

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
6 OTTOBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Venezia:

"...urge intervento istituzionale..." (Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Incontro su norme..." (Messaggero Marittimo)

"...le piaghe della riforma..." (Il Telegrafo)

Piombino:

"...Lavoratori Aferpi..." (Il Tirreno)

Napoli:

"...sinistri marittimi..." (L'Informatore Navale)

Brindisi:

"...Concessioni demaniali marittime..." (Il Nautilus)

"...la rivolta degli armatori..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Authority e Università di Bari insieme..." (Il Nautilus)

Manfredonia:

"...il Gargano prova a fare sistema..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

Taranto:

"...Agenzia per il lavoro in porto..."
(The Medi Telegraph, La Gazzetta di Taranto)

Gioia Tauro:

"...ok iter per indennità aex lavoratori..." (Ansa)

"...storia triste e il futuro ci preoccupa..." (Il Messaggero Marittimo)

Augusta:

"...Autorità Portuale lontana dal Territorio..." (La Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Messaggero Marittimo Informare

Porto Venezia: urge intervento delle Istituzioni

di Pier Luigi Penzo

VENEZIA - «Difficile da spiegare come i veneziani, un tempo invincibili guerrieri e artisti geniali ma anche navigatori audaci, ingegnosi industriali e commercianti instancabili, siano diventati camerieri d'albergo, ciceroni, lenoni, antiquari, frigidatori, fabbricanti di vecchi quadri, pittori plagati e copisti». E' Marinetti 1910, centosette anni fa, ma forse per certi versi attuale.

(continua a pagina 2)

Porto Venezia

Per nostra fortuna pochi anni dopo il 1917 un gruppo di industriali e finanzieri guidati dal conte Volpi (1877- Venezia), dal conte Cini (1885- Ferrara) e dall'industriale Gaggia (1875- Feltre) sottoscrisse la convenzione con Stato e Comune da cui nacque un progetto di sviluppo futuristico che prevedeva il nuovo porto di Venezia in terraferma che si articolava in quattro aree concatenate fra loro e cioè porto e zona industriale, porto commerciale, porto dei petroli e un nuovo quartiere urbano. In precedenza il 31 Gennaio 1905 a Venezia veniva fondata la Società Adriatica di Elettricità (Sade) dai conti Volpi e Revedin; nel 1922 la prima nave attraccò alla Breda e nel 1923 il primo vapore di prodotti petroliferi attraccò al porticciolo petroli.

Il citato progetto nasceva per una serie di importanti favorevoli condizioni, la prima era la posizione geografica (Napoleone dichiarò: il porto di Venezia è il meglio ubicato che c'è), la seconda il basso costo dell'energia fornita dalla Sade, la terza la disponibilità di lavoratori a basso costo (il Veneto, come noto, era terra di grande migrazione), la quarta una burocrazia fedele, efficiente e parsimoniosa quindi invidiabile, la quinta le basse tasse, le sexta cause civili dall'esito tempestivo.

Il massimo dell'occupazione al porto di Venezia lo abbiamo nel 1965 con oltre 36.000 lavoratori di cui 2.700 al porto commerciale, oggi, anno 2017, i lavoratori del porto sono in totale 13.500.

Ho voluto effettuare la sopra riportata analisi per confrontarla con la situazione attuale del porto per vedere quali possono essere i condizionamenti e le soluzioni necessarie e possibili.

Gli investimenti stranieri in Italia sono carenti per la qualità della pubblica amministrazione, per l'incertezza della giustizia civile, per il

costo dell'energia (+ 30%), per il costo del lavoro (+ 30%), per le tasse (+ 60%); l'Italia continua ad essere fanalino di coda per gli investimenti stranieri, per la banca mondiale è 73esima nel mondo per attrattività degli investimenti.

Per rimediare a tale grave situazione, emergono enunciazioni auspicanti Zona Franca e Zona economica speciale (Zes). Come noto la Zona Franca consiste in un mix di strumenti sul piano doganale con riduzione delle tariffe dei trasporti, su quello dei consumi, con taglio dell'Iva e delle accise, su quello fiscale con taglio delle tasse e vantaggi alle imprese.

Riguardo il Punto Franco ricordo che il 5 Gennaio 1948, con decreto legislativo n. 268, fu istituito a Venezia il Punto Franco delimitato a San Basilio e Santa Marta per una superficie di 23.486 mq; con decreto del Ministero delle Finanze il 13 Febbraio 1993 "vista la legge 9/1/1991 n. 19" il Punto Franco veniva trasferito da Venezia a Marghera-Molo A su una enorme superficie che comprendeva le Banchine Trento, Bolzano, Veneto, Cadore e Friuli, di fatto mai decollato, con decreto 6 Aprile 1999 il Direttore Generale delle Dogane, "visto il codice doganale comunitario e relative disposizioni di applicazione", il Punto Franco dal Molo A veniva trasferito al Molo Sali per una superficie di mq 21.876 (mai attivato); su richiesta dell'Anacòrto portuale il Ministero dell'Economia e delle finanze emetteva decreto 22/3/2013 circa "Rideterminazione della delimitazione del Punto Franco di Venezia, la delimitazione dell'area individuata all'interno degli spazi doganali del Porto Commerciale di Marghera avente una superficie complessiva di circa 8.000 mq, che si colloca tra l'attuale varco d'accesso al porto - MoloA e la rotatoria situata nelle aree comuni confinanti".

La situazione sopra riportata evidenzia forse una scarsa lungimiranza, ritengo oggi urgente il trasferimento del Punto Franco in aree più estese (almeno 21.876 mq come al Molo Sali) e più idonee; è valida l'ipotesi di dedicare a tale scopo parte dell'area Ro-Ro di Fusina, necessita inoltre identificare una seconda area nell'ambito dei Moli A o B, il tutto realizzabile tramite richiesta di spostamento al Ministro delle Finanze senza ricorso alla Comunità europea, evidenziando "visto il codice doganale comunitario e le relative disposizioni di applicazione".

Alla luce di quanto sopra, per l'effettivo rilancio di Porto Marghera quale volano dell'economia e dell'occupazione locale e di tutto il Veneto, si manifesta l'esigenza di attivare da subito le istituzioni locali (Regione in particolare) al fine di ottenere per la nostra realtà l'istituzione della Zes, cioè una qualità giuridica speciale conferita dallo Stato che offre agli investitori una serie di agevolazioni fiscali e pre-

ferenze doganali e garantisce l'accesso alle infrastrutture di ingegneria, trasporto e commercio. Le spese degli investitori per realizzare i loro progetti nella Zes sono in media del 35% inferiori nei confronti delle rispettive cifre a livello nazionale. In pratica sulla Zes abbiamo una serie di privilegi e preferenze per gli investitori in particolare: modalità amministrative speciali quindi ostacoli burocratici ridotti al minimo, infrastruttura pronta per lo sviluppo delle imprese, acquisto dei terreni e affitto degli uffici a prezzi agevolati, regime speciale di tasse, regime doganale speciale, possibilità di ammortamenti anticipati, garanzie giuridiche per la tutela dei diritti degli investitori.

Per la Zes deve agire la Regione, quindi il Consiglio Regionale deve approvare, se possibile all'unanimità e quanto prima, il provvedimento con cui viene richiesta l'istituzione della Zes nel distretto logistico industriale del porto. Deve inoltre approvare un testo in cui vengano indicate le specifiche caratteristiche e le procedure per la realizzazione della ZES, che è un'enclave economica in cui le aziende siano sottoposte a regimi doganali ed amministrativi vantaggiosi.

Il tutto, al fine di favorire l'insediamento di imprese nazionali ed estere che svolgano attività logistiche ed industriali, includendo aree portuali e retro portuali, tale richiesta del Consiglio regionale va inoltrata al Parlamento italiano che ne dovrà fare richiesta alla Comunità europea.

