplici posizioni espresse, una risulta essere molto critica in senso generale nei confronti di chi non sostiene la decisione del Presidente Di Majo, inoltre fra le righe leggiamo una disperata difesa a Di Majo e Cozzolino questo la dice lunga sui probabili rapporti fra la cosiddetta sinistra e la destra grillina. In verità non siamo affatto meravigliati da quel che abbiamo letto, infatti sapevamo che la nomina puzzava di tanfo , di becero arrivismo, di strafottenza e soprattutto di una sfrenata esaltazione in cerca di potere , nonostante le limitate capacità di molti rancorosi pseudo esponenti emergenti. Sapevamo di dialoghi aperti con la peggiore specie di ex comunisti trasformisti oggi in camicia nera ed esponenti di spicco nelle fila della più becera formazione fasciogrillina.

- segue

Ebbene sapevamo tutto ma non conoscevamo l'identità delle persone che oggi provano a difendere una scellerata scelta solo ed esclusivamente per bramosia di potere e voglia di "vendetta" nei confronti di Tidei, proprio di quel Tidei con cui si banchettava e non sono state poche le occasioni in cui i commensali erano un numero incalcolabile; si proprio quel Tidei che mentre noi lo combattevamo (e lo combattiamo ancora) nel vero senso della parola, i commensali si strafogavano ottimi primi, secondi, contorni e frutta, commensali che oggi si risentono perché nelle molte occasioni non gli è arrivato quel dolce tanto aspettato e desiderato. Per non parlare dello sconcerto nel leggere che nel contesto emerge una inqualificabile difesa nei confronti di Cozzolino. Sì, proprio di quel Cozzolino che ha proposto una candidatura priva di ogni requisito e di una persona discutibile». "In nome del popolo inquinato" definisce «devastante leggere la difesa di Di Majo che ha ignorato una città allo sbando, che nei mesi precedenti non ha avuto la delicatezza e l'educazione di incontrare le forze politiche, sindacali e sociali da cui avrebbe appreso la reale situazione della città, che ha escluso persona di grandi esperienza e capacità nel settore portuale favorendo un "sostitutore di lampadine", il quale dovrà decidere come, dove, quando, perché, le finalità, gli obiettivi strategici del futuro di migliaia di famiglie, per poi approvare un piano triennale delle opere (indispensabili) per gettare le basi del futuro occupazionale dei prossimi 50 anni». «Non da ultimo – prosegue il gruppo politico - ci domandiamo come sia stato possibile difendere la scelta di un personaggio appartenente ad una giunta che ha ridotto la città in uno stato di degrado assoluto, che socialmente ha cancellato la parola "speranza" nel vocabolario dei tanti civitavecchiesi che dopo la lunga crisi speravano in una ripresa e mai avrebbero immaginato di trovarsi innanzi ad uno scenario sociale simile alle conseguenze della peste del 1648». Secondo il gruppo "In nome del popolo inquinato «Di Majo e Cozzolino, proponendo e ratificando la nomina del soggetto "fortunato" hanno commesso un atto spregevole nei confronti di una larga maggioranza di cittadini e di una consistente percentuale di oppositori sempre più folta. Da ultimo – proseguono - ci corre l'obbligo di tornare sì alla riflessione ed infatti, contrariamente a quanto si vocifera, non stiamo preparando alcun lancio di uova e nessuna violenta contestazione anche perché ormai non è più necessario manifestare: la nostra migliore arma distruttiva è proprio il M5S e Cozzolino che con questa ultima vicenda del soggetto "fortunato" e la collaborazione di Di Majo, hanno definitivamente sancito la legittimità delle precedenti amministrazioni. Ma la ciliegina del 5 stelle la si coglie nell'aver rivalutato la nomenclatura del Pd con molta DC Doroteiana all'interno, la quale sembrava pian piano assopirsi per andare lentamente a riposo data la veneranda età di alcun. Ebbene- conclude "In nome del popolo inquinato - il 5 Stelle è riuscito in questa avventura: sono riusciti a ringarzullire e riportare sul palcoscenico della politica quel passato che molti criticavano e ci sono riusciti meravigliosamente perché non c'è dubbio che sono miracolosamente ringiovaniti; miracolo a 5 stelle. Per quanto ci riguarda saremo costantemente presenti senza escludere la possibilità che in qualche occasione pubblica si possa contestare il presidente Di Majo per quella che noi riteniamo un'offesa nei confronti della città e del suo futuro».

“Marina del Gargano”, ricorso Gespo su canone demaniale. TAR demanda

La Gespo ha esposto "di detenere un'area complessiva di mq. 273.845,00, di cui 108.635,54 mq di terra e 165.209,46 mq di mare, in forza della concessione demaniale marittima n. rep. 9382 del 9.6.2008, della durata di 50 anni"



Bari. "(...) Peraltro, i provvedimenti concessori a monte del rapporto dedotto in giudizio non sono stati impugnati e contestati nel loro contenuto dispositivo, non potendosi ritenere ammissibile una impugnativa dei medesimi successiva al loro integrale consolidamento e solo "ove occorra". Parimenti, stessa sorte di omessa impugnativa è stata riservata ai più recenti sviluppi provvedimentali che ha avuto il rapporto concessorio in parola, sopra meglio indicati, restando evidente come la contestazione in esame si sia concentrata esclusivamente sul quantum del canone a versarsi. Ne consegue di necessità che il caso di specie resta di natura meramente patrimoniale e, per l'effetto, non sussiste su di esso la giurisdizione del Giudice Amministrativo".

Così, in una **recente sentenza**, i magistrati del TAR Puglia di Bari, che, definitivamente pronunciando sul ricorso della Gespo S.r.l. contro la Regione Puglia, Agenzia del Demanio – Puglia e Basilicata, non costituita in giudizio, per l'annullamento – previa sospensione dell'efficacia – dell'ordine di pagamento a titolo di canone per l'anno 2017 in relazione alla concessione demaniale marittima n. 9382/2008, hanno dichiarato il difetto di giurisdizione del Giudice Amministrativo, in favore del Giudice Ordinario.

Si ricorda come "con ricorso notificato in data 28.4.2017 e depositato in Segreteria in data 11.5.2017, la società Gespo S.r.l. adiva il Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia, Sede di Bari, al fine di ottenere le pronunce meglio indicate in oggetto. Esponeva in fatto di detenere un'area complessiva di mq. 273.845,00, di cui 108.635,54 mq di terra e 165.209,46 mq di mare, in forza della concessione demaniale marittima n. rep. 9382 del 9.6.2008, della durata di 50 anni, rilasciata dalla Regione Puglia per la realizzazione di un porto turistico nel Comune di Manfredonia (Fg). L'assetto concessorio era stato integrato, una prima volta, con atto formale supplementivo n. 3/2012 rep. 014544 del 18.1.2013, ai sensi dell'art. 24 Reg. di esec. al Cod. Nav., con cui erano stati modificati il piano di ormeggio e le sezioni delle opere foranee, nonché la localizzazione e la dimensione di alcune opere a terra. Le aree concesse erano state nuovamente modificate con atto formale supplementivo n. 1/2013 del 30.7.2013 n. rep. 015137, in cui era stata prevista una nuova disposizione dei pontili ed una diversa conformazione e posizione della palazzina uffici".

"Con nota n. 235 dell'11.1.2016, la Regione Puglia chiedeva alla ricorrente il pagamento della somma di euro 481.033,18 a titolo di canone demaniale per l'anno 2016. Con p.e.c. del 18.1.2016, la concessionaria invitava l'Amministrazione a riesaminare la concessione demaniale ed a rettificare il canone così come determinato, allegando, a sostegno delle proprie ragioni, una relazione tecnico giuridica in cui venivano evidenziati gli errori in cui era, in tesi, incorsa l'Amministrazione e che avevano condotto alla quantificazione di un canone più elevato, ossia:

- a) la classificazione di 51.803,96 mq. di aree scoperte tra le opere di difficile rimozione;
- b) la quantificazione di circa 14.000 mq di opere che non dovevano essere calcolate ai fini del canone per essere state cedute dalla Gespo S.r.l. al Comune di Manfredonia come standard urbanistici, secondo la convenzione n. 7066/08".

