Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 8,9 e 10/7/2017

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Dai Porti:

Trieste:

"...Accordo sui trasporti Marittimi Cina UE..." (L'Informatore Navale, IlNautilus, Corriere Marittimo, Ansa, The EMdi Telegraph, Il Piccolo)

"...Primo porto franco d'Europa..." (La Stampa)

"...stop al terminal traghetti della Teseco..." (The Medi Telegraph)

Venezia:

"...un anno in più per regolare navi e turismo..." (Il Messaggero)

Genova:

"...processo Pieracci..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Ancona:

"...al via stagione partenza da Ancona ..." (Ansa)

Livorno:

"...fuoco incrociato sul segretario..." (Il Telegrafo)

"...Darsena Europa..." (Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)

"...Vespucci, buone notizie..." (La Gazzetta Marittima)

"...si discute di cura del ferro..." (L'Informatore Navale)

"...Sempre meno crocieristi scelgono il giro dei fossi..." (Il Tirreno)

Bari:

"...in puglia una Zes unica..." (Quotidiano di Puglia, La Gazzetta del Mezzogiorno)

Brindisi:

"...Autorità Portuale, si va avanti..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

Taranto:

"...molo polisettoriale..." (The Medi Telegraph, La Gazzetta di Taranto)

Gioia Tauro:

"...I fari del Consiglio sul Piano portuale..."(Gazzetta del Sud)

"...Tracollo Gioia Tauro, Oltre le banchine solo capannoni vuoti..." (La Stampa, La Gazzetta del Sud)

"...Il professore Russo è l'ago della bilancia di Mario Oliverio..."

(Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...la crisi di Cagliarti..." (La Stampa)

Messina:

"...una scultua accoglierà i turisti..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Sede AdSP, sospeso il Decreto dal Cga..." (Siracusa News, La Nota 7, Gazzetta del Sud, Tempo Stretto, Giornale di Sicilia, La Sicilia, Messina Magazine, Live Sicilia, La Gazzetta Augustana)

"...Punta Cugno esclusa dalla via della seta..." (Giornale di Sicilia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 8,9 e 10/7/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

ACCORDO SUI TRASPORTI MARITTIMI CINA-UE:IL PORTO DI TRIESTE OSPITA LA 14.MA E-DIZIONE DELL'INCONTRO ANNUALE

D'Agostino: un onore per l'Authority ospitare un incontro di settore così strategico e un'opportunità unica per illustrare le potenzialità di Trieste per la Nuova Via della Seta

Trieste, 9 luglio 2017 – L'AdSP del Mare Adriatico Orientale in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ospiterà nei prossimi giorni presso la Torre del Lloyd, la 14ma edizione dell'incontro annuale per l'implementazione dell'accordo sui trasporti marittimi UE-Cina.

Siglato nel 2002, l'accordo di settore UE-Cina intende migliorare nell'interesse degli operatori economici delle parti le condizioni nelle quali si svolgono le operazioni di trasporto marittimo di merci destinate e provenienti dalla Cina. Si basa sui principi della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo e sul principio del trattamento non discriminatorio in relazione all'utilizzo dei servizi portuali ed ausiliari. L'Accordo promuove inoltre la cooperazione tra UE e Cina su questioni di sicurezza marittima e formazione del personale.

L'incontro, che si svolge alternativamente in Cina e nell'Unione Europea con cadenza annuale, costituisce il terreno ideale per uno scambio d'informazioni e opinioni sul settore e per facilitare i contatti tra gli operatori e le autorità marittime. Le due delegazioni presenti a Trieste saranno composte da rappresentanti del ministero cinese dei Trasporti, della direzione generale dei Trasporti e Mobilità della Commissione e di Stati membri dell'Unione, tra cui l'Italia, oltre che dell'Associazione degli armatori cinesi e dell'Ecsa (Associazione degli armatori della Comunità europea).

TRASPORTI MARITTIMI CINA-UE: IL PORTO DI TRIESTE OSPITA LA 14.MA EDIZIONE DELL'INCONTRO ANNUALE

TRIESTE – L'AdSP del Mare Adriatico Orientale in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ospiterà nei prossimi giorni presso la Torre del lloyd, la 14ma edizione dell'incontro annuale per l'implementazione dell'accordo sui trasporti marittimi UE-Cina.

Siglato nel 2002, l'accordo di settore UE-Cina intende migliorare nell'interesse degli operatori economici delle parti le condizioni nelle quali si svolgono le operazioni di trasporto marittimo di merci destinate e provenienti dalla Cina. Si basa sui principi della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo e sul principio del trattamento non discriminatorio in relazione all'utilizzo dei servizi portuali ed ausiliari.

L'Accordo promuove inoltre la cooperazione tra UE e Cina su questioni di sicurezza marittima e formazione del personale.