Incontro su norme Dibattito pubblico

LIVORNO - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, annuncia un importante incontro che si terrà il 20 Ottobre nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia, sul dibattito pubblico sul porto di Livorno.

Da Marzo a Luglio 2016 si è svolto il primo Dibattito pubblico regionale sui progetti di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno, in particolare sul progetto della prima fase della piattaforma Europa e sul masterplan dell'area della nuova Stazione Marittima. Ricordiamo che la Regione Toscana, con la legge (continua a pagina 2)

Incontro su norme

46/2013, ha introdotto l'obbligo di sottoporre a "dibattito pubblico" le opere di iniziativa pubblica o privata che comportano investimenti complessivi superiori a 50 milioni di euro.

A conclusione del Dibattito pubblico, la responsabile Sophie Guilain ha redatto una relazione finale dando conto di tutti gli argomenti emersi, e l'Autorità portuale di Livorno ha risposto per scritto ricevendo la maggior parte delle indicazioni emerse dal processo. (Tutti i documenti sono consultabili sul sito www.dibattitoimporto.it).

Rispondendo ad una delle richieste avanzate dai partecipanti, l'Autorità portuale labronica (che da Agosto 2016 a seguito della riforma della portualità si è trasformata in Autorità di Sistema portuale Alto Tirreno), in intesa con l'Autorità regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione, si è impegnata ad organizzare un incontro annuale di monitoraggio per fare il punto e informare la comunità di attori e cittadini sull'avanzamento dei progetti e della considerazione del Dibattito pubblico.

Tale incontro sarà anche l'occasione per fare il punto sulla normativa relativa al Dibattito pubblico, già attivo e in via di sperimentazione a livello regionale e recentemente introdotto anche dal nuovo Codice dei Contratti nella normativa nazionale.

IL PORTO

ACCENTRAMENTO A ROMA

LA RIFORMA VARATA UN ANNO FA HA ACCORPATO MOLTE AUTORITÀ PORTUALI ED HA ACCENTRATO A ROMA LE FASI DECISIONALI DEGLI INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE

Authority, le piaghe della riforma Tempi lunghi e troppe incertezze

Avvocati ed esperti alla convention organizzata alla Goldonetta

RIFORMARE una riforma, sembra facile. Quando poi si tratta di rivoluzionare il mondo delle Autorità portuali, accorpandone più della metà e accentrando le fasi decisionali degli interventi sulle infrastrutture a Roma, è come andare a stuzzicare un vespaio. E così è stato. L'analisi sullo stato dell'arte a un anno dal varo della riforma dei ministri Delrio e Madia, sviluppata in due workshop congiunti a Piacenza e alla Goldonetta labronica, ha messo in luce quanto fatto e quanto ancora da fare, senza trascurare critiche ma anche riconoscendo la complessità della materia. A Piacenza particolarmente seguiti sono stati gli interventi di Nereo Marcucci, presidente di Confindustria, e Luca Becca, presidente di Assoterminal. Ci torneremo sopra. Alla Goldonetta il taglio è stato più prettamente giuridico, introdotto dall'avvocato Luciano Canepa che, da co-autore della prima riforma portuale del 1994, ne ha fatto una breve sintesi evidenziando i punti deboli dell'attuale scheda di decreto, a partire dalla funzione "ascendente e discendente" degli atesi partenariati delle Adsp. E i tempi troppo lunghi dell'approvazione definitiva. Prima di Canepa aveva aperto i lavori, in una sala gremita di operatori portuali e di avvocati, il presidente della Confindustria di Livorno e Carrara Alberto Ricci; che ha messo il dito su alcune delle "piaghe" del testo Delrio, rilevando anche quella separazione dei porti di Carrara e Livorno in due diversi sistemi che a suo parere è anclata contro la "naturale inscindibilità" dei due comparti imprenditoriali. Auspicando che si possa arrivare a



IL FUTURO Ci sono ancora molte incertezze sull'accorpamento dei porti voluto dalla riforma

GLI INDUSTRIALI

Il presidente Ricci auspica che si proceda in tempi rapidi alla programmazione

una specie di holding delle imprese toscane che operano sui due porti, Ricci ha espresso la speranza che la riforma, ancora a metà del guido, possa procedere in tempi finalmente rapidi per avere certezze e per programmare azioni di crescita del comparto economico e logistico.

PRECEDENDO la serie degli interventi specialistici affidati agli studi marittimisti Canepa e Morbi-

delli, il nuovo direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Giuseppe Tarzia ha portato insieme un saluto e un contributo di chiarificazione sul ruolo che nel comitato di gestione del "sistema" verrà ad assumere secondo gli ultimi correttivi al testo Delrio. Non più il comandante del porto con ruolo limitato alla sicurezza - ha ricordato Tarzia - ma il direttore marittimo a pieno titolo su tutti i temi: il che apre una possibilità nuova all'interno dei cinque componenti del comitato di gestione. Un saluto con un veloce riassunto dei temi già affrontati è stato portato a metà workshop dal presidente dell'Adsp Stefano Corsini. Gli avvocati iscritti a trattare i vari articoli della Riforma della Riforma hanno poi avu-

IL NODO

Carrara e Livorno in sistemi diversi: una anomalia per la naturale toscaneità

to campo per i loro interventi. Ha iniziato l'avvocato Righi, dello studio fiorentino Morbidelli, seguito dai colleghi Morbidelli, De Luca, Folliottini e Canepa Jr. Significativo anche l'intervento dell'avvocato Matteo Paroli, già segretario generale della Confindustria labronica ed oggi con lo stesso ruolo in quella di Ancona, una delle poche dove il partenariato e il comitato di gestione operano ormai da tempo.

A.F.



Focus

Aspetti legali

Alla Goldonetta il dibattito è stato introdotto dall'avvocato dello studio livornese Luciano Canepa co-autore della prima riforma portuale del 1994

Direttore marittimo

Il nuovo direttore marittimo contrammiraglio Giuseppe Tarzia ha chiarito il ruolo nel comitato di gestione del "sistema" verrà ad assumere secondo gli ultimi correttivi

Presidente Adsp

Un saluto con un veloce riassunto dei temi già affrontati è stato portato a metà workshop dal presidente dell'Adsp Stefano Corsini



Stefano Corsini

Esempio di Ancona

Matteo Paroli segretario generale della Confindustria portuale di Ancona, una delle poche dove il partenariato e il comitato di gestione operano da tempo

I lavoratori Aferpi entrano in Metasalute

L'accordo sindacale riguarda anche Piombino Logistics, resta intatta la presenza nella Cassa mutua integrativa

DI PICCINNO

Accordo tra sindacati e direzione Aferpi e Piombino Logistics sul fondo Metasalute. Ma la Cassa mutua integrativa resta.

Lo comunicano a ranghi sparsi due delle organizzazioni sindacali firmatarie dell'intesa, Uilm e Fiom. Chiusura con una propria nota: «In questa fase di incertezza sulla situazione generale dello stabilimento, abbiamo siglato un accordo importante con il quale tutti i lavoratori ed i relativi familiari a carico, dal 1 Ottobre saranno iscritti gratuitamente, come previsto nell'ultimo rinnovo del contratto dei metalmeccanici, al Fondo Metasalute», scrive la Fiom, sottolineando che l'atto sancisce il mantenimento della Cassa Mutua Integrativa, «ente storico e fondamentale per tutto il territorio di Piombino e della Val di Cornia che va salvaguardato, difeso e incentivato. Rimarranno regolarmente iscritti i lavoratori che già aderiscono usufruendo degli stessi servizi e continuando a versare il solito contributo individuale».