Porto: prossimo l'affidamento del servizio di raccolta dei rifiuti delle navi. Titi e gli operatori portuali sul piede di guerra



BRINDISI – Il 31 agosto prossimo, nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Basso Adriatico, dovrebbero essere aperte le buste con le offerte delle ditte partecipanti alla gara sull'affidamento in concessione del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi nel porto di Brindisi. La durata dell'affidamento sarà di un anno e la base d'asta del canone sarà pari a 400.000 euro.

Il Presidente degli Operatori Portuali Salentini, Teo Titi, è però sul piede di guerra: da tempo, infatti, l'operatore marittimo brindisino denuncia l'esosità della tariffa garantita all'affidatario del servizio e la non corrispondenza alla realtà dei criteri presenti nel Piano approntato dagli uffici dell'Authority brindisina ed avallato dalla Regione Puglia. Secondo Titi, infatti, le tariffe adottate non rendono competitivo il porto di Brindisi e scoraggiano gli armatori (a tal proposito, di questa faccenda se ne lamentò anche la Tui, la quale pare che anche per questa ragione abbia deciso di abbandonare il porto di Brindisi, oltre che per l'insoddisfazione dei propri crocieristi).

L'associazione degli operatori ha più volte chiesto che venisse modificato il Piano in oggetto, in quanto i criteri previsti in esso sarebbero poco aderenti alla realtà e renderebbero ingiustificatamente alta la tariffa applicata per il servizio. Per rendere l'idea: gli scali previsti nel Piano sarebbero superiori a quelli effettivi, e questo si trasformerebbe in un numero di ritiri dei rifiuti inferiore a quanto indicato nel Piano; è prevista la presenza di un impianto fisso per il conferimento, del quale, però, l'attuale concessionario non dispone; e così via.

Secondo gli studi prodotti dagli operatori, dunque, la sommatoria delle difformità dagli stessi poste in rilievo darebbe vita ad una tariffa che risulta nettamente più alta di quella che andrebbe in realtà adottata; tutto ciò, va così ad incidere pesantemente sui costi affrontati degli armatori e quindi sulla competitività del porto.

Di tale problematica il Presidente Patroni Griffi non è stato ancora messo al corrente dagli OPS, anche se è presumibile che i tecnici dell'Authority brindisina abbiano già provveduto a metterlo al corrente.

«Non dimentico l'impegno che ho preso con Brindisi: uno scalo sempre più bello»

Le prossime novità



Il "corridoio"

Al posto del parcheggio dell'ente, chiuso dal cancello, una via per bici e pedoni



L'apertura

Nuove lastre in plexiglass. E il Comune ritira l'ordinanza di abbattimento delle opere

di Roberta DENETTO

Il waterfront brindisino al centro dell'intesa tra l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale ed il Comune di Brindisi. Lo rende noto il presidente dell'Autorità Ugo Patroni Griffi che riprende in considerazione una serie di interventi, annunciati all'inizio del suo mandato, e traccia una linea operativa d'intesa con il commissario straordinario del Comune Santi Giuffrè. Una nuova identificazione estetica per via del Mare con l'installazione di pannelli trasparenti, l'ipotesi di riconversione con il lungomare Regina Margherita e la possibilità di coinvolgimento dei giovani studenti nella progettazione della riqualificazione di tutta l'area. Questa la strategia alla quale si inizia a lavorare per riconfigurare una zona urbana, strategica soprattutto in chiave turistica.

C'è una rinnovata intesa con il Comune di Brindisi grazie a quella che lei ha definito sinergia di intenti con il commissario.

«Sì, l'ho incontrato e l'idea è di portare avanti que-

Accanto, il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi. A sinistra in alto, la sede dell'Authority. Sotto, il progetto modificato



sto percorso di riqualificazione complessiva dell'area per il bene della città. Io non dimentico gli impegni che ho preso con Brindisi all'inizio del mandato. Il progetto di miglioramento del waterfront deve andare avanti considerando che l'Autorità di sistema lo ritiene importante e

strategico. Peraltro le mie dichiarazioni iniziali non erano strumentali e non miravano a ottenere una chiusura della vertenza legale che era sorta con il Comune. Dal punto di vista giuridico non ero preoccupato. Si trattava semplicemente di trovare il giusto equilibrio tra le diverse istanze per ottenere il meglio a vantaggio della città».

Lei ha fatto riferimento anche all'ipotesi di creare un unico percorso tra via del Mare e viale Regina Margherita.

«È una questione rispetto alla quale ho voluto fare approfondimenti. La connessione tra le due strade è interrot-

ta dall'edificio dell'Autorità portuale nella zona dei parcheggi. Bisogna produrre uno studio che permetta il raccordo pedonale, che consenta di creare un collegamento piacevole dal punto di vista estetico e urbano e che, allo stesso tempo, garantisca adeguata sicurezza. Va fatto un progetto da discutere comunque con il Comune soprattutto per valutare come recuperare i parcheggi che si andrebbero a perdere creando questa sorta di tunnel pedonale. Posso comunque dire che su questo aspetto c'è tutta la volontà a raggiungere l'obiettivo».

Sulla sua scrivania anche l'ipotesi di lanciare il concorso di idee per la parte artistica della riqualificazione complessiva.

«Le installazioni artistiche sono solitamente molto apprezzate, soprattutto nelle realtà urbane in cui si intende spingere molto sul fronte turistico. Ho delle idee specifiche che fanno riferimento, per esempio, a quanto realizzato ad Amsterdam dove sono intervenuti sulle recinzioni dei canali creando effetti visivi davvero interessanti. Addirittura hanno utilizzato installazioni luminose per raccontare storie, utilizzando il linguaggio non verbale delle immagini. Non vedo perché non si possa fare la stessa cosa anche a Brindisi».

Quali sono i tempi per il coinvolgimento attivo degli studenti brindisini?

«Noi siamo pronti, attendiamo la ripresa delle attività scolastiche, ma siamo pronti».

Pronti a coinvolgere gli studenti locali nella progettazione degli interventi

Su Zes è subito tempo di dibattiti «Brindisi riacquisisca centralità»

Alle 19 incontro a Palazzo Virgilio. Sul tema interviene Caiulo

● Il decreto Sud, approvato a larga maggioranza nelle scorse ore dalla Camera dei Deputati dopo essere stato licenziato dal Senato, è ora legge. Il provvedimento prevede la possibilità per la Regione Puglia di poter concorrere all'istituzione di due Zone Economiche Speciali, le Zes, che corrisponderanno ai territori e alle infrastrutture portuali e retroportuali che costituiscono i due sistemi regionali, l'area di Taranto e quella del basso Adriatico, da Bari a Brindisi. Sarà questo l'argomento centrale dell'incontro organizzato dal Pd di Brindisi oggi pomeriggio, alle 19, presso Palazzo Virgilio.

I democristiani approfondiranno il tema delle Zes e delle opportunità di sviluppo per il territorio che conseguono dalla loro istituzione: la legge ha stanziato 1.250 milioni di euro del provvedimento "Resto al Sud", misura dedicata agli imprenditori under 35, 40 milioni di euro per favorire le politiche attive del lavoro nel Mezzogiorno e ha disposto il "salvataggio"

di operatori come Filabus. Al dibattito parteciperanno Francesco Cannalire, segretario cittadino del Pd di Brindisi; il senatore Salvatore Tomaselli; l'onorevole Elisa Mariano; Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Basso Adriatico; Mimmo Bianco, presidente del Consorzio Asl. «Per Brindisi», spiegano i dem, «essere Zona Economica Speciale rappresenta un'opportunità eccezionale che, se opportunamente sfruttata, è destinata a valorizzare le potenzialità del territorio sia sul versante infrastrutturale sia su quello



Donato Caiulo

della vocazione logistica, turistica e manifatturiera».