L'incontro, che si svolge alternativamente in Cina e nell'Unione Europea con cadenza annuale, costituisce il terreno ideale per uno scambio d'informazioni e opinioni sul settore e per facilitare i contatti tra gli operatori e le autorità marittime. Le due delegazioni presenti a Trieste saranno composte da rappresentanti del ministero cinese dei Trasporti, della direzione generale dei Trasporti e Mobilità della Commissione e di Stati membri dell'Unione, tra cui l'Italia, oltre che dell'Associazione degli armatori cinesi e dell'Ecsa (Associazione degli armatori della Comunità europea).

Il programma della due giorni di lavori sarà anticipato da un incontro con i vertici dell'Authority e da una visita presso le infrastrutture dello scalo giuliano. I migliori auguri per una proficua collaborazione giungono dal presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino, che ha voluto sottolineare come negli ultimi mesi si stia sviluppando su Trieste un forte interesse da parte delle Istituzioni cinesi. "Siamo onorati di ospitare un evento così strategico.

Il porto ha potenzialità formidabili, che finalmente siamo in grado di rilanciare e comunicare agli investitori stranieri: eccellenti collegamenti ferroviari su scala europea, che rendono Trieste unico scalo italiano con vocazione internazionale; fondali naturali di 18 metri per accogliere le grandi navi oceaniche; un punto franco da valorizzare ed alleanze importanti come quella recentemente siglata con il porto di Duisburg, collocato strategicamente rispetto alla Nuova Via della Seta marittima e terrestre".

Il porto di Trieste dunque non farà solo da setting per l'importante meeting dell'organismo multilaterale del settore marittimo, ma avrà anche l'opportunità di far conoscere le sue peculiarità ed il ruolo che può giocare come punto privilegiato di accesso in Europa per la Belt and Road Initiative.

Corriere Marittimo

Trasporti marittimi: Accordo UE-Cina, incontro a Trieste

TRIESTE- Il porto di Trieste sta accrescendo il proprio interesse da parte delle istituzioni cinesi, a conferma di questo si svolgerà nei prossimi giorni, nel porto giuliano, **la 14ma edizione dell'incontro annuale per l'implementazione dell'accordo sui trasporti marittimi UE-Cina.** L'iniziativa realizzata dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale in collaborazione con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si terrà presso la Torre del lloyd.

"*Siamo onorati di ospitare un evento così strategico.*" **Ha dichiarato Zeno D'Agostino presidente del'AdSP di Trieste,** *"Il porto ha potenzialità formidabili, che finalmente siamo in grado di rilanciare e comunicare agli investitori stranieri: eccellenti collegamenti ferroviari su scala europea, che rendono Trieste unico scalo italiano con vocazione internazionale; fondali naturali di 18 metri per accogliere le grandi navi oceaniche; un punto franco da valorizzare ed alleanze importanti come quella recentemente siglata con il porto di Duisburg, collocato strategicamente rispetto alla Nuova Via della Seta marittima e terrestre*".

L'incontro annuale per l'implementazione dell'accordo sui trasporti marittimi UE-Cina, siglato nel 2002, **intende migliorare l'interesse degli operatori economici delle parti in merito alle condizioni nelle quali si svolgono le operazioni di trasporto marittimo di merci destinate e provenienti dalla Cina**. L'accordo si basa sui principi della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo e sul principio del trattamento non discriminatorio in relazione all'utilizzo dei servizi portuali ed ausiliari. Promuove inoltre la cooperazione tra UE e Cina su questioni di sicurezza marittima e formazione del personale.

L'incontro, che si svolge alternativamente in Cina e nell'Unione Europea con cadenza annuale, costituisce il terreno ideale per uno scambio d'informazioni e opinioni sul settore e per facilitare i contatti tra gli operatori e le autorità marittime. **Le due delegazioni presenti a Trieste saranno composte da rappresentanti del ministero cinese dei Trasporti, della direzione generale dei Trasporti e Mobilità della Commissione e di Stati membri dell'Unione, tra cui l'Italia, oltre che dell'Associazione degli armatori cinesi e dell'Ecsa (Associazione degli armatori della Comunità europea).**

Il programma della due giorni di lavori sarà anticipato da un incontro con i vertici dell'Authority e da una visita presso le infrastrutture dello scalo giuliano. I migliori auguri per una proficua collaborazione giungono dal presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino, che ha voluto

Corriere Marittimo

Delrio-Autostrade: Accordo UE sbloccati i fondi

Previsto lo sblocco di interventi strategici come il Passante di Genova, in Piemonte, come il completamento dell'Asti-Cuneo, in Toscana e in Emilia, con il triplicamento e quadruplicamento dell'A1

ROMA - "*Abbiamo raggiunto a Bruxelles un accordo di principio di portata storica, nel pieno rispetto delle norme europee, per garantire crescita e concorrenza, investimenti strategici sulla rete autostradale e calmieramento delle tariffe*". Così il **ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti,Graziano Delrio,** dopo l'incontro con la **Commissaria europea alla Concorrenza, Margarethe Vestager.** "*Abbiamo lavorato con la massima cooperazione* – spiega Delrio – *e l'Italia si è dimostrata partner affidabile nel pieno rispetto delle regole dell'Europa*".