A causa della situazione attuale l'accordo ha valenza temporanea fino al 31 Dicembre 2017. L'obiettivo è quello di arrivare ad una conferma definitiva una volta che ci saranno elementi più chiari per il futuro.



Una panoramica dello stabilimento (foto Paolo Barlettani)

A questo punto è necessario che tutti i lavoratori di Aferpi e Piombino Logistics nei prossimi giorni effettuino la registrazione individuale sul sito www.fondometasalute.it per potere usufruire dei servizi sanitari aggiungendo alla copre-

tura sanitaria anche i familiari a carico.

Le sedi sindacali e lo stesso consiglio di fabbrica sono a disposizione per l'iscrizione e per tutti i chiarimenti del caso anche sulla questione dell'integrativa.

Sulla stessa lunghezza d'onda sono le parole della Uilm.

Il sindacato ricorda quanto la registrazione al fondo sia necessaria anche per coloro che si erano già iscritti precedentemente.

La Uilm valorizza il fatto

che in questa fase di incertezza, seppure con un accordo ad oggi temporaneo fino a fine anno, che si punta comunque a confermare definitivamente, tutti i lavoratori iscritti a Cassa Mutua Integrativa rimarranno regolarmente iscritti. (r.p.)

NAPOLI: SINISTRI MARITTIMI, CAUSE E CONCAUSE



Napoli, 5 ottobre 2017 – Il 3 novembre si terrà nel porto partenopeo alle ore 10.00 nella Sala Calipso della prestigiosa Stazione Marittima un Convegno/tavola rotonda imperniato sui sinistri e sue cause/concause. Folto e prestigioso il parterre, a cominciare dal Ministro dei Trasporti Graziano Delrio e al moderatore Angelo Scorza.

Moderatore: Dott. Angelo Scorza

RELATORI

Ministro Infrastrutture e Trasporti Dott. G. Delrio

Presidente AdSP Tirreno Centrale Dott. P.Spirito

IX Commissione Trasporti On.le Anna Maria Carloni

MIT – Direttore Generale Trasporto Marittimo e per vie d'Acqua interne Dott. M. Coletta

Comandante Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Vincenzo Melone

Capo Reparto Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Reparto 6° Amm. (CP) L. Giardino

Direttore Marittimo Campania C.A. (CP) A.Faraone

Presidente Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile Prof. E. Massolo

Docente Università degli Studi Parthenope Prof.ssa Assunta Di Vaio

Studio Legale Garbarino Vergani Avv. E. Vergani

Cincotti & Partners Cincotti Dott. Ugo

CONFITARMA Mattioli Dott. Mario

Università di Genova Avv. Prof. Carlo Golda

Segretario Regione Sicilia OR.S.a Sig. M.Massaro

Responsabile Nazionale Federmar Cisal Cap. Alessandro Pico

Capo Pilota Piloti Golfo di Napoli Cap. Lucenteforte

Presidente COSMAR Com.te G.Blandina

Concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali ad uso turistico-ricreativo



BRINDISI – Nell’ambito della gestione dei porti turistici e dei posti barca intuitivamente pensiamo con quasi immediatezza al demanio marittimo.

L’art. 28 del codice della navigazione statuisce che fanno parte del demanio marittimo: il lido, la spiaggia, i porti, le rade; le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salmastra che almeno durante una parte dell’anno comunicano liberamente col mare; i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo.

Le costruzioni e le altre opere appartenenti allo Stato, che esistono entro i limiti del demanio marittimo e del mare territoriale, sono considerate come pertinenze del demanio stesso. La concessione dei beni demaniali, secondo l’art. 36, è di competenza dell’amministrazione marittima, che compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può concedere l’occupazione e l’uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un determinato periodo di tempo. Le concessioni di durata superiore a quindici anni sono di competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Le concessioni di durata superiore a quattro ma non a quindici anni, e quelle di durata non superiore al quadriennio che importino impianti di difficile sgombero, sono di competenza del direttore marittimo. Le concessioni di durata non superiore al quadriennio, quando non importino impianti di difficile sgombero, sono di competenza del capo di compartimento marittimo.

I porti turistici, destinati alla nautica da diporto, sono strutture costruite su aree demaniali che sono in grado di fornire servizi complementari. Le strutture portuali, in casi eccezionali possono insistere totalmente o parzialmente su proprietà private spesso adiacenti a quelle demaniali e comunicanti con il mare a mezzo di canali o altre opere.

I porti italiani, gestiti in precedenza dalle Autorità Portuali di cui alla Legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono attualmente amministrate dalle Autorità di Sistema Portuale, che il D. Lgs. 4 agosto 2016, n. 169 definisce come enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale e sono dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, che ne fissano i canoni per l’utilizzo.

I punti di ormeggio includono le strutture con le attrezzature minime indispensabili per ormeggio e alaggio di piccole imbarcazioni. Le opere a mare dei porti turistici sono arricchite dai servizi a terra come strutture ricettive, cantieristica per la manutenzione e infrastrutture complementari. La costruzione di un porto turistico è preceduta da una Conferenza di Servizi dove sono rappresentati tutti gli enti interessati o coinvolti nel progetto.

Il parere della Conferenza dei Servizi è vincolante su tutti gli aspetti attinenti la costruzione del porto turistico quali ad esempio la valutazione dell’impatto ambientale, il rispetto dei vincoli esistenti e tutti gli aspetti edilizi ed urbanistici, sia per le opere a terra che per le opere a mare. Il concessionario rimane pertanto vincolato all’osservanza di tutte le disposizioni impartite dalla suddetta Conferenza di Servizi.

-segue

Il disegno di legge del Governo (A.C. 4302), presentato il 15 febbraio 2017 e assegnato il successivo 24 febbraio, reca una delega al Governo per la revisione e il riordino della normativa relativa alle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali ad uso turistico-ricreativo, nel rispetto della normativa dell'Unione Europea.

Le norme in esame, secondo la premessa al decreto, indicano (art. 1, comma 1) i principi e i criteri direttivi cui improntare la riforma, tra i quali si segnalano: il rispetto della concorrenza, della qualità paesaggistica e sostenibilità ambientale, della libertà di stabilimento, della garanzia dell'esercizio e sviluppo delle attività imprenditoriali nonché del riconoscimento e tutela degli investimenti, dei beni aziendali e del valore commerciale; la rideterminazione della misura dei canoni concessori, con l'applicazione di valori tabellari, tenendo conto della tipologia dei beni oggetto di concessione; il coordinamento formale e sostanziale delle disposizioni legislative vigenti in materia.

Cosimo Salvatore CORSA

PORTO LE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE CONTRO L'AUTORITY

La rivolta degli armatori «no» agli arrivi scaglionati



INTASATO Il porto (foto Luca Turi)

● La burrasca sbarchi continua. Armatori contro il presidente dell'Autorità portuale Patroni Griffi che li ha esclusi dal vertice di lunedì prossimo convocato per affrontare le criticità nelle operazioni di uscita di passeggeri e veicoli. «Il problema non può essere risolto scaglionando gli arrivi», dicono gli armatori. E ancora: «Taglieremmo le gambe al commercio e al traffico transfrontaliero»

DE VITO IN VII»

TRASPORTI

IL NODO ALBANIA-ITALIA

ARMATORI CONTRO IL PRESIDENTE

«Se la proposta è quella di fare arrivare le navi con 4 ore di distanza taglieremmo le gambe al commercio e al traffico transfrontaliero»

Porto, burrasca sbarchi le compagnie all'attacco

«Il problema non può essere risolto scaglionando gli arrivi»

GIANLUIGI DE VITO

● Burrasca sbarchi senza attenuazione, al porto. A far tuonare e lampeggiare il cielo è il traffico d'uscita, lento e infernale, per quel riguarda gli approdi dall'Albania. Tanto che il confronto col turboporto di Durazzo è impietoso. A Bari 6 varchi e neanche tutti sempre aperti, contro i 28 dell'altra sponda adriatica. E il cronometro delle operazioni di sbarco di passeggeri e camion a Durazzo non supera mediamente i 45 minuti e le due ore, ma a Bari sfonda spesso il muro delle due ore per i primi e

delle quattro ore per i veicoli. Le autorità politiche e diplomatiche di Tirana hanno già fatto saltare il disappunto e hanno posto la questione anche con il governo Gentiloni.