Sulla questione è intervenuto anche Donato Caiulo, presidente del Propeller, che pensa che l'istituzione delle Zes possa rappresentare la rinascita di Brindisi e del territorio, a patto che i processi di governance siano organici e indirizzati verso la centralità delle città porto del sud. «L'istituzione delle Zes rischia di essere vanificata se non si riesce a far funzionare realmente e in tempi rapidi i nuovi organi di governo e di partenariato previsti dalla riforma portuale. Occorre attivare al più presto, tra le aree e i territori di pertinenza dell'Autori-

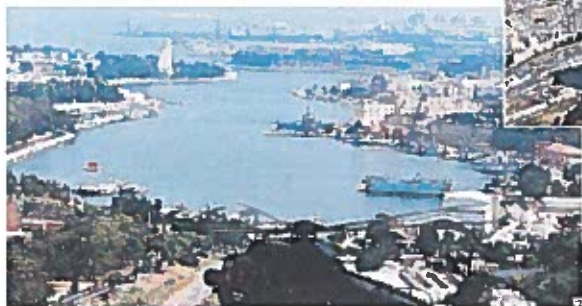
tà di Sistema Portuale, una tessitura di reti di partenariato che attinga dalle istituzioni, dalle intelligenze e dalle risorse degli attori logistici e portuali responsabili». Caiulo, approfondendo il tema, parla di una razionale distribuzione dei compiti e delle responsabilità per la costruzione di nuove governance a geografie istituzionali variabili, coerenti con la nuova riforma della portualità e con i reali problemi logistici e territoriali da affrontare nei territori portuali e retroportuali. «Occorrerà individuare le opere realmente utili ai porti della Puglia e del Mezzogiorno perché siano porte d'acces-

so all'Europa attraverso l'intermodalità mare/ferro con le rispettive necessità di investimenti "ultimo miglio". Il territorio di Brindisi può e deve diventare il soggetto di una strategia di sviluppo logistico sostenibile: non deve continuare a essere governato e programmato da un pensiero e da un'idea di sviluppo esterne». Caiulo termina la sua riflessione mettendo in guardia sul rischio di perseguire, a Brindisi, il paradigma sul quale si è retta l'idea di sviluppo dominante nel secolo scorso. «Brindisi non può continuare a essere, come negli ultimi 60 anni, il porto e la periferia delle grandi industrie petrolchimiche o energetiche, dove si replica, tardi e male, un'idea di sviluppo inadeguata e insostenibile. Non bisogna pensare Brindisi alla luce dello sviluppo "esogeno" ma bisogna concentrarsi sullo sviluppo del territorio alla luce di Brindisi, delle sue naturali prospettive e potenzialità ambientali, posizionali e logistiche».

N.L.Dis.

INFRASTRUTTURE

OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO E OCCUPAZIONE



PORTO Due panoramiche dall'alto di una delle più importanti infrastrutture del territorio che potrebbe beneficiare di una reale occasione di rilancio

Sud, 1.300 milioni disponibili Brindisi in corsa per il rilancio

Importante convegno del Pd oggi per approfondire la materia

Il territorio si mobilita per non farsi trovare impreparato e cogliere al meglio la marea di finanziamenti resi disponibili dopo l'approvazione da parte della Camera dei Deputati del «Decreto Sud» di provvidimento, già approvato dal Senato, è ora diventato legge mettendo a disposizione una seria opportunità per creare sviluppo e occupazione.

Tra gli strumenti più importanti ci sono i 1.300 milioni di euro del provvedimento «Risto al Sud» (misura dedicata agli imprenditori under 35), i 40 milioni di euro per favorire le politiche attive del lavoro nel Mezzogiorno ed il «salvataggio di opere» come Flabius, ma anche e soprattutto la possibilità «offerta dalla legge» per la Regione Puglia di poter concorrere alla istituzione di due Zone economiche speciali (Zes) nel proprio territorio che corrispondono 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.

E nel capoluogo messapico punta in particolare su questa leva per sfruttare le enormi - ma mortificate - potenzialità del porto.

I «movimenti» sono in corso per fare presto e non perdere una occasione concreta di investire una fase di declino economico che si ripercuote in tanti settori. Una delle occasioni di confronto ad approfondimento della materia, aperta a tutti gli operatori ed alle istituzioni, è offerta dal Partito democratico che per oggi alle 11 all'Hotel Palazzo Virgilio ha organizzato un incontro sul tema: «Zes, opportunità di sviluppo per il territorio».

L'incontro - aperto alla cittadinanza vuole rappresentare, soprattutto, un'occasione di ascolto e di confronto tra operatori ed istituzioni.

Ad intervenire saranno Francesco Cannalire (segretario cittadino del Pd di Brindisi) ed i parlamentari Salvatore Tomaselli (relatore del Decreto Mezzogiorno), Elisa Mariano, Ugo Patroni Griffi (Presidente Autorità di Sistema Portuale

del Basso Adriatico) e Mimmo Bianco (Presidente Consorzio Asi di Brindisi).

Per Brindisi, cogliere al volo l'occasione offerta dalla istituzione della Zona economica speciale rappresenta una opportunità eccezionale che, se opportunamente sfruttata, è destinata a valorizzare le potenzialità del territorio sia sul versante infrastrutturale sia su quello della vocazione logistica, turistica e manifatturiera.

Questa volta i presupposti per capitalizzare al meglio le risorse disponibili ci sarebbero pure dal momento che il territorio ha già avviato nelle scorse settimane un confronto direttamente col governo ed in particolare con il Ministro Claudio De Vincenti che ha già condiviso l'idea di un tavolo interistituzionale per stabilire gli interventi prioritari. Un primo incontro a Roma nelle scorse settimane si è già svolto, nonostante l'assenza al tavolo proprio dei sindacati che tra i primi ad erano fatti promotori del tavolo.

CAIUOLO*

Dalla Zes la «rinascenza» del territorio brindisino?

» CONTINUA DA PAGINA 1

L'occasione per la rinascenza del sud e quindi dell'intero Paese è rappresentata proprio dalla centralità, nel Mediterraneo, delle città-porto del sud, naturali porte d'accesso all'Europa dei traffici transoceanici provenienti dal far-est, da attrarre ed incentivare tramite le neo-istituite Zone economiche speciali (Zes). Tale possibilità, da cogliere con responsabilità come «occasione di un riscatto», deve essere perseguita anche pretendendo l'applicazione della «reregolazione infrastrutturale» introdotta dalla legge delega al Governo in materia di federalismo fiscale n. 42/2009. Quel che ad oggi è certo è che l'accelerazione data dal Ministro De Vincenti con il decreto Mezzogiorno è un segnale forte, anche sul piano politico.

Va però rilevato che anche l'istituzione di Zone economiche speciali rischia di essere vanificata se non si riesce a far funzionare realmente ed in tempi rapidi i nuovi organi di governo e di partenariato previsti dalla riforma portuale. Occorre attivare, al più presto, le aree ed i territori di pertinenza dell'Autorità di sistema portuale, una tessitura di reti di partenariato che attinga dalle istituzioni, dalle intelligenze e dalle risorse degli attori logistici e portuali responsabili. È importante creare, attraverso tale «Tavolo del Partenariato», organizzazioni efficienti e condivise e stabilire modalità di cooperazione leale e efficienti tra i vari attori, oltre che tra le varie istituzioni, con razionale distribuzione dei compiti e delle responsabilità per la costruzione di nuove governance a geografie istituzionali variabili coerenti con la nuova riforma della portualità e con i reali problemi logistici e territoriali da affrontare nei territori portuali e retro-portuali. Nel definire una Zes, con un'area «Piattaforma Logistica Retro-portuale e/o Distributiva», che interpreti davvero le politiche logistiche dell'Autorità di Sistema del mare Adriatico Meridionale, parte integrante non solo del disegno di rilancio del Mezzogiorno, ma dell'intero paese, non si può fare a meno di domandarsi prima di tutto verso quale trasformazione si vuole indirizzare l'area metropolitana di Bari, il Salento e la Puglia, di cosa c'è bisogno per creare condizioni logistico-ambientali favorevoli e, conseguentemente, in quali scelte infrastrutturali tutti ciò si traduce.