La roadmap che emerge dall'incontro, preparato in mesi di contatti, si articola in vari punti. In primo luogo **investimenti** per favorire la crescita economica e la concorrenza, proteggendo i consumatori da tariffe non sostenibili, con un rallentamento dell'aumento tariffario che non andrà al di là dello 0,5% annuo oltre l'inflazione. E' previsto lo **sblocco di interventi strategici che insistono sulla rete Ten-T per oltre 10 miliardi che mirano al completamento della rete autostradale.** Si tratta di opere essenziali e già previste nell'Allegato al Del 2017 del ministero "*Connettere l'Italia*": **in Liguria, come il Passante di Genova, in Piemonte, come il completamento dell'Asti-Cuneo, in Toscana e in Emilia, con il triplicamento e quadruplicamento dell'A1,** che rafforzeranno le performance del settore economico. Si guarda al **2030 come scadenza per il completamento di una rete integrata del Nord-Ovest costituita da Torino-Milano, Torino-Piacenza, Torino-Ivrea e Asti-Cuneo.** Viene garantito il rispetto dei principi del mercato interno, con la messa a gara in tempi brevi delle concessioni per la TorinoIvrea e la Torino-Piacenza. Si prevede una rimodulazione della concessione con proroga al massimo per 4 anni, in linea con parametri europei, della Torino-Milano e degli interventi di Aspi per consentire il rallentamento tariffario. Da ultimo, riscontro positivo da parte della Commissione per gli interventi sull'Autostrada dei Parchi, per 2,5 mld, volti alla messa in sicurezza post terremoto. La roadmap apre la strada a una notifica di aiuti di Stato che il Governo italiano depositerà a breve presso la Commissione che dovrà esprimersi in merito.

Porti: a Trieste incontro su accordi marittimi Cina Ue

D'Agostino, opportunità unica per potenzialità Nuova via Seta

(ANSA) - TRIESTE, 9 LUG - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ospiterà nei prossimi giorni presso la Torre del Lloyd, a Trieste, la 14.ma edizione dell'incontro annuale per l'implementazione dell'accordo sui trasporti marittimi UE-Cina.

Siglato nel 2002, l'accordo intende migliorare nell'interesse degli operatori economici delle parti le condizioni nelle quali si svolgono le operazioni di trasporto marittimo di merci destinate e provenienti dalla Cina. Si basa sui principi della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo e sul principio del trattamento non discriminatorio in relazione all'utilizzo dei servizi portuali ed ausiliari. L'Accordo promuove inoltre la cooperazione tra UE e Cina su questioni di sicurezza marittima e formazione del personale.

L'incontro, che si svolge alternativamente in Cina e nell'Unione Europea con cadenza annuale, costituisce il terreno ideale per uno scambio d'informazioni e opinioni sul settore e per facilitare i contatti tra gli operatori e le autorità marittime. Le due delegazioni presenti a Trieste saranno composte da rappresentanti del ministero cinese dei Trasporti, della direzione generale dei Trasporti e Mobilità della Commissione e di Stati membri dell'Unione, tra cui l'Italia, oltre che dell'Associazione degli armatori cinesi e dell'Ecsa (Associazione degli armatori della Comunità europea).

Il programma della due giorni di lavori sarà anticipato da un incontro con i vertici dell'Authority e da una visita presso le infrastrutture dello scalo giuliano.

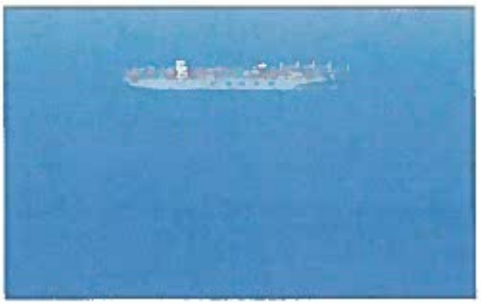
Il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino, ha sottolineato come negli ultimi mesi si stia sviluppando su Trieste un forte interesse da parte delle istituzioni cinesi. "Siamo onorati di ospitare un evento così strategico - ha detto D'Agostino - Il porto ha potenzialità formidabili, che finalmente siamo in grado di rilanciare e comunicare agli investitori stranieri: eccellenti collegamenti ferroviari su scala europea, che rendono Trieste unico scalo italiano con vocazione internazionale; fondali naturali di 18 metri per accogliere le grandi navi oceaniche; un punto franco da valorizzare ed alleanze importanti come quella recentemente siglata con il porto di Duisburg, collocato strategicamente rispetto alla Nuova Via della Seta marittima e terrestre".