In sala, ora, le principali compagnie di navigazione e le agenzie marittime di spedizioni. Puntano dritto contro il presidente dell'Autorità portuale Ugo Patroni Griffi che lunedì prossimo, 9 ottobre, nella riunione indetta per affrontare «le criticità legate al traffico da e per i Paesi extra Schengen» ha convocato Capitaneria, Agenzia delle Dogane, Polizia di Frontiera e Guardia di Finanza. Tutti ma

non loro, le compagnie di navigazione e gli operatori marittimi.

Non è tanto il mancato invito per lunedì che ingrossa l'onda del disappunto, quanto la soluzione che Patroni Griffi ha reso noto, anche se non in maniera formale, per risolvere l'ingolfamento sbarchi: *slotizzare*, in pratica scaglionare gli arrivi. Il che vale a dire che la soluzione all'ingorgo sarebbe quella di assegnare orari e manovre di sbarco (slot) differenziati tali da costringere le compagnie di navigazione a modificare gli orari di partenza.

«Gli slot li decide il mercato», affonda Alessandro Macri, re-

sponsabile commerciale di «Gnv» (Grandi Navi Veloci). E Alberto Pierallini, rappresentante dell'armatore di «Gnv» a Bari aggiunge: «Dovremmo partire in orari non consoni al mercato, con danni non solo commerciali ma anche per i passeggeri. Se ci assegnano come orario d'arrivo quello delle 11, chi partirebbe alle 2 di notte da Durazzo?». Incalza Vito Totarizzo, amministratore dell'agenzia marittima «Spamat»: «Gli slot sembrano un'idea brillante ma hanno un senso negli aeroporti dove le manovre degli aeromobili sono veloci, non nei porti. Se la proposta è quella di

-segue

fare arrivare le navi a Bari con 4 ore di distanza, taglieremmo le gambe al commercio e al traffico transfrontallero che fa la ricchezza di molte città, pensi a Trieste. I ponti con l'Albania vorremmo accorciarli non allungarli». Fa eco Vittorio Di Benedetto junior, general manager della «Bhumare» e rappresentante a Bari dell'armatore greco della Ventouris Ferries: «Si creerebbe una situazione di concorrenza sleale in cui l'unica ad avere convenienza sarebbe la nave che attracca per prima. Non l'accetteremo e non è una soluzione che può essere imposta, se non dal Prefetto per particolari

motivi di ordine pubblico». An-

niisce Gabriele Ubaldi manager della «Adria Ferries» anche lui tra i firmatari di una nota: «I rappresentanti delle compagnie respingono decisamente l'ipotesi avanzata dalla **Autorità Portuale** danno piena disponibilità ad anticipare l'arrivo a Bari alle ore 7 e sottolineano che il vero problema del Porto del capoluogo pugliese è l'insufficiente numero di varchi che rallenta le operazioni di deflusso dei passeggeri e delle merci».

Un «no» all'unisono, insomma, intercettato dal console generale d'Albania per l'Italia meridionale, Adrian Haskaj. Sua l'iniziativa di incontrare ieri i rappresentanti delle compagnie di navigazione. L'intento di Haskaj, naturalmen-

te, non è quello di incendiare il clima. Tenterà una mediazione con Patroni Griffi affinché l'incontro di lunedì sia allargato. Anche perché ieri a Brindisi, dove si è discusso dell'altra tratta, Brindisi-Valona, pare non ci sia stata l'esclusione delle compagnie di navigazione. Haskaj getta acqua: «Proponiamo un vero patto tra gentiluomini, senza sollevare polemiche ma con l'obiettivo di ricominciare le soluzioni migliori per risolvere problematiche che penalizzano le relazioni economiche tra i due paesi e creano enormi disagi ai viaggiatori».

C'è un interesse reciproco a che la vicenda si risolva anche perché, fa notare il console, «il traffico Ita-

lia-Albania è sempre in crescita negli ultimi 20 anni. E potrebbe vedere un ulteriore sviluppo dal momento che Durazzo, porto attraverso cui transitano le merci da Kosovo e Macedonia diventerà porto di riferimento della Serbia quando sarà completata la autostrada tra Belgrado e la stessa Durazzo».

Ma i disagi non si limitano alle manovre di sbarco. C'è il problema dei respingimenti da Durazzo parte anche chi non ha le carte in regola per entrare in Italia. Il comandante Artur Beu, ufficiale di collegamento della Polizia albanese in Italia, chiude subito la questione: «Dal mese di agosto, i respingimenti si possono contare sulle punta delle dita. Siamo intervenuti anche su questo».



ALBANIA

Il porto di Durazzo: ventotto varchi. E il cronometro delle operazioni di sbarco di passeggeri e camion non supera mediamente i 45 minuti e le due ore



MANFREDONIA TRA I PARTNER DELL'INIZIATIVA LA FONDAZIONE FITZCARRALDO: «QUESTO TERRITORIO PIÙ FORTE DEL SALENTO»

«Il Gargano prova a fare sistema per ribadire la vocazione turistica»

Un progetto triennale che coinvolge tutti i comuni del promontorio

● **MANFREDONIA.** «Io Sono Gargano», il patrimonio culturale per lo sviluppo territoriale. Così la Fondazione Fitzcarraldo lancia la fase operativa del progetto vincitore della selezione - fra 39 proposte pervenute al MIBACT - del Bando per gli interventi per la valorizzazione delle aree di attrazione culturale che vede l'aggregazione di 20 Comuni del promontorio con Manfredonia capofila, i cui dettagli sono stati illustrati in una conferenza svolta al Palazzo San Donato a cui hanno preso parte il sindaco Angelo Riccardi, il Presidente di «Fitzcarraldo» Ugo Bocchella e l'Amministratore Unico dell'Agenzia del Turismo di Manfredonia Saverio Mazzone.

La Fondazione Fitzcarraldo, tra le eccellenze del settore in tutta Italia, è un centro indipendente che svolge attività di progettazione, ricerca, formazione e documentazione sul management, economia e le politiche della cultura, delle arti e del media che, in relazione alle attività di «Io Sono Gargano», agirà rispetto ad un Piano di Gestione Integrata, alla progettazione di ser-

ve di progettazione esecutiva. «Io Sono Gargano», ambizioso nel suo carattere innovativo, sarà sviluppato in tre anni suddivisi in fase di start-up, sperimentazione e consolidamento.

«Perché come Fondazione abbiamo deciso di puntare su questo progetto? Perché il Gargano è tra i pochissimi territori in Italia che riesce a mettere armonicamente insieme elementi di rilevanza culturale e paesaggistica, immateriali e materiali», ha spiegato il Presidente Bocchella. «Un punto di forza sta nel fatto che Manfredonia è un vero e proprio capoluogo del Gargano ed al suo interno vi è un rapporto equilibrato con il territorio. Cosa che, invece, per esempio, non accade a Lecce, la quale non è la capitale del Salento e non viene riconosciuta dal quel territorio. Il Salento non è un sistema territoriale, il Gargano, con i suoi tanti Comuni e potenzialità forti sì. Sono convinto che un progetto importante come questo possa essere una reale possibilità di sviluppo rispetto alle nuove richieste del turismo, perché il Gargano ha le risposte a queste domande».