Attraverso tale processo, da svolgersi rapidamente, concretamente a quanto previsto anche dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e con un occhio al «Masterplan del Sud», (che non può essere la somma algebrica degli elenchi di progetti pensati separatamente da ciascun «Porto» o «Tavolo», sommati ad altri elenchi progetti delle varie regioni e/o delle aree metropolitane), ne

correrà indirizzare le opere realmente utili ai porti della Puglia e del Mezzogiorno perché siano, lato Mediterraneo del Nord, Porte d'accesso all'Europa attraverso l'intermodalità mare-ferro con le rispettive necessità di investimento ultimo miglio.

Il territorio di Brindisi, può e deve diventare il soggetto di una strategia di sviluppo logistico sostenibile, deve riacquisire la capacità di pensare a se, riacquisire la propria soggettività e la propria autonomia, non deve continuare ad essere governato e programmato da un pensiero e da un'idea di sviluppo esterno. L'illuminato il pensiero meridiano» occorre restituire a Brindisi ed al meridione «l'antica dignità di soggetto del pensiero» interrompendo una lunga sequenza dove il Sud (e Brindisi) è stato pensato e gestito da altri.

I luoghi cospicui del porto, dalla Stazione Marittima al capannone Montedison, dalla scalinata delle colonne romane al monumento al Martinelli, dal Collegio Navale al Castello Federiciano, fino al Castello Alphonso situato al centro del Porto, rappresentano l'esito di una storia marinara specifica, sedimentata e diventata geografica.

Da questi luoghi occorre partire per una grande riqualificazione dell'identità cittadina e del fronte mare. Pochi metri fa (ma sembrano secoli) avevano un'idea di scittà d'acqua coerente con la nostra storia: tale idea collettiva portava a resistere alla «vendetta» rinunciarono del porto, che spesso gli esiti «separati» delle varie gestioni politiche «esterne» portano a realizzare attraverso la negazione di attività, popolazioni e luoghi che la storia ha generato nella nostra città. Occorre al riguardo che «Brindisi» riesca a guardare, a pensare e progettare il suo futuro in forza di un sapere che, in qualche forma già possiede. Come ha argomentato Franco Cassano (1997) nel suo «Pensiero Meridiano» la chiave sta nel ri-guardare i luoghi nel duplice senso di avere riguardo per loro e di tornare a guardarli. Brindisi non può contentarsi ad essere, come negli ultimi 60 anni, il porto in periferia delle grandi industrie petrolchimiche o energetiche, dove si replica tardi e male un'idea di sviluppo inadeguata e insostenibile.

Seguire tale spirale equivale a commettere due errori complementari che si amplificano in vicenda: da una parte la terapia propinata dall'esterno, spesso aggrava le patologie, dall'altra si rinuncia all'origine alla possibilità di rovesciare il rapporto: non pensare Brindisi alla luce dello sviluppo «esogeno», ma pensare allo sviluppo del territorio alla luce di Brindisi, delle sue naturali prospettive e potenzialità ambientali, posizionali e logistiche.

Donato Caiulo*
Presidente Del Popolo Che Port di Brindisi

FRANCIVILLA IL SENATORE PIETRO IURLARO RICHIAMA L'ATTENZIONE DEL RESPONSABILE DEL DICASTERO SULL'ANNOSO PROBLEMA

Passaggi a livello nei centri abitati e pericoli, interrogazione al Ministro

DAMIANO BALESTRA

FRANCIVILLA FONTANA. Passaggi a livello che non funzionano come dovrebbero costituendo dei pericoli invece di evitare i famici d'ibridi che dividono in due parti il tessuto urbano. I nove passaggi a livello che chiudono ad imbuto molte vie d'accesso cittadine, o strizzano in due parti il tessuto urbano come quello di via Grottaglie, costituiscono un serio problema che si può trasformare in dramma se il funzionamento dei suddetti passaggi a livello tradisce poi l'automobilista con chiusure anticipo e aperture permanenti (come a volte è successo, fortunatamente senza incidenti). È così che il senatore Pietro Iurlaro si è rivolto al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per chiedere perché da tempo giungono periodiche segnalazioni circa il mancato o errato funzionamento dei passaggi a livello che, specie nel Sud Italia e nella provincia di Brindisi, dice il senatore Iurlaro, insistono attorno a diversi centri abitati; di recente, il guasto di un meccanismo ha provocato sversamento di panico a Francavilla Fontana, centro della provincia di Brindisi letteralmente circondata, ad ogni suo ingresso, dai passaggi a livello, eppure l'accidentato sta stato esente da incidenti e costati, e si sta limitato a provocare guastifino panico tra gli



SENATORE Pietro Iurlaro

automobilisti, tra cui molte mamme che, a quell'ora, si recavano in quella zona per l'uscita dalle vicine scuole dei bambini, dove precisare - sottolinea sempre il sen. Iurlaro - come siano frequenti anche gli incidenti dovuti a guasti, malfunzionamenti, distrazioni nei pressi dei suddetti passaggi. Incidenti che, alle volte, hanno provocato feriti e purtroppo, anche morti. L'impossibilità, specie logistica, da parte delle Forze dell'Ordine e della polizia locale a presidiare i numerosi passaggi a livello, rende necessario il ragionamento sulle nuove soluzioni da trovare; a partire proprio dal check completo di tutti i meccanismi presenti sulle diverse tratte, sino alla sostituzione con apparati più moderni a carico delle compagnie ferroviarie, e evitando quindi un'uscita delle singole comunità, degli enti pubblici o dei cittadini: a fronte di un investimento sicuramente importante, ma finalizzato alla necessità di garantire sicurezza sui tratti interessati ribadisce sempre Iurlaro, occor-

re uno studio che preveda la costruzione di ponti o sopraelevate per garantire il flusso di auto e pedoni; per sapere alla luce di quanto segnalato, se il signor Ministro sia a conoscenza di questa situazione; quali provvedimenti intende porre in essere per il superamento di questo importante disagio con cui conclude il sen. Iurlaro - diverse comunità della provincia di Brindisi convivono da anni. Nell'ipotesi di progetto di realizzare ponti e sopraelevate per le auto e i pedoni tra via Canino e via Filippo D'Angeli tra via San Francesco d'Assisi e via Grottaglie non se ne parla più. L'istituzione di un progetto per le suddette tratte arterie cittadine è valutato durante l'Amministrazione del sindaco Vincenzo Della Corte; da allora non è più stato preso in esame la realizzazione di sopraelevate, ponti e passerelle per pedoni tra le due parti del tessuto urbano che risulta essere diviso dal fuoco di bari di ben due linee ferroviarie: la «Ferrovia dello Stato» e la «Ferrovia del Sud Est».

Dalla ZES la rinascenza del territorio brindisino e meridiano? L'intervento di Donato Caiulo



BRINDISI – Vi è oggi l'esigenza primaria di rilanciare le politiche di sviluppo infrastrutturale e di coesione del Paese con una pianificazione, una programmazione ed una progettualità orientata al futuro, facendo tesoro delle esperienze del passato, delle "best practice", ma anche delle, numerose, "bad-practice".