Il porto di Trieste - ha concluso - non farà solo da setting per l'importante meeting dell'organismo multilaterale del settore marittimo, ma avrà anche l'opportunità di far conoscere le sue peculiarità ed il ruolo che può giocare come punto privilegiato di accesso in Europa per la Belt and Road Initiative.

The Medi Telegraph

Missione cinese nel porto di Trieste

Trieste - La Cina è interessata a investire sui porti italiani. La prova arriva dalla visita di una delegazione del ministero dei Trasporti cinese a Trieste da domani al 12 luglio.



Trieste - La Cina è interessata a investire sui porti italiani. La prova arriva dalla visita di una delegazione del ministero dei Trasporti cinese a Trieste da domani al 12 luglio in occasione del quattordicesimo Implementation Meeting of Eu-China Maritime Agreement, organismo multilaterale nato nel 2002 e attivo dal 2008 con lo scopo di migliorare le condizioni del trasporto marittimo intercontinentale. Tra i delegati vi sono anche rappresentanti di Cosco, che nel 2016 ha acquisito la maggioranza del capitale del porto del Pireo. **Lo riferiscono all'agenzia di stampa Agi fonti diplomatiche**.

La partecipazione al summit potrebbe essere un'occasione per effettuare un sopralluogo al porto di Trieste. Si conferma dunque l'impegno della Cina a valutare un investimento sui porti italiani, come emerso nel corso della recente partecipazione del presidente del Consiglio Paolo Gentiloni al Forum internazionale di Pechino sulla Via della Seta (14-15 maggio), **il progetto infrastrutturale lanciato dal presidente Xi Jinping nel 2013 per integrare l'Asia e l'Europa via terra e via mare**. La Cina ha manifestato «esplicitamente» l'interesse a investire sui porti di Trieste e Genova e l'Italia non è in competizione con il Pireo, aveva dichiarato Paolo Gentiloni al termine della visita in Cina, insieme ad altri ventotto tra primi ministri e capi di Stato invitati al forum pechinese. «Non abbiamo alcuna intenzione, non solo per amicizia verso la Grecia, ma anche per chiarezza nei confronti verso la Cina, di mettere in competizione o in alternativa i porti dell'alto Adriatico con il Pireo». Gentiloni aveva poi parlato dell'interesse italiano rispetto ai porti del Pireo «essendo il principale operatore ferroviario greco di proprietà di Trenitalia».

La nuova Via della Seta

"Belt and Road Initiative" (Bri), la nuova Via della Seta, è il progetto lanciato dal presidente Xi Jinping nel 2013 per integrare l'Asia e l'Europa via terra e via mare, toccando anche l'Africa. «Una cintura una via» (Yi dai yi lu) si presenta come la risposta cinese al cambiamento degli scenari geopolitici e alla crisi economica globale; punta non tanto a definire un nuovo ordine mondiale quanto a dettare le regole del sistema attuale, di cui la Cina, seconda economia mondiale, è la principale beneficiaria. In controtendenza al risorgente protezionismo, il progetto è l'incarnazione del Sogno Cinese di «rinascita» ed è legato al piano di innovazione del settore manifatturiero «Made in China 2025».

Xi Jinping, nel discorso pronunciato a Davos il 17 gennaio scorso che ha cambiato il corso della politica estera, ha proposto un nuovo modello di globalizzazione, più inclusivo ed equilibrato. Lo Statuto ufficiale di Bri del marzo del 2015 definisce infatti l'iniziativa un «impegno solenne di cui beneficeranno tutti i popoli del Pianeta». Una globalizzazione con la Cina al centro, che altro non è che la visione tradizionale cinese dell'ordine mondiale. Ma l'iniziativa è soprattutto un grande progetto economico che punta a integrare l'Asia e l'Europa costruendo sei corridoi di trasporto via terra e via mare, attraverso i quali circoleranno merci, tecnologie, cultura. Al Belt and Road Forum di Pechino, oltre ai 900 miliardi di dollari che la Cina ha già programmato di investire sui corridoi economici, Xi ha promesso finanziamenti per nuovi 780 miliardi di yuan (113 miliardi di dollari). Di questa somma 14,5 miliardi di dollari andranno al Silk Road Fund, uno dei grandi bracci finanziari dell'iniziativa.

Sfida e opportunità per i porti italiani

La Cina ha comprato il Pireo e oggi punta a investire sulle ferrovie nel Balcani per creare un collegamento diretto con l'Europa centrale. La vera sfida del rilancio della connettività promosso dalla Cina lungo le antiche rotte sui mari, la Via della Seta Marittima del Ventunesimo secolo, per l'Italia si gioca sui porti. Con il raddoppio del Canale di Suez nel 2015, **il Mediterraneo ha assunto una nuova centralità**.