Al centro della progettazione vi è l'obiettivo di valorizzare le risorse umane e produttive «promuovendo nuove forme di gestione delle organizzazioni culturali e creative, per immaginare i nuovi luoghi della contemporaneità e fonti dell'innovazione; si vuol dar vita a percorsi culturali, enogastronomici, museali, artigianali, naturalistici ed a manifestazioni culturali locali di valorizzazione delle tradizioni e del patrimonio paesaggistico e culturale, materiale ed immateriale».

Il raggruppamento di Comuni di «Io Sono Gargano» mette insieme: Apricena, Casano Varano, Carpino, Ischitella, Isole Tremiti, Lesina, Manfredonia, Mattinata, Monte Sant'Angelo, Peschici, Poggio Imperiale, Rignano Garganico, Rodi, San Giovanni Rotondo, San Marco in Lamis, Sant'Andrea Garganico, San Severo, Serracapriola, Vico del Gargano, Vieste.

«In avvenimento storico caratterizzato dalla grande capacità e sforzo di riuscire nell'impresa di mettere attorno allo stesso tavolo venti Comuni di questo territorio ha rinviato Riccardi. Ora univocamente, le istituzioni del Gargano hanno la volontà di

cultivare l'idea dello sviluppo turistico per esprimere al meglio il potenziale economico, soprattutto quello derivante dalla cultura. Per decenni si è perso tempo insistendo nel credere che la vocazione di questa terra fosse l'industria, io, invece, pur avendo contro lo scetticismo di molti, ho perseguito la via del rilancio del turismo. Non l'ho fatto solo ideologicamente, ma, da sindaco, ho posto in essere una tenace volontà politica ed amministrativa. Dobbiamo essere consapevoli che tali risultati non si verificano con la bacchetta magica dalla sera alla mattina, ma occorrono tempo, pazienza, consapevolezza e collaborazione da parte di tutti».



In alto Rodi Garganico, in basso Lesina

PESCHICI L'ANNUNCIO DEL SINDACO TAVAGLIONE: «INTERESSERÀ LA ZONA BASSA DEL PAESE»

Completamento della fogna bianca stanziati 850 mila euro dalla Regione

● **PESCHICI.** Fogna bianca ed edilizia scolastica al centro di due interventi della giunta Tavaglione in questi giorni. A rivelare il tutto è lo stesso sindaco del Comune garganico che ricopre anche l'incarico di presidente dell'assemblea dei sindaci dell'area protetta. «Un importante finanziamento è previsto

per il Comune di Peschici per il miglioramento del sistema idraulico del paese» rivela Tavaglione. Che aggiunge: «Finalmente saranno canterizzate le opere necessarie per la realizzazione di una fogna bianca delle acque piovane che in alcune zone della parte «bassa» del paese provocano disagi agli abitanti e a chi svolge attività imprenditoriale». Da Palazzo di Città fanno presente che la Regione Puglia ha previsto a tale scopo una spesa di euro 850mila euro. L'intervento dovrebbe quindi porre fine ai gravi disagi che per decenni hanno interessato alcune zone, in special modo via Montesanto. «Il nostro impegno continua» rimarca il primo cittadino. Sul versante invece dell'edilizia scolastica sempre Tavaglione rivela che si è a buon punto per il completamento e la sistemazione della

parte esterna del nuovo edificio scolastico. A tal proposito nella mattinata di martedì scorso 3 ottobre, una delegazione composta dai tecnici della Provincia di Foggia (arch. Emanuele Bux, dirigente settore edilizia scolastica), dal direttore dei lavori Denis Decembrino, dal titolare della ditta esecutrice dei lavori Nicola Perrone e i suoi tecnici e dallo stesso sindaco, ha effettuato un sopralluogo per verificare lo stato dell'arte dei lavori e per accertare le somme necessarie per la sistemazione esterna dell'edificio scolastico in questione. Nel pomeriggio al termine della riunione nella sede di Palazzo Dogana a Foggia, il presidente Francesco Miglio ha ufficializzato la piena disponibilità all'adozione di una delibera presidenziale per l'assegnazione dei fondi necessari per completare e sistemare l'edificio, il quale è ormai prossimo ad espletare la sua



Peschici

importante funzione. L'atto formale è atteso a giorni. Tanto che il sindaco si sbilancia: «Sono lieto di annunciare questo importante risultato» e stata la dichiarazione di Tavaglione.

Francesco Troia



Da sinistra Bocchella, Riccardi e Mazzone

vizi integrati culturali e turistici, comunicazione e promozione integrata con l'obiettivo di stimolare la fruizione culturale ed incrementare la produzione culturale negli ambiti «Io Sono Bellezza», «Io Sono Buono», «Io Sono Politi», «Io Sono Sacro».

Per la scelta del partner tecnico, il Comune di Manfredonia, tra i primi in assoluto in Italia, ha adottato una procedura all'avanguardia nel percorso di valorizzazione amministrativa del patrimonio culturale, ovvero scegliendo un partner tecnico e non un fornitore di servizi per la

«Zona economica speciale pure qui»

Confindustria con Cgil, Cisl e Uil: «La Regione chieda la Zes per l'Adriatico meridionale»

«Condizioni di vantaggio per nuovi investimenti sulla logistica fino a Manfredonia»

La Puglia ha avuto due autorità portuali per la particolare conformazione del territorio che si estende lungo due mari (ionio e Adriatico). Ora la Regione dovrà adoperarsi per ottenere anche due Zes, zone economiche speciali - una già riconosciuta sullo Ionio, l'altra adesso per l'Adriatico. L'appello al presidente Emiliano è di Confindustria Foggia e delle segreterie territoriali di Cgil, Cisl e Uil che sottolineano l'opportunità per nuovi investimenti sul territorio in grado di intercettare lo straordinario momento di sviluppo per la logistica e i trasporti che si intendono incentivare. «Nei porti transfrontalieri lungo la cosiddetta "Via della seta"» rilevano sono già operanti Zone economiche speciali in Bulgaria, Croazia e Grecia, oltre che i porti franchi di Trieste e Venezia. Privare l'intero asse adriatico di una Zes significherebbe penalizzare e mortificare le possibilità di sviluppo della portualità nell'Adriatico meridionale, dove vi sono zone da potenziare come quelle dei porti di Brindisi e Manfredonia, oltre che di Bari. Allo stesso tempo, una Zes dell'Adriatico meridionale potrebbe rappresentare lo strumento per coinvolgere anche territori disagiati di altre regioni, come il Molise e la Basilicata, in un progetto di sviluppo, più ampio e condiviso, all'interno del difficile contesto economico del Mezzogiorno.

Secondo Cgil, Cisl, Uil e Confindustria Foggia, la Zes dell'Adriatico me-

ridionale «rappresenterebbe, altresì, uno straordinario facilitatore degli investimenti indirizzati alle progettualità prospettate dal modello di industria 4.0., fondamentale per una politica di potenziamento del sistema industriale del nostro territorio e per coniugare lavoro, salute, sicurezza e progresso tecnologici. Attraverso il protagonismo e l'identificazione (dirigenti delle organizzazioni, che si esercita nelle relazioni sindacali, industriali) e nella contrattazione di secondo livello aziendale e territoriale».