Se è vero, come ama ripetere spesso il ministro Delrio che: "la Geografia è Destino", Brindisi, già Porta d'Oriente dell'Impero Romano, Base Logistica delle "Crociate" nel medioevo e fondamentale Base Navale della Regia Marina Militare nelle due Guerre Mondiali, può diventare la "Porta d'Oriente" del Sistema Paese. Questa è la scommessa e l'occasione irripetibile per Brindisi ed il Mezzogiorno a valle della riforma della portualità: la rete delle città portuali del Mezzogiorno, strettamente connesse via ferro, come Gateway dell'Europa sul Mediterraneo, potrà rivelarsi il nuovo motore dell'economia del Mezzogiorno.

Come affermato recentemente a Messina (29/05/17) dal presidente ANCI e sindaco della città metropolitana di Bari, Antonio Decaro: "Io, non sono un visionario, al contrario un amministratore che cerca di essere concreto, vi invito però a guardare alle cose positive. Per non farci cogliere da quella malattia contagiosa alla quale Marcello Veneziani ha dato un nome: la suddità, la rappresentazione di un Sud che soffre e si lamenta. Il quadro non è nero, le risorse ci sono, la ripresa sembra iniziata.

Tocca a noi, nuova classe dirigente del Sud, cogliere con responsabilità l'occasione di un riscatto". L'occasione per la rinascenza del sud e quindi dell'intero Paese è rappresentata proprio dalla centralità, nel Mediterraneo, delle città-porto del sud, naturali porte d'accesso all'Europa dei traffici transoceanici provenienti dal far-est, da attrarre ed incentivare tramite le neo-istituite: ZONE ECONOMICHE SPECIALI. Tale possibilità, da cogliere con responsabilità come "occasione di un riscatto", deve essere perseguita anche pretendendo l'applicazione della "Perequazione Infrastrutturale" introdotta dalla Legge delega al Governo in materia di federalismo fiscale n. 42/2009. Quel che ad oggi è certo è che l'accelerazione data dal Ministro De Vincenti con il decreto Mezzogiorno è un segnale forte, anche sul piano politico.

Va però rilevato che anche l'istituzione di ZONE ECONOMICHE SPECIALI rischia di essere vanificata se non si riesce a far funzionare realmente ed in tempi rapidi i nuovi organi di governo e di partenariato previsti dalla riforma portuale. Occorre attivare, al più presto, tra le aree ed i territori di pertinenza dell'Autorità di Sistema Portuale, una tessitura di reti di partenariato, che attinga dalle Istituzioni, dalle intelligenze e dalle risorse degli attori logistici e portuali responsabili. E' importante creare, attraverso tale "Tavolo del Partenariato", organizzazioni efficienti e condivise e stabilire modalità di cooperazione leale e efficace tra i vari attori, oltre che tra le varie istituzioni, con razionale distribuzione dei compiti e delle responsabilità per la costruzione di nuove governance a geografie istituzionali variabili, coerenti con la nuova riforma della portualità e con i reali problemi logistici e territoriali da affrontare nei territori portuali e retro-portuali.

- segue

Nel definire una ZES, con annessa Piattaforma Logistica Retro-portuale e/o Distripark, che interpreti davvero le politiche logistiche dell'Autorità di Sistema del mar Adriatico Meridionale, parte integrante non solo del disegno di rilancio del Mezzogiorno, ma dell'intero paese, non si può fare a meno di domandarsi prima di tutto verso quale trasformazione si vuole indirizzare l'area metropolitana di Bari, il Salento e la Puglia, di cosa c'è bisogno per creare condizioni logistico-ambientali favorevoli e, conseguentemente, in quali scelte infrastrutturali tutto ciò si traduce.

Attraverso tale processo, da svolgersi rapidamente, coerentemente a quanto previsto anche dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e con un occhio al "Masterplan del SUD", (che non può essere la somma algebrica degli elenchi di progetti pensati separatamente da ciascun "Patto" o "Tavolo", sommati ad altri elenchi progetti delle varie regioni e/o delle aree metropolitane), occorrerà individuare le opere realmente utili ai porti della Puglia e del Mezzogiorno perché siano, lato Mediterraneo del Nord, Porte d'accesso all'Europa attraverso l'intermodalità mare/ferro con le rispettive necessità di investimento "ultimo miglio".

Il territorio di Brindisi, può e deve diventare il soggetto di una strategia di sviluppo logistico sostenibile, deve riacquistare la capacità di pensarsi da se, riacquistare la propria soggettività e la propria autonomia; non deve continuare ad essere governato e programmato da un pensiero e da un'idea di sviluppo esterna. Utilizzando il "pensiero meridiano" occorre restituire a Brindisi ed al meridione "l'antica dignità di soggetto del pensiero" interrompendo una lunga sequenza dove il Sud (e Brindisi) è stato pensato e gestito da altri.

I luoghi cospicui del porto, dalla Stazione Marittima al capannone Montedison, dalla scalinata delle colonne romane al monumento al Marinaio, dal Collegio Navale al Castello Federiciano, fino al Castello Alfonsino situato al centro del Porto, rappresentano l'esito di una storia marinara specifica, sedimentata e diventata geografia. Da questi luoghi occorre partire per una grande riqualificazione dell'identità cittadina e del fronte mare.

Pochi lustri fa (ma sembrano secoli) avevamo un'idea di "città d'acqua" coerente con la nostra storia: tale idea collettiva portava a resistere alla "svendita" rinunciataria del porto, che spesso gli esiti "separati" delle varie gestioni politiche "esterne" portano a realizzare attraverso la negazione di attività, popolazioni e luoghi che la storia ha generato nella nostra città. Occorre al riguardo che "Brindisi" riesca a guardare, a pensare e progettare il suo futuro in forza di un sapere che, in qualche forma già possiede. Come ha argomentato Franco Cassano (1997) nel suo "Pensiero Meridiano" la chiave sta nel ri-guardare i luoghi nel duplice senso di aver riguardo per loro e di tornare a guardarli.

Brindisi non può continuare ad essere, come negli ultimi 60 anni, il porto e la periferia delle grandi industrie petrolchimiche o energetiche, dove si replica tardi e male un'idea di sviluppo inadeguata e insostenibile. Seguire tale spirale equivale a commettere due errori complementari che si amplificano a vicenda: da una parte la terapia propinata dall'esterno, spesso aggrava le patologie, dall'altra si rinuncia all'origine alla possibilità di rovesciare il rapporto: non pensare Brindisi alla luce dello sviluppo "esogeno", ma pensare allo sviluppo del territorio alla luce di Brindisi, delle sue naturali prospettive e potenzialità ambientali, posizionali e logistiche.

Porto di Taranto, De Vincenti: «Più competitivo con la nuova banchina»

Taranto - Il ministro per il Mezzogiorno: «Lo scalo potrà anche inserirsi nelle opportunità della "Via della Seta"»



Taranto - «Con l'inaugurazione degli ultimi 600 metri ammodernati e riqualificati del molo polisettoriale facciamo un passo molto importante e permettiamo al porto di Taranto di essere più competitivo e di intercettare i flussi di traffico che si stanno aprendo nel Mediterraneo anche a seguito del secondo ramo del Canale di Suez». Lo ha detto oggi pomeriggio a Taranto il ministro per il Mezzogiorno **Claudio De Vincenti**, nella sede dell'Autorità portuale di Taranto. «Quest'opera permetterà sia a Taranto, ma alla Puglia più in generale, di inserirsi anche nelle opportunità della "Via della Seta" - ha aggiunto De Vincenti - abbiamo fatto un passo avanti quindi, ma non abbiamo ancora raggiunto il traguardo che è quello di riportare merci, attività e funzioni produttive su quest'infrastruttura. Si sta però lavorando per portare a Taranto nuovi operatori e io penso che anche l'istituzione delle Zone economiche speciali che è nel nuovo decreto Mezzogiorno, appena convertito in legge, rafforzerà l'attrazione del porto di Taranto sul piano dei nuovi investimenti che sono assolutamente necessari». Adesso sono disponibili 1200 metri di banchina ammodernati «ed è un intervento che è stato fatto in due anni dalla partenza del cantiere, a giugno prossimo avremo completato il dragaggio che porterà i fondali ad una profondità maggiore, si stanno costruendo altre infrastrutture, quindi credo - ha detto ancora De Vincenti - che si stia lavorando bene per dare al porto di Taranto il ruolo che merita. Considero anche di buon auspicio il fatto che oggi qui, proprio mentre inauguriamo gli ulteriori 600 metri di banchina del polisettoriale collaudati, sia già attraccata anche una nave che sta scaricando del ferro».