Dopo l'acquisizione del Pireo da parte di Cosco (China Ocean Shipping Company) nel 2016 per un valore di circa 360 milioni di euro, il numero di container che il porto greco movimenta è passato da 500mila a 3,1 milioni. Questo, come altri investimenti in programma, ad esempio la possibile acquisizione del porto algerino di Cherchell, se da un lato rendono il Mediterraneo più competitivo, dall'altro lato **rischiano di sottrarre traffico ai porti dell'Adriatico: Ravenna, Venezia e Trieste**. Nessuno ha dimenticato il fallito accordo su Gioia Tauro, che occupa nel Mediterraneo una posizione centrale e sarebbe stato per i cinesi il porto ideale sul quale investire. Cosco si è scontrato con le criticità del nostro sistema di governance. Quella è una partita persa.

Il Piccolo

D' Agostino: «Ottima occasione per presentare le nostre potenzialità»

i puntii punti

Il meeting è ospitato dall' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale guidata da Zeno D' Agostino (foto) in collaborazione con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti Da oggi al 12 luglio alla Torre del Lloyd le giornate dei lavori del 14.o meeting annuale per l' implementazione dell' accordo sui trasporti marittimi Unione europea-Cina: l' accordo di settore è statosiglato nel 2002.

QUI NORD-EST

Trieste primo porto franco d'Europa con area esentasse per la manifattura

A una settimana dal decreto già 20 milioni di investimenti e oltre 100 assunzioni