«Una Zona economica speciale che metta insieme i territori pugliesi che si affacciano sui porti di Brindisi, Monopoli, Bari, Barletta e Manfredonia, permetterebbe a quelle aree disgiunte di usufruire delle condizioni di vantaggio per incentivare gli investimenti, lo sviluppo e l'occupazione, previste dalla nuova normativa in materia». Per i sindacati confederali e Confindustria Foggia, «le recenti misure approvate dal Governo e contenute nel "decreto per il Sud" possono e devono determinare elementi di crescita anche per le aree economicamente disagiate insistenti nei territori da Foggia a Brindisi». Cgil, Cisl, Uil e Confindustria Foggia auspicano infine che «tale importante misura possa riguardare non solo l'area di Taranto, ma l'intero territorio pugliese attraverso la valorizzazione della ramificata rete portuale esistente. Obiettivo del governo regionale pugliese dev'essere quello di arrivare alla costituzione di una seconda Zes per la Puglia Adriatica e al contestuale stanziamento - sottolineano i segretari territoriali Maurizio Carmeno, Emilio Di Conza e Gianni Ricci ed il presidente di Confindustria Gianni Rotico - di risorse finanziarie aggiuntive ad essa specificamente dedicate».



PORTO INDUSTRIALE
Lo scalo sipontino, uno dei tre vertici della nuova Autorità di sistema dell'Adriatico con Bari e Brindisi

FIERA DEDICATO DALL'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO. E AL «TATTOO» VIA AL FINE SETTIMANA CON IL «DJ CONTEST»

Un foglietto per il «prete degli ultimi»

Oggi la presentazione, il salone della Numismatica ricorda don Antonio Silvestri

L'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato ha dedicato un foglietto erminofilo al prete foggiano don Antonio Silvestri, il sacerdote degli ultimi. La presentazione stamane alle ore 11 nella sala del consiglio della fiera in occasione del XXXIX Salone della Filatelia e della Numismatica. Il foglietto è stato realizzato dall'artista del denaro filatelico dell'Ipsa, Maria Carmela Perrini. Alla presentazione parteciperanno Pasquale Fracassi, Circolo filatelico Numismatico dauno; Raimondo Ursalti, segretario generale dell'ente Fiera di Foggia; Alberto Marmile, Istituto poligrafico e Zecca dello Stato; Maria Carmela Perrini, centro filatelico Ipsa; don Tonino Tenace, Confraternita Sant'Eligio di Foggia, per il profilo biografico di don Antonio Silvestri. Il foglietto erminofilo verrà offerto in omaggio ai visitatori

dello stand Ipsa presso il quale saranno in vendita per la collezione numismatica 2017, la moneta da 5 euro (colinard) bimetallica dedicata a Totò e la moneta da 5 euro in argento Proof dedicata a Francesco De Sanctis (il cui ritratto è tratto da un'opera dell'artista foggiano Francesco Saverio Altamura).

Sempre in fiera oggi al "Fovea Tattoo Show", la fiera dedicata all'attività di tatuaggio con tatuatori provenienti da tutta Italia, è il giorno del «dj contest». L'iniziativa si tiene anche domani e sabato nel quartiere fieristico, nell'ambito della 39ª edizione dell'«Ottobre dauno» dalle ore 10 alle 22. «Il team

dell'emittente radiofonica Radio Novas 97, che trasmette dalle frequenze 97FM in Foggia e provincia e in streaming su radionovas97.it, seguirà l'intero evento da vicino - informa una nota - con

dirette e interviste e organizzerà un Dj Contest che si terrà all'interno dell'ente Fiera. Il nostro compito - conclude Radio Nova - sarà quello di assicurarvi, come sempre, ottimo intrattenimento, nella cornice di un mondo intrigante e magnetico come quello del tattoo. Ricordiamo a tutti i curiosi che l'ingresso è gratuito e che sarà occasione per tutti di informarsi, tatuarsi, curiosare, chiedere, ammirare».



The Medi Telegraph

Taranto, parte settimana prossima l'Agenzia per il lavoro in porto

Taranto - Partirà la prossima settimana l'Agenzia del lavoro portuale istituita dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio dopo il decreto legge Mezzogiorno varato dal Governo a dicembre scorso e convertito in legge dal Parlamento a febbraio. Lo ha annunciato il presidente dell'Authority, Sergio Prete, che ha incontrato i sindacati confederali. L'Agenzia serve a ricollocare, dopo una fase di formazione, gli ex dipendenti di Taranto container terminal (Tct), partecipata da Evergreen e in liquidazione da giugno 2015, in nuove attività di impresa nel porto. I 520 sono ora in mobilità dopo alcuni anni di cassa integrazione.

«Più specificamente - dicono Cgil, Cisl e Uil Taranto - si sono concretate le intese a che si avviino le iscrizioni dei lavoratori ex Tct negli elenchi secondo le modalità che sono state dettagliatamente illustrate e che sono contenute nella bozza di Regolamento per «l'iscrizione e la permanenza dei lavoratori negli elenchi detenuti e gestiti dall'Agenzia per la somministrazione del lavoro portuale e per la riqualificazione professionale». Per quanto attiene alla definizione degli aspetti più eminentemente operativi un nuovo incontro è previsto per lunedì 9. Il presidente dell'Authority del Mar Ionio, Sergio Prete, ha reso noto che incontrerà la struttura regionale diretta dall'assessore al Lavoro, Sebastiano Leo, «per una prima valutazione sugli interventi formativi da condurre, cui seguirà il confronto sindacale».

Ai nastri di partenza l'Agenzia lavoro portuale

Prete: stiamo valutando le offerte giunte per il molo polisettoriale

● Partirà la prossima settimana l'Agenzia del lavoro portuale istituita dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio dopo il decreto legge Mezzogiorno varato dal Governo a dicembre scorso e convertito in legge dal Parlamento a febbraio. Lo ha annunciato il presidente dell'Authority, Sergio Prete, che ha incontrato i sindacati confederali. L'Agenzia serve a ricollocare, dopo una fase di formazione, gli ex dipendenti di Taranto container terminal (Tct), partecipata da Evergreen e in liquidazione da giugno 2015, in nuove attività di impresa nel porto. I 520 sono ora in mobilità dopo alcuni anni di cassa integrazione.

Più specificamente - dicono Cgil, Cisl e Uil Taranto in una nota - si sono concretate le intese per avviare l'iscrizione dei lavoratori ex Tct negli elenchi. Per quanto attiene alla definizione degli aspetti più eminentemente operativi, le parti, dicono i sindacati, si incontreranno nuovamente lunedì 9 con l'amministratore dell'Agenzia, Gianfranco Labate. «L'incontro - si afferma - ha poi trattato tutti gli aspetti che attengono agli interventi di formazione a favore dei lavoratori, il cui ba-

gaglio professionale dovrà essere rivisitato anche alla luce delle esigenze che verranno rappresentate dai nuovi soggetti imprenditoriali che opereranno sullo scalo jonico. Atteso che la positività dei processi formativi influenzerà i per-

corsi di ricollocazione dei lavoratori, è stato evidenziato - sottolineano i sindacati - come gli stessi devono formare oggetto di una proposizione specifica, alta e qualificata, opportunamente concertata tra l'Adsp e le organizza-

zioni sindacali, da porre all'attenzione del governo regionale, cui è deputata l'adozione dei relativi in-

terventi». Con l'assessore regionale al Lavoro, Sebastiano Leo, il presidente dell'Authority, Sergio Prete, ha compiuto «una prima

valutazione sugli interventi formativi da condurre, cui seguirà il confronto sindacale». «L'azione formativa verrà ripresa poi dall'Agenzia che strutturerà i percorsi permanenti di formazione, di aggiornamento e di riconver-

sione».