Tassa di sbarco all' Asinara, da oggi si paga pure a Stintino

PORTO TORRES «In questi primi giorni si è manifestata qualche difficoltà burocratica a Stintino per la riscossione del contributo di sbarco ma già da oggi (ieri, ndr) anche i vettori che collegano la località turistica con l'isola dell' Asinara potranno procedere con l'applicazione». Così l'assessore al Bilancio, Domenico Vargiu, che precisa i motivi della mancata riscossione del contributo di sbarco nei primi due giorni di agosto a Stintino. «Tra i vettori privati che forniscono il servizio da Stintino si è registrato qualche iniziale problema operativo - aggiunge Vargiu -, come può accadere per qualsiasi novità di carattere amministrativo che viene introdotta, e i responsabili dei nostri uffici hanno incontrato i titolari delle aziende ai quali sono state illustrate tutte le procedure da attuare e ai quali hanno fornito tutti i chiarimenti».

Dopo le delucidazioni intercorse tra amministrazione comunale e armatori si sono create dunque le condizioni per la riscossione del contributo di sbarco anche da parte dei vettori che si occupano di trasporto da Stintino verso l'isola dell' Asinara. (g.m.)

GIÀ RACCOLTE DUECENTO FIRME. L'obiettivo è quello di creare una struttura integrata che comprenda anche le realtà di Tremestieri, Milazzo, Reggio e Villa San Giovanni

Autorità portuale dello Stretto, parte una petizione per salvarla

OOO Passerà dalle firme dei messinesi la battaglia sindacale, intrapresa da tempo, per difendere l'autonomia gestionale dell'Autorità portuale di Messina. È partita a gonfie vele con le prime duecento sottoscrizioni, la raccolta di firme avviata due giorni fa all'interno del mercato comunale Vasco ne, dai rappresentanti di Fast Confsal Sicilia e Calabria e Ugl. «La campagna di sensibilizzazione e raccolta firme - spiega Nino Di Mento, segretario Fast Confsal Sicilia - nasce con un obiettivo ben preciso quello di sostenere il progetto per la nascita della sedicesima Autorità portuale di sistema dell'area integrata dello stretto con i porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Attraverso questa iniziativa - continua il dirigente puntiamo ad un grande risultato popolare per la città e tutta l'area dello Stretto. Nell'ottica del ridimensionamento da 24 a 15 Authority, abbiamo immaginato, un'autorità di sistema, la sedicesima appunto, specifica per lo stretto di Messina ed i suoi porti. Riteniamo che sia questa l'unica strada percorribile». La petizione proseguirà il 13 agosto nel villaggio di Messina per un tour che girerà anche oltre comune toccando il comprensorio di Milazzo e le città di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. «Vogliamo ribadire - proseguono i dirigenti di Fast Confsal Calabria, Vincenzo Rogolino e di Ugl Guglielmo Pellegrino - l'importanza di un'iniziativa che guarda alla difesa di un territorio, quello dello stretto, dalle potenzialità incontrovertibili che debbono trovare il loro logico e naturale riconoscimento da parte del Governo». Una mission che mira a coinvolgere le forze sociali e accendere un vero dibattito politico che sia lontano dalle tante promesse finora sbandierate e mai mantenute. «Vogliamo l'Autorità portuale dello stretto - concludono - perché non abbiamo mai creduto nell'autonomia gestionale né economica di quest'area, all'interno del vasto raggruppamento, previsto dal decreto legislativo 169/2016 che accorpa Messina a Gioia Tauro che avrebbe licenziato 377 terminali.

Zes, la partita vera inizia ora

Dopo la legge istitutiva dello Stato deve arrivare il nulla osta dell' Unione Europea

di MICHELE ALBANESE GIOIA TAURO -Tutti vogliono una Zes (Zona Economica Speciale). Ci spera Gioia Tauro dove in tempi non sospetti è partito l' appello al Governo, poi fatto proprio dal Consiglio Regionale; adesso la vuole pure per il suo territorio anche il sindaco di Catanzaro Abramo, e perché no anche la Sibaritide si candida ad averne una. Cosa buona e giusta cercare di rilanciare aree depresse e sottosviluppate utilizzando ogni possibile opportunità.

Ma pochi hanno idea di quanto è ancora complicato riuscire ad ottenerle, perché non basta una legge dello Stato ad istituirle. Le politiche e le scelte sulle "free zone" competono alla Ue che da tempo ha regolato la materia con ben due regolamenti comunitari, vincolando i paesi membri.

Con il decreto legge, lo Stato italiano le prevede e le regola, ma contemporaneamente ha chiesto alla Ue il riconoscimento e l' approvazione. La vera partita inizia adesso. La legge italiana allo scopo di stimolare la crescita del mezzogiorno prevede l' istituzione di zone economiche speciali nelle aree portuali e nelle aree ad esse economicamente collegate: i retro porti.

«Lo scopo -si legge nel provvedimento legislativo - è di sperimentare nuove forme di

governo economico di aree concentrate, nelle quali le procedure amministrative e le procedure di accesso alle infrastrutture per le imprese, che operano o che si insedieranno all' interno delle aree, siano coordinate da un soggetto gestore in rappresentanza dell' Amministrazione centrale, della Regione interessata e della relativa Autorità portuale, al fine di consentire una progettualità integrata di sviluppo della Zes, con l' obiettivo di rilanciare la competitività dei porti delle regioni meridionali. Allo stesso scopo, le Zes saranno dotate di agevolazioni fiscali aggiuntive, rispetto al regime ordinario del credito d' imposta al sud. In particolare, oltre agli investimenti delle Pmi, saranno eleggibili per il credito d' imposta investimenti fino a 50 milioni di euro (l' attuale limite è di 15 milioni) per attrarre player internazionali di grandi dimensioni e di strategica importanza per il trasporto marittimo e la movimentazione delle merci nei porti del Mezzogiorno. Le Zes saranno attivate su richiesta delle regioni meridionali interessate, previo adeguato progetto di sviluppo, e queste ultime saranno pienamente coinvolte nel loro processo di istituzione e nella loro governance».

Non a caso dopo il decreto legge le richieste in Italia si sono moltiplicate: l' ha richiesta in tempi non

- segue

sospetti la Calabria, poi la Lombardia, ma anche la Sardegna e la Liguria, ed infine la Puglia e la Sicilia potranno indicare come Regioni al Governo due aree da adibire a Zone economiche speciali. Il decreto legge fissa alcuni paletti geografici sulle Zes limitatamente alle regioni del Mezzogiorno, ma non è del tutto escluso che successivamente il Governo possa decidere in maniera diversa anche sulle regioni del Nord.

Ma vediamo quante sono le aree candidate ad ottenerle: La Calabria con Gioia Tauro, la Campania con Napoli, la Puglia con i porti di Bari e Brindisi ed una per quella di Taranto che 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.

Poi c' è la Sicilia, con Catania, Palermo e Augusta. Insomma le zone candidate dove far proliferare le Zes non mancano. Ma non tutte potranno essere varate se dovesse arrivare l' ok della Ue che non è detto che arrivi. La loro istituzione prevede aree ben definite anche non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un' area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (Ue) n. 1315 dell' 11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, collegata alla rete trans-europea dei trasporti (Ten-T). E poche sono le aree che rientrano in questa caratteristica vincolante. In Calabria solo Gioia Tauro, riconosciuto come polo marittimo centrale collegato alla rete trans europea. La vera partita comincia adesso con la richiesta di riconoscimento alla Unione Europea.