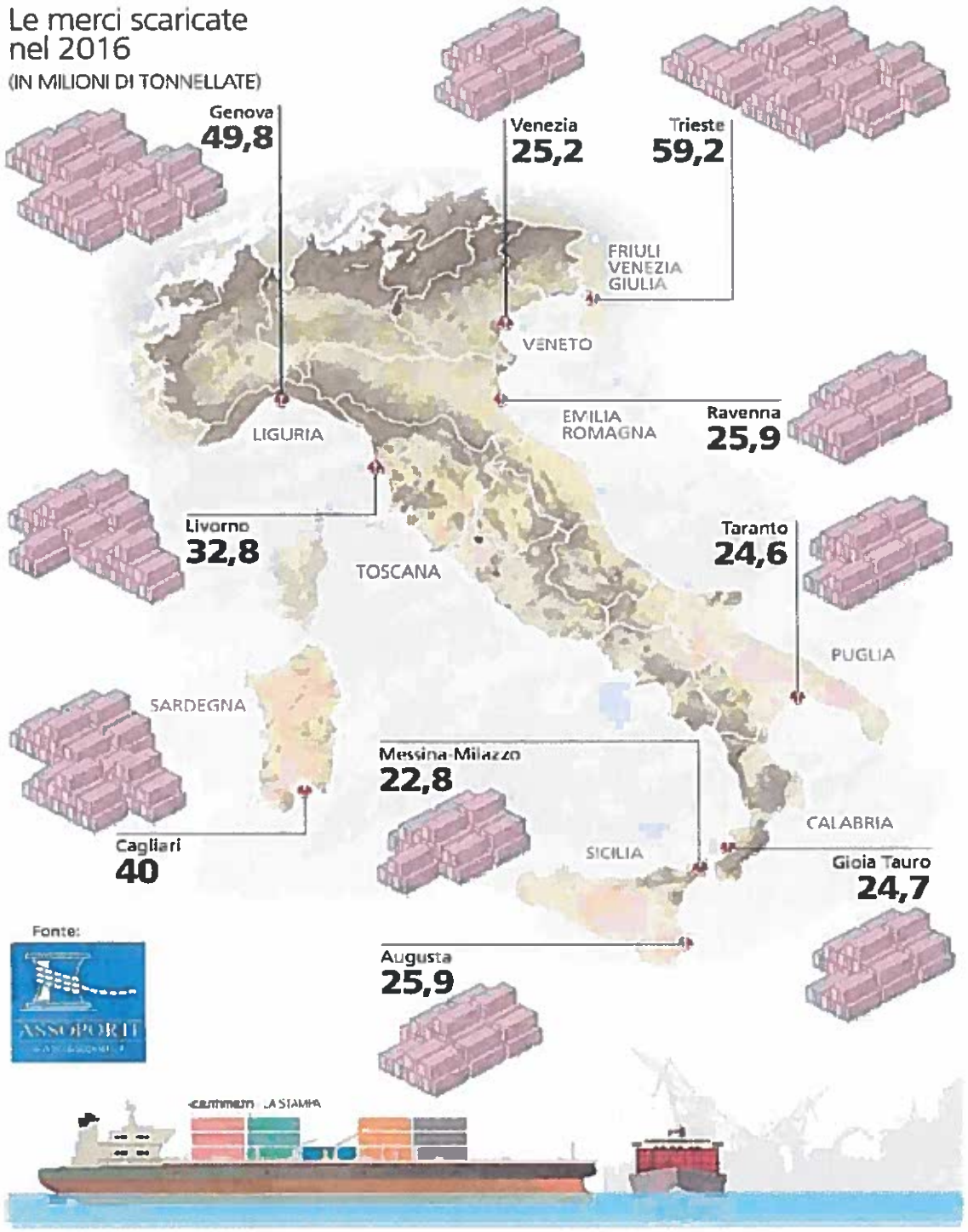
LORENZO PADOVAN
TRIESTE

Di porti franchi in giro per l'Europa ne esistono già parecchi. Ma quello di Trieste, da appena una settimana, ha una marcia in più: le deroghe sulle tasse riguarderanno anche la produzione. Questa sarà la vera chiave del successo: le imprese potranno realizzare i loro stabilimenti nell'area "tax-free", realizzare i loro prodotti ed esportarli (fuori dall'Unione europea) senza mai versare un centesimo al Fisco italiano. Le agevolazioni dunque non riguarderanno solo i passaggi delle merci, come già avviene negli altri porti franchi italiani ed europei. E come avveniva da decenni anche qui. Ora si aprono vasti scenari di crescita. Il fattore di attrazione più forte potrà essere proprio questo. L'appeal sembra davvero notevole, soprattutto per le imprese straniere che potrebbero scegliere di fare nuovi investimento in Italia.

La zona franca, dunque, è un'arma di attrazione straordinaria. Anche per altre ragioni. Tutte le merci sono considerate "in transito" e sono esentate dal pagamento immediato dei diritti doganali e dell'Iva, che può essere posticipato fino a 60 giorni, con l'applicazione di un tasso di interesse limitato. I diritti marittimi sono calcolati sulla base di una tariffa molto favorevole, mentre le merci terze possono restare nei magazzini dei concessionari per un tempo indeterminato e senza obbligo di costituzione di garanzie fidelussorie. Una condizione unica per una città che si era già riscoperta strategica quando l'economia emergente della Turchia ha iniziato a volare e l'ha scelta come partner privilegiato della comunità mitteleuropea: prima con solide collaborazioni, quindi conquistando il pacchetto di maggioranza dei principali terminalisti giuliani. Nell'ultimo lustro l'ascesa è stata costante e adesso quello di Trieste è il quattordicesimo porto d'Europa: tre posizioni prima di Genova, non lontano dalle performance di quelli che restano nella top ten. L'obiettivo, ora, è avvicinarsi a Valencia e Marsiglia, le vere rivali mediterranee. La ricetta vincente sta nel potenziamento del progetto di "Autostrada del mare" verso il Bosforo e nel farsi trovare pronti al collegamento con la moderna "Via della Seta". Per il prossimo colpo di reni serve sfruttare appieno il nuovo status operativo reso possibile dalla recente firma dei Ministri Delrio e Padoan sul decreto attuativo di "Porto Franco". Per i triestini è stata una sorta di seconda Liberazione. Perché la città si era vista concedere il privilegio sin dall'immediato dopoguerra solo che nessuno si era curato di declinare le competenze. Una scatola vuota a metà, soggetta a mille interpretazioni e perfino agli umori del poliziotto doganale di turno.

Ora tutto è stato centralizzato nelle mani del presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale, il manager veronese Zeno D'Agostino, esperto internazionale di logistica. Come se disponesse di una bacchetta magica, avrà piena disponibilità sulla gestione delle aree extradoganali e potrà spostarle nei punti realmente strategici. «Ora abbiamo capacità di organizzazione e attrazione spaventose - dice compiaciuto il presidente - Durante la recente missione in Cina abbiamo visto brillare gli occhi degli interlocutori quando hanno sentito dire che siamo l'unico vero "Punto Franco" d'Europa dove si può fare anche manifattura industriale». Sta esattamente qui la differenza con i pochi altri insediamenti del "vecchio continente" che sono offshore sotto il profilo delle tasse. Si vuole creare un nuovo paradigma economico: si importano materie prime e componentistica che giungono nella "free-zone" dove sono soggette a trasformazione industriale, senza pagare nulla alla dogana. Quando il prodotto è terminato ha due strade, entrambe arricchite del valore aggiunto di cui potrà fregiarsi da quel momento in avanti: il "Made in Italy", almeno per il segmento realizzato in Venezia Giulia. Può quindi riprendere la strada dei grandi mercati asiatici o americani oppure entrare nella Ue, saldando solo a quel punto dazi e accise: un'opportunità che al momento esiste soltanto a Dubai, in Cina o a Suez e non in Europa. Di fatto, si soddisfano le esigenze dei grandi player mondiali che hanno sempre maggior bisogno di competenze e professionalità: un freno alla delocalizzazione per una nuova politica industriale che mira a valorizzare i talenti produttivi italiani, finora penalizzati dall'elevato costo della manodopera. Per non parlare della connessione ferroviaria: recentemente è stata inaugurata una tratta diretta dalla Turchia alla Svezia. La merce parte da Istanbul o Smirne per giungere a Trieste in nave in meno di 60 ore. In tempo reale viene spostata sui convogli ferroviari che la conducono nel nord della Germania, affacciata sul Mar Baltico, in ulteriori 24 ore. Di qui un altro traghetto la porta a Göteborg: una settimana per giungere a destinazione con un'unica documentazione doganale e senza un solo metro su strada. Bypassando il colosso Rotterdam. La corsa ad acquisire i capannoni triestini è già scattata: all'indomani della firma ministeriale è passata di mano la prima area della zona franca, un'operazione da 20 milioni di euro e 100 nuovi posti di lavoro occupati in attività manifatturiere. Il telefono di D'Agostino è rovente: le richieste arrivano dai settori più disparati. Il sogno nel cassetto è quello di attirare l'eldorado dell'automotive.