Prete ha poi fatto il punto della situazione «in relazione alle diverse manifestazioni di interesse che iniziano a determinarsi per il rilascio della concessione sull'uso della banchina del molo polisettoriale, considerato - si evidenzia - che, con la consegna delle ultime due opere infrastrutturali (strada dei moli, opere accessorie alla pista logistica), si sono poste le premesse per una piena agibilità dello scalo». Prete ha anche detto «che a breve sarà possibile valutare la fattibilità delle proposte attraverso l'esame dei diversi piani industriali presentati». Infine, circa la possibilità di una Zona economica speciale unica tra Taranto e la Basilicata, Prete e i sindacati «hanno convenuto sull'opportunità di esaminare approfonditamente tale opportunità, mediante un confronto immediato sul territorio con le istituzioni e la politica al fine - si sottolinea - di poter puntualizzare meglio le esigenze dell'area ionica in modo che la proposta istitutiva delle Zone economiche speciali rappresenti realmente un'opportunità di sviluppo economico e sociale per questa provincia».

Porti:Gioia T.,Inps, ok iter per indennità a ex lavoratori

"Coinvolti per soluzione tutti i livelli Istituto previdenza"



(ANSA) - CATANZARO, 5 OTT - E' stata completata dalla Direzione provinciale Inps di Reggio Calabria l'attività istruttoria relativa alla liquidazione dell'Indennità di mancato avviamento al lavoro (Ima) per il mese di agosto 2017 e delle istanze di accesso al Fondo di Tesoreria da erogare a circa 370 ex lavoratori della Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro.

Lo rende noto un comunicato della sede regionale Inps della Calabria.

"Tutti i livelli dell'Inps, nazionale, regionale e provinciale - è detto nel comunicato - sono stati coinvolti per dare soluzione ad una problematica che, già al suo esordio, s'è configurata ad alto impatto sociale. Il complesso iter amministrativo, unico nella sua fattispecie, è stato efficacemente semplificato, in un percorso condiviso, al fine di garantire tempestività e trasparenza all'intera operazione.

Pertanto, la sede Inps di Reggio Calabria, in accordo con le Rsu, Rsa e organizzazioni sindacali effettuerà un'apertura straordinaria degli uffici, per consentire la determinazione e la definizione di ogni spettanza rispondente ai requisiti richiesti. Gli interessati potranno verificare, consultando direttamente l'apposita procedura tramite Pin dispositivo, gli estremi del pagamento di propria spettanza".

Gioia Tauro «storia triste e il futuro ci preoccupa»

GIOIA TAURO - «C'è il porto di Gioia Tauro o c'era il porto di Gioia Tauro?» si chiede il Coordinamento portuali Sul di Gioia Tauro.

«Questo - sostiene una nota - è il vero dilemma. Dopo sette anni di cassa integrazione, trasformata in mobilità, il 31 Luglio scorso l'epilogo: 377 lavoratori licenziati. Una storia triste, scritta da tempo, che non è stata affrontata nel modo giusto per diminuire il numero degli esuberanti. Ma adesso è il futuro che ci preoccupa, quello che vediamo non può essere accettato, il numero dei container movimentati sono al minimo storico, nessun investimento previsto per rinnovare un parco mezzi obsoleto, ed una operatività dove la confusione tra i lavoratori regna sovrana, il terminal vive il momento più buio della sua storia».

(continua a pagina 2)

dei traffici mondiali, occorre necessariamente operare in questa direzione e che tutti i soggetti preposti forniscano il loro contributo fattivo, come la Regione Calabria che ha già stanziato ingenti somme per la realizzazione del bacino di carenaggio. L'obiettivo comune deve essere quello di creare tutte le condizioni per ricollocare al più presto nelle nuove attività tutto il personale confluito nell'Agenzia per il Lavoro portuale. È necessario aumentare la competitività del terminal per dare ai lavoratori, alle loro famiglie e alla Calabria una prospettiva per il loro futuro» conclude il Coordinamento portuali Sul.

Gioia Tauro storia triste

«Adesso dobbiamo lavorare - aggiunge il Coordinamento - per assicurare il lavoro a questi lavoratori licenziati e un salario dignitoso e adeguato: dare stabilità all'Autorità portuale con la nomina del presidente: bisogna intervenire a sganciare l'Autorità dai porti siciliani: bisogna fare la diversificazione delle attività portuali: bisogna pretendere gli investimenti preannunciati al Mit da Met e da Msc.

Hanno voluto i licenziamenti: ora devono fare il resto e mantenere gli impegni sugli investimenti assunti nelle sedi istituzionali. Nessuno pensi che è finita qui. Aggiustati i bilanci bisogna rispettare i lavoratori rimasti in forza in azienda e quelli che stanno fuori produzione: si deve pensare ad un contratto di secondo livello che esoneri dai doppi turni con una nuova organizzazione del lavoro e ridistribuisca il lavoro agli inoccupati e gli utili a tutti i lavoratori che operano. Questo è il compito dei sindacati, ma è anche il compito dell'Autorità portuale. Un'Autorità che per fare questo ha bisogno di una guida politica, di un presidente forte politicamente, competente e intraprendente. La gestione tecnica, se pur portata avanti egregiamente, non può garantire lo sviluppo e il rilancio dell'area».

«Se davvero si vuole riproporre con forza lo scalo gioiese al centro

augusta

«Autorità portuale lontana dal territorio»

Augusta. I territori comunali sarebbero scollegati dall' **Autorità di sistema portuale** qualora venisse attuato il decreto correttivo della riforma delle **Autorità portuali**. Ne è convinta l' Anci che ha riunito, pertanto, i sindaci dei Comuni sede di **Autorità portuale**. All' incontro ha partecipato il primo cittadino di Augusta, Cettina Di Pietro, che riferisce di aver convenuto con i sindaci e i rappresentanti delle amministrazioni dei Comuni di **Messina**, Genova, Pescara, La Spezia e Monfalcone sulla portata negativa che tale provvedimento avrebbe nei confronti dei territori riguardo alla loro rappresentatività in seno alle Port Authority.

«Il decreto correttivo - spiega Cettina Di Pietro - prevede che il sindaco del Comune sede di **Autorità Portuale** non può più nominare un rappresentante del proprio territorio, portatore e conoscitore degli interessi locali, tra i componenti del comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale**. Questa previsione non fa altro che trasformare le **Autorità portuali** in soggetti economici sempre più lontani e disconnessi dai territori». Il sindaco di Augusta sottolinea che il giudizio negativo sul decreto espresso dagli intervenuti alla riunione è stato unanime. «Mi auguro che il decreto correttivo prima di essere approvato venga rivisto e integrato con le indicazioni dei sindaci».

L' Anci con un comunicato ufficiale rende noto che la consulta dell' associazione dei Comuni italiani ha elaborato proposte da portare all' attenzione del governo che riallineano la gestione dei porti al dialogo con il territorio».

A. s.

Il Secolo XIX

Container, fine anno ricco per i porti mediterranei

Nord Europa in sofferenza, Sud in ripresa. Scali liguri favoriti

GENOVA. Tacchino meglio farcito e Natale più ricco: negli Stati Uniti i prossimi mesi, tra festa del Ringraziamento e regali, il consumatore americano, più ottimista che in passato e sorretto dai dati positivi dell'occupazione, correrà a comprare. La spiegano semplicisticamente gli analisti di Xeneta, confortati però anche dai numeri dell'import nel settore contenitori: le previsioni per ottobre dicono che i volumi aumenteranno del 13% e che ci sarà un rush, una corsa forsennata agli acquisti proprio in concomitanza con le feste. Ottobre andrà bene quindi, ma novembre e dicembre saranno ancora meglio. «Paradossalmente la dottrina di Trump basata sull'America First ha ottenuto lo stesso effetto che si era prefissata, ma attraverso un percorso totalmente opposto» spiega Giordano Bruno Guerrini, segretario generale Iedi Cisco (Council of intermodal **shipping** Consultants) autorità in materia di container e non solo. «Per l'industria americana al momento è meglio comprare un container in Asia, magari made in China, che all'interno del territorio degli Usa e sostenerne il costo il tra sporto dentro i confini: è più conveniente».