Cgil, Cisl, Uil: senza programmazione non c'è futuro per Messina

Mancanza di programmazione, crollo dell'edilizia, fuga dei giovani, ed **Autorità Portuale** e. Queste alcune delle parole chiave della conferenza dei sindacati Cgil, Cisl e Uil che oggi si sono ritrovati, nuovamente insieme, per discutere del futuro di **Messina** e della città Metropolitana. Alla conferenza erano presenti il segretario generale della Cgil **Messina**, Giovanni Mastroeni, il segretario generale Uil **Messina**, Ivan Tripodi ed infine Nino Alibrandi, segretario confederale della Cisl **Messina**. Sulla scorta degli sconcertanti dati riguardo l'economia cittadina, l'occupazione e la fuga dei giovani dalla città, i sindacalisti hanno principalmente denunciato una situazione già ben nota. La mancanza di una programmazione da parte delle amministrazioni ha fatto sì che molti dei fondi stanziati da Regione e Governo venissero dispersi o rimasti inutilizzati. Anche le grandi opere recentemente inaugurate o di cui a breve inizieranno i lavori, come ad esempio il porto di Tremestieri, rischiano di essere solo gocce in un oceano, che sì, faranno anche del bene all'economia locale, ma - secondo i tre sindacati - resteranno strutture isolate, prive da un sistema infrastrutturale più complesso ed articolato che dovrebbe essere potenziato nella provincia, come ad esempio il raddoppio della linea ferroviaria nelle direzioni di Catania e Palermo. Infrastrutture che, purtroppo, sono rimaste fuori dal Documento di Economia e Finanza, penalizzando tutto il meridione, privo di infrastrutture moderne come le linee ferroviarie ad alta velocità e capacità. E se su questo fronte la politica attuale e passata nulla ha potuto fare, la preoccupazione dei sindacati, riguarda anche l'imminente futuro, in cui, durante le prossime elezioni regionali e comunale, sicuramente non saranno pochi i candidati pronti a sbandierare facili proclami e promesse per la campagna elettorale. "Quello che importano a noi non sono i proclami, ma i contenuti. Sulle programmazioni inseguiremo le amministrazioni, essendo, qualora fosse necessario la spina nel fianco" dichiarano i sindacalisti, pronti a confrontarsi con chi di dovere, non solo per rappresentare diritti, i bisogni e le richieste dei lavoratori, ma anche per collaborare. Prima che quella di **Messina** diventi una provincia "che muore", sarebbe opportuno programmare investimenti in infrastrutture, in aiuti alle imprese, magari facilitando il loro lavoro attraverso un processo di sburocratizzazione delle procedure, provando a riattivare l'edilizia, la cantieristica navale e provando a mantenere una certa autonomia anche per quanto riguarda l'**Autorità Portuale**. Infatti i porti di **Messina** e Milazzo, pur nelle loro piccole dimensioni, sono esempio virtuoso di economia e riescono anche a produrre degli utili. Con la creazione dell'**Autorità Portuale** di Sistema e l'accorpamento col porto di Gioia Tauro, in forte crisi e a rischio fallimento, non solo si rischia di perdere l'autonomia decisionale, ma anche di danneggiare quel poco di buono che i nostri porti riescono a fare. Marco Celi.

Le segreterie confederali si compattano per promuovere una proposta comune di rilancio del territorio

I sindacati "disegnano" la Messina che verrà

Tripodi (Uil), Mastroeni (Cgil) e Alibrandi (Cisl): «In vista delle elezioni, i progetti prima dei nomi»

Emanuele Rigano Una proposta comune: il fronte sindacale confederale si compatta con l'obiettivo di individuare alcune linee chiave per restituire un presente dignitoso alla città ma soprattutto delle prospettive di sviluppo per il futuro. All'orizzonte una lunga campagna elettorale che si estenderà dalle regionali alle amministrative, ecco perché Uil, Cgil e Cisl hanno deciso di anticipare la fase calda per mettere sul tavolo le esigenze del territorio, attribuendo alle stesse un peso che vada oltre i secondi fini.

«Occhio alle facile promesse - è l'allarme del segretario generale della Uil, Ivan Tripodi, che ha fatto da padrone di casa -, in questo momento la situazione è drammatica, lo dicono i numeri e i fatti, gli indici di mortalità delle aziende e la perdita dei posti di lavoro in provincia negli ultimi otto anni, tante persone rinunciano perfino a curarsi per mancanza di soldi. Abbiamo sentito tante volte parlare di Masterplan, di patti che speriamo non si trasformino in pacchi.

Al momento non si è visto nulla, nessun cantiere aperto mentre il governatore siciliano Rosario Crocetta parla di 1,2 miliardi per il territorio messinese». I sindacati vogliono vederci chiaro ma soprattutto essere certi che

gli investimenti vengano inseriti in un progetto vasto di rilancio. «Proponiamo e denunciando, mancano 45 giorni per il rinnovo del governo regionale e ci si interroga sui nomi dei candidati piuttosto che sui progetti, noi ascolteremo, fungeremo da sentinelle». Sulla stessa linea d'onda il segretario della Cgil, Giovanni Mastroeni: «Si parla solo di coalizioni ed equilibri, aspettiamo le proposte ma considerati questi sviluppi le aspettative già non sono alte». Per loro in cima alle priorità andrebbe inserito il recupero del gap infrastrutturale, anche se dall'ultimo Def sono arrivate notizie tutt'altro che positive per il Mezzogiorno e per la regione. «Urge una revisione generale degli obiettivi - rileva il segretario confederale Cisl, Nino Alibrandi, intervenuto in sostituzione di Tonino Genovese fermato da qualche decimo di febbre -. Bisogna sburocratizzare per facilitare l'espansione delle attività produttive floride, rimettere in discussione il ruolo della cantieristica navale che ha una storia in città da fare conoscere ai tanti giovani e frenare la loro fuga».

- segue

Tra i punti interrogativi che potrebbero mutarsi in potenziali punti di forza c'è la costituzione di una "Zona economica speciale" che riguarda la portualità nelle rotte comunitarie con una serie di benefit per chi riuscirà ad ottenere lo status. «Al momento, però, sull'argomento c'è grande confusione - ha rilevato Mastroeni -, Crocetta ne "vende" 3-4 mentre da individuarne nell'Isola ce ne sono due, Palermo stringe forte con Termini Imerese, Catania con Augusta, Messina rischia di rimanere schiacciata in mezzo». Bisogna mantenere i riflettori accesi, perché si tratta di una grande chance capace di attirare chi può investire capitali a farlo nelle nostre terre godendo di agevolazioni, semplificazioni, sgravi fiscali, credito d'imposta.

L'istituzione delle Zes, peraltro, è stata voluta fortemente da due rappresentanti del territorio a Roma, Vincenzo Garofalo e Bruno Mancuso: «Abbiamo ottenuto che questa previsione entrasse nel decreto Sud - hanno affermato -, ora però occorre una attivazione a livello locale. Per ottenere il riconoscimento delle aree come Zes, infatti, è necessario possedere determinati requisiti oggettivi come l'appartenere a una data regione o l'avere all'interno della zona designata un porto, ma occorre anche che vi sia per l'area un piano di sviluppo strategico. E, attenzione, sarà proprio la capacità di elaborare il piano di sviluppo strategico a fare la differenza tra una misura che può essere un semplice incentivo agli imprenditori e una misura che, invece, diventi volano di sviluppo e crescita di tutto il territorio».

Cmdb plaude all' apertura di De Simone

L' apertura del commissario **Antonino De Simone** alla cessione al Comune di alcune aree preziose della città di proprietà dell' Autorità, è stata accolta positivamente da Cambiamo Messina dal Basso, uno dei movimenti che sostiene il governo cittadino di Renato Accorinti.