© RIPRODUZIONE RISERVATA


Le merci scaricate nel 2016
(IN MILIONI DI TONNELLATE)
Genova
49,8
Venezia
25,2
Trieste
59,2
FRIULI VENEZIA GIULIA
VENETO
LIGURIA
EMILIA ROMAGNA
Ravenna
25,9
Livorno
32,8
TOSCANA
Taranto
24,6
PUGLIA
SARDEGNA
Messina-Milazzo
22,8
CALABRIA
SICILIA
Gioia Tauro
24,7
Cagliari
40
Augusta
25,9
Fonte:
ASSOPORTI
LA STAMPA

Trieste, stop al terminal traghetti della Teseco

Trieste - L'Autorità di sistema di Trieste ha deciso di stoppare il progettodi un nuovo terminal traghetti della Teseco nell'area ex Aquila, che aveva ottenuto la concessione dall'allora presidente dell'Autorità portuale, Marina Monassi

Trieste - L'Autorità di sistema di Trieste ha deciso di stoppare il progetto di un nuovo terminal traghetti della Teseco nell'area ex Aquila, che aveva ottenuto la concessione dall'allora presidente dell'Autorità portuale, Marina Monassi. La Teseco è da tempo in crisi ed ha messo in cassa integrazione straordinaria per un anno 174 lavoratori fra amministrativi ed operai specializzati. Il progetto bloccato dall'Adsp prevedeva un terminal Multipurpose capace di ospitare fino a 700 navi l'anno con 170 dipendenti diretti e 400 nell'indotto.

Via libera invece alla Piattaforma Logistica per la quale è già stato ottenuto dall'Unione Europea un contributo di 16 milioni di euro grazie ai progetti presentati congiuntamente con gli altri porti della North Adriatic Ports Association (Napa, porti di Venezia, Capodistria e Fiume).

Il primo lotto dell'opera, che sorgerà tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola, è finanziato con altri 132 milioni di cui 30 della cordata guidata da Icop con Emt del gruppo Parisi, Cosmo Ambiente e Interporto di Bologna che ha vinto la gara di appalto.

E Venezia ha un anno in più per regolare navi e turismo

IL CASO

L'Italia non ha ottenuto soltanto due grandi risultati alla Convenzione Unesco di Cracovia, bensì tre. Infatti, è riuscita anche a rinviare al 2019 l'esame della situazione di Venezia, città per la quale si paventava l'iscrizione alla Lista dei «Siti Unesco in pericolo».

I PROBLEMI

La cosiddetta «perla della Laguna» ha ancora un anno, per mettersi in regola, sistemare alcune delle proprie lacune (non lagune). L'organismo dell'Onu ha infatti apprezzato «il lavoro del Governo in sinergia con il Comune», con dei progressi, e anche riconosciuto le complessità delle tematiche inerenti la tutela. E così, ha rinviato tutto all'anno prossimo.

I problemi maggiori che l'ex Serenissima deve affrontare sono due: il passaggio delle «grandi navi» per il Bacino di San Marco, e un progetto di «governance» del turismo.

Nel primo, si guarda, come alternativa, al Canale Vittorio Emanuele, aperto nel 1925 dalla Giudecca a Porto Marghera, che andrà però scavato, anche se ora, la via d'acqua più praticata è il «Canale dei petroli», e dovrà essere trovato un sito per «stoccare» i fanghi tossici. Da sei metri, il canale dovrà diventare di undici.

Mentre il progetto di «governance del turismo» dovrà tener conto anche della «tutela dell'identità locale e delle tradizioni»; non solo occuparsi di come irreggimentare i 30 milioni di persone, che, ogni anno, visitano la città. Un flusso continuo e pesante, oggetto della protesta dei residenti che nei giorni scorsi sono scesi in piazza dall'Arsenale verso il centro con striscioni "Venezia è il mio futuro". Mi no vado via" (Io non vado via) era invece lo slogan riferito all'esodo dei residenti dalla città lagunare divenuta poco vivibile.

I NUMERI

Calli e campi (di piazza, ce n'è una sola, ed è quella di San Marco) sono invasi ormai dai venditori d'ogni specie, e da prodotti, o paccottiglie, per niente veneziani. Occorre una regolamentazione non soltanto dei flussi, ma anche di questi aspetti, non secondari. Oggi, nel centro storico di Venezia vivono in tutto 50 mila persone: come dire un terzo che a Monza, appena il doppio di Frascati. E l'85 per cento dei frequentatori ne visita solo una piccolissima parte, il 15 per cento: si perde nel «triangolo delle Bermude» (e, d'estate, del bermuda) tra la stazione, l'Accademia e San Marco; il resto, pur stupendo, quasi non esiste nemmeno.

Sono state intanto spostate le stazioni di attracco dei «lancioni» gran turismo; è nato un biglietto unico per la città; si apprestano sistemi contapersone, anche a celle telefoniche. Si deciderà nel 2019; intanto, nella «lista nera» è invece finita Vienna. Antiche rivalità?

F.I.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I GRATTACIELI DEL MARE POTREBBERO ESSERE DEVIATI DAL BACINO DI S.MARCO AL CANALE VITTORIO EMANUELE

INCUBO LAGUNA
Una delle grandi navi a Venezia. L'Unesco ha dato un anno in più per una soluzione altrimenti la Serenissima potrebbe finire tra i siti in pericolo (Foto ANSA/Andrea Merola)

A processo Pieracci, ex superdirigente del porto di Genova

Genova - È il primo processo su tangenti in porto da dieci anni a questa parte, sebbene la mazzetta sia un po' datata.

Genova - È il primo processo su tangenti in porto da dieci anni a questa parte, sebbene la mazzetta sia un po' datata. E però si scopre che nel silenzio generale l'uomo che per lungo tempo è stato uno dei più importanti - ed economicamente premiati - dirigenti dell'Autorità portuale genovese, è stato rinviato a giudizio per corruzione. Secondo la Procura che ha chiesto il dibattimento, e il giudice dell'indagine preliminare che ha accolto l'istanza del pm, **Andrea Pieracci ha pilotato un appalto pubblico da oltre un milione di euro** a favore della Drafinsub, storica azienda genovese, nata quarant'anni fa e leader nella branca dei lavori subacquei.

Pieracci, assistito da Carlo Biondi, **risponde di corruzione** poiché «in qualità di responsabile unico del procedimento e della Direzione tecnica dell'Autorità portuale, riceveva in maniera frazionata da Gianluca Passeri (legale rappresentante della Drafinsub srl) la somma complessiva di 73.440 euro quale corrispettivo di consulenze fittizie, al fine di compiere atti contrari ai doveri d'ufficio. **E, più in particolare, di affidare direttamente in cottimo fiduciario alla Drafinsub srl e alla Drafinsub Survey srl**, società di cui sempre Passeri era legale rappresentante, appalti del valore complessivo di un milione e 65 mila euro, frazionando artificiosamente alcuni di essi sotto la soglia dei 40 mila euro per aggirare così l'obbligo di bandire la gara d'appalto».
I medesimi addebiti vengono mossi a Passeri ed entrambi, in concorso, rispondono pure di truffa ai danni dell'Authority, poiché ne avrebbero turlupinato i controllori proprio con lo spezzettamento delle commesse. Non c'è dubbio che sulla vicenda aleggi lo spettro della prescrizione (i fatti risalgono alla fine del 2010), ma è altrettanto vero che un processo per corruzione in

porto rappresenta a Genova un'autentica rarità, aldilà di altri e più banali casi di truffa o abuso d'ufficio. Tra i testimoni che saranno chiamati per fornire delucidazioni sull'andazzo di quel periodo, **figura anche l'ex segretario generale Giambattista D'Aste**.

Pieracci nel frattempo è stato licenziato da Palazzo San Giorgio e, nell'ottobre dello scorso anno, aveva già subito una condanna per truffa, per un altro gruppo di lavori frammentato con l'obiettivo di dribblare il bando pubblico. In precedenza era incappato in altre inchieste ed **era stato sanzionato** pure dalla Corte dei conti.

I PM: GLI FURONO PAGATI 73 MILA EURO IN FALSE CONSULENZE DA "DRAFINSUB"

Tangenti in porto per gli appalti a processo l'ex superdirigente

L'accusa a Pieracci: mazzetta per pilotare commessa da 1 milione

MATTEO INDICE

Andrea Pieracci

Una veduta panoramica del porto

È IL PRIMO processo su tangenti in porto da dieci anni a questa parte, sebbene la mazzetta sia un po' datata. E però si scopre che nel silenzio generale l'uomo che per lungo tempo è stato uno dei più importanti - ed economicamente premiati - dirigenti dell'Autorità portuale genovese, è stato rinviato a giudizio per corruzione. Secondo la Procura