Anche questo spiega il boom dell'import: alcuni contenitori sono vuoti e serviranno per «immagazzinare merce, ma altri arrivano proprio per far fronte alla domanda». Il successo americano è confortato dall'ultimo trimestre dei noli: per un container da 40 piedi adesso si paga il 13% in più. In Europa invece il Natale sarà più magro: la disoccupazione nell'eurozona rimane alta e ci sono timori per la Brexit. «Quelli che un lavoro non ce l'hanno o vivono nella precarietà, difficilmente decideranno di spendere molti soldi per le festività che così non riusciranno a trainare i consumi e quindi a far salire i volumi di merce nei porti» dice Patrik Berglund, ceo di Xeneta. Domanda bassa e poca fiducia nel futuro incideranno dunque anche sullo **shipping**. «L'analisi è corretta se però consideriamo i porti del Nord Europa che stanno perdendo terreno: una certa ripresa, se sommiamo import ed export, la riusciamo comunque a vedere. Nel Mediterraneo però le cose vanno diversamente. E, per fortuna, in meglio» spiega ancora Guerrini. Il Sud Europa cresce «e alcuni fattori lo dimostrano: il Pireo aumenta e nei porti italiani se non ci fosse fiducia nel futuro, non si realizzerebbero infrastrutture come quella di Vado». In una classifica dei top 15 pubblicata da Cemil (Centre for Eurasian Maritime & Inland Logistics) Genova e Barcellona hanno segnato un inizio di anno da record: il capoluogo ligure vanta +13,3%, mentre lo scalo catalano cresce di oltre 20 punti. Al terminal genovese del Vte nei nove mesi del 2017, hanno registrato un aumento dei volumi del 15,5%. Il pessimismo degli analisti si basa su due fattori: il principale armatore al mondo, Maersk, ha deciso di tagliare del 10% la capacità sulla rotta Asia - Europa. E poi i noli che sono ancora in calo, «con una discesa del 10% registrata tra luglio e settembre».

Tutti indicatori di sofferenza del Northern Range, dove forse il Natale sarà più magro.

SIMONE GALLOTTI

In gara a Rotterdam il dragaggio del canale

ROTTERDAM - Una gara per dragare ed aumentare il pescaggio del canale "Nieuwe Waterweg" e del bacino "Botlek" è stata lanciata nei giorni scorsi dalla Direzione generale per i Lavori Pubblici e l'Acqua olandese (Rijkswaterstaat) e dall'**Autoris portuair** di Rotterdam.

I lavori prevedono mediamente un metro e mezzo di escavo dei fondali lungo un tratto di 25 km. «È un passo necessario che migliorerà l'accessibilità dell'area portuale Botlek» afferma l'**Autoris portuair**. L'escavo inizierà nella primavera del 2018 e dovrebbe concludersi dopo sei mesi. I lavori vanno nella direzione di favorire uno sviluppo sostenibile del porto, di migliorare la qualità della rete di vie navigabili che ad esso fanno capo. «Le tanker, quelle considerate di media dimensione, e le bulk hanno sempre più bisogno di fondali adatti per il loro passaggio. L'escavo permetterà così alle nuove navi "Panamax"

(continua a pagina 2)

In gara a Rotterdam

ed "Aframax" di navigare lungo il Nieuwe Waterweg, il canale che collega il porto al mare, senza alcuna restrizione», ha dichiarato Willy Dekker, direttore del "Rijkswaterstaat". Per sviluppare l'attività portuale nel bacino Botlek, dobbiamo continuamente investire

sia in manutenzione che nel rinnovare questa storica area portuale», ha dichiarato il dirigente dell'**Autoris**, Ronald Paul.

Nel bando sono previste tre diverse quote da raggiungere. I fondali del Botlek saranno portati da 14,5 metri fino a 15,90 metri. Il primo tratto del canale Nieuwe Waterweg, da Hoek van Holland a Maassluis, verrà portato da 15 metri a 16,20 metri. La seconda se-

zione fino al tunnel del Benelux dovrà avere una profondità garantita di 16,40 metri rispetto ai precedenti 14,5 metri. Dopo i lavori le navi con pescaggio fino a 15 metri potranno navigare in porto senza alcun problema. Considerato che oggi le navi con pescaggio di 14,90 metri possono già navigare attraverso il nuovo Canale di Panama, ne discende che tutte quelle della classe "New Panamax" potranno raggiungere il Botlek senza alcuna limitazione.

MONOPOLI GLI ADDETTI ALLO SCALO MARITTIMO CHIAMANO IN CAUSA IL COMUNE CON UN DOCUMENTO «INFUOCATO»

Gli operatori portuali alzano la voce «Giù le mani dal Molo Margherita»

Levata di scudi di fronte alla prospettiva di destinarlo ai diportisti

EUSTACHIO CAZZORLA

● **MONOPOLI.** Molo Margherita in concessione alla «Titi shipping srl» di Brindisi? La notizia ieri ha fatto il giro della città insieme a un documento sintetizzato in anteprima e che porta la firma di tutti gli operatori portuali. Si tratta di un avviso pubblico per la concessione del Molo Margherita con annessa area assevitata per l'ormeggio delle imbarcazioni da diporto in transito. Un avviso del 4 settembre scorso, pubblicato il 18 settembre e rivolto all'attuale gestore del porto, la ex Apl, **Autoparte portuale del Levante**.

Il rischio, secondo i firmatari del documento, è che la storica passeggiata di Molo Margherita possa essere chiusa alla fruizione pubblica.

L'assessore comunale all'urbanistica, Stefano Lacatena, ribadisce il concetto per cui l'amministrazione sul porto ha solo la possibilità di emettere un parere in merito alla questione e che sta tenendo in considerazione anche le istanze degli operatori. La «Titi» avrebbe chiesto 120 metri del Molo Margherita mentre il Comune ritiene che almeno 40 metri andrebbero lasciati liberi per il normale ormeggio carico e scarico, oltre alla necessità di una banchina di emergenza per le navi in transito in caso di tempesta. Mancano in quell'area i ser-

vizi, e l'accessibilità con le auto non è agevole.

Gli operatori portuali hanno già annunciato nel documento che «intendono svolgere le proprie osservazioni all'avviso pubblico in oggetto indicato, svolgendo preliminarmente una ricostruzione dell'attuale situazione». E ricordano che con avviso pubblico del 25 gennaio 2012 l'allora **Autoparte portuale** di Bari, d'intesa con il Comune, emise un avviso pubblico per la realizzazione e la gestione di un approdo turistico da realizzarsi nell'area del Molo Margherita. Arrivarono 4 domande e progetti (da realizzare a proprie spese) dalla Atti Sea Sportthing Yacthing srl e altri, Napi srl e Viro Mare, Vela Club Monopoli, Ditta Vincenzo Sapunara. Dopo avere ammesso alla partecipazione tali istanze, il Comune indisse la conferenza di servizi per l'esame dei progetti preliminari. Dopo i primi incontri, dal 25 settembre 2013 la conferenza non è stata più convocata e **Autoparte portuale** non ha riscontrato le osservazioni pervenute e il tavolo tecnico non è mai stato convocato», ribadiscono gli operatori portuali. Ma la giunta comunale il 28 febbraio 2014 ha approvato un atto di indirizzo in merito.

Ci si domanda, ora: se quel tratto di molo antistante il Castello sarà affidato alla «Titi» allo scopo di realizzare un punto di ormeggio per i diportisti, i pescherecci e le altre imbarcazioni dove dovranno ormeggiare? Il timore è l'utilizzo privatistico di un bene di interesse pubblico.

UNA PROCEDURA «SOSPESA»

La categoria si appella all'avviso pubblico del 2012 sfociato in una conferenza di servizi «dimenticata»