In una nota il gruppo di attivisti raccoglie la soddisfazione per il percorso positivo che potrebbe aprirsi, su questo fronte, tra i due enti: «Accogliamo con profonda soddisfazione le affermazioni riportate dalla Gazzetta del Sud - si legge in una nota di Cmdb -. Le battaglie dei messinesi, che negli scorsi mesi, si sono unite nelle manifestazioni di "MareNegato", promosse dal Movimento, sembrerebbero coronate da un lieto fine: "MareRiconquistato". Crediamo sia inutile polemizzare se le aree fossero originariamente del Comune o successivamente sdemanializzate, l' importante è che cittadine e cittadini tornino a reimpossessarsi del proprio mare, e con esso, della propria identità, facendo rinascere la città.

Consci che non si deve abbassare la guardia, che il gruppo mafio-massonico che da sempre incombe su Messina non starà a guardare, crediamo serva ripartire dall' originario

significato del Nettuno, attribuitogli dal Montorsoli e dal Maurolico, secondo i quali il mare rappresenta un segno di pace e prosperità per la nostra città. Il tempo è ora: Cambiare Messina dal Basso appare oggi più che mai possibile».

AdSP Mar Adriatico centrale: presentato progetto per manutenzione porto di Pescara

(FERPRESS) – Pescara, 3 AGO – Presentato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per il bando Feamp della Regione Abruzzo per un investimento di 552 mila euro.

Supportare la riqualificazione del settore della pesca di Pescara. Punta a questo il progetto "Opere di manutenzione straordinaria per la banchina nord e sud del porto canale di Pescara" con il quale l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale partecipa al bando Feamp-Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca della Regione Abruzzo.

Lo scopo è contribuire a migliorare l'operatività di un comparto che, in città, occupa 240 persone, con una produzione 2016 di 565 mila chili di pescato, con un fatturato di oltre 3,3 milioni di euro, secondo i dati della Camera di Commercio di Pescara, realizzato con l'impiego di 87 pescherecci iscritti al locale Ufficio marittimo.

L'azione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale è parte di un rapporto coeso di collaborazione istituzionale con Regione, Comune di Pescara e Capitaneria di porto che nasce dalla volontà condivisa di trasformare il porto di Pescara in un'infrastruttura completamente operativa, disponibile per lo sviluppo della città, del territorio, in cui creare posti di lavoro e indotto economico. La consapevolezza, infatti, è della difficoltà strutturale del porto che sarà superata grazie ad una serie di interventi che saranno messi in campo dalla Regione, con cui, a breve, l'Autorità di sistema sottoscriverà un protocollo per la collaborazione e la realizzazione di queste opere. L'Adsp ha finora investito a Pescara risorse per 33 mila euro, utilizzate per l'intervento di sanificazione dalle alghe dello specchio d'acqua del porto canale e per la rimessa in funzione del servizio di videosorveglianza del porto.

Il progetto "Opere di manutenzione straordinaria per la banchina nord e sud del porto canale di Pescara", presentato dall'Autorità di sistema per il bando Feamp, che si è chiuso il 20 giugno, nasce dalla necessità di migliorare l'organizzazione delle banchine portuali nord e sud, utilizzate dalla pesca, potenziando l'efficienza operativa delle imprese e degli addetti insieme agli standard di prestazione e di qualità. L'intervento prevede risorse complessive per 552 mila euro da destinare ai lavori del modulo per ricovero dei pescatori e della pensilina per riparo dei retanti, alla fornitura e installazione di parabordi d'ormeggio, ai rifacimenti di sovrastruttura stradale in conglomerato bituminoso e alla realizzazione blocchi per i servizi igienici. L'investimento è destinato anche alla protezione dell'ambiente finalizzati alla realizzazione degli impianti per il trattamento delle acque reflue e al restauro di pavimentazione lapidea, opere d'arte, segnaletica. Fra gli interventi previsti, ci sono la realizzazione di pensiline dove svolgere la tradizionale attività di riparazione delle reti da pesca e di un impianto di trattamento e conferimento in fognatura delle acque reflue di lavaggio del pescato, che permette così di vendere al minuto ai consumatori il pesce non venduto all'ingresso. Una possibilità, quest'ultima, che consentirebbe di diversificare il reddito degli operatori della pesca e di favorire il consumo del pescato locale. I posti barca ammodernati con l'intervento saranno 35 lungo i 500 metri lineari di banchine ristrutturata, un posto barca ogni 15 metri.

L'iniziativa è coerente con la strategia Eusair della Macroregione Adriatico Ionica. In particolare, con gli obiettivi del secondo pilastro "Crescita blu", per quanto riguarda le priorità di "Diversificazione e profittabilità della pesca e dell'acquacoltura", e con gli scopi del quarto pilastro per il "Turismo sostenibile", in relazione alle priorità per l'"Offerta turistica diversificata". Il progetto è stato redatto in linea con gli obiettivi della Strategia di sviluppo locale del Flag Costa di Pescara, in particolare quello della "Valorizzazione dei prodotti ittici locali e incremento del reddito degli operatori della pesca non legato ad un aumento dello sforzo di pesca" e dell'azione per la "Realizzazione della filiera corta a 'miglio zero' dei prodotti della pesca".

DRAGAGGIO PORTO SAN BENEDETTO DEL TRONTO: IL 9 AGOSTO LA PRESENTAZIONE



SAN BENEDETTO DEL TRONTO – Le modalità e il progetto dell'intervento di dragaggio del porto di San Benedetto del Tronto saranno illustrati in una conferenza stampa che si svolgerà mercoledì 9 agosto, alle 12, nella Sala Giunta del Comune di San Benedetto del Tronto.

Interverranno Pasqualino Piunti, sindaco di San Benedetto del Tronto, Luca Ceriscioli, presidente della Regione Marche, Anna Casini, assessore regionale alle Infrastrutture, Gennaro Pappacena, comandante della Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto, Gino Sabatini, presidente della Camera di Commercio di Ascoli Piceno, Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.

Brindisi Time

IL 14 AGOSTO GIORNATA STORICA PER BRINDISI: TRE NAVI DA CROCIERA E OTTOMILA “OSPITI”

Lunedì 14 agosto sarà una giornata storica per la città di Brindisi e per il suo porto. E' previsto, infatti, l'arrivo di ben tre navi da crociera. Il tutto, per circa seimila passeggeri e oltre duemila membri degli equipaggi. Insomma, una occasione irripetibile, per la nostra città, per dimostrare di avere le capacità di far fronte ad un arrivo così massiccio di “ospiti”.

A varcare per prima il nostro porto sarà l'ultima nata di Fincantieri. Si tratta della elegantissima nave da crociera “Silver Muse”, della compagnia Silver Sea. Partirà l'8 agosto da Venezia, per giungere dopo dodici giorni a Montecarlo. L'attracco a Brindisi è previsto alle ore 8 e la nave resterà in porto fino alle ore 14. A bordo 596 passeggeri e 411 membri dell'equipaggio. L'offerta più conveniente per questo viaggio ha il costo di 8.900 euro a persona!

Sempre alle 8 entrerà in porto la “Queen Vittoria” della compagnia inglese Cunard Line. Costruita da Fincantieri, è stata varata nel 2007 e imbarca 2.014 passeggeri, oltre a 900 membri dell'equipaggio. Arriverà da Civitavecchia e alle ore 18 ripartirà per Dubrovnik.

Alle ore 13.30, infine, arriverà la ormai conosciutissima (dai brindisini) MSC Musica, con i suoi 3.013 passeggeri e 987 membri dell'equipaggio. Resterà in porto fino alle ore 19.30 per poi dirigersi a Kotor.

Saranno capaci i brindisini di dare il meglio? O faremo trovare solo tante saracinesche abbassate con la scritta “chiuso per ferie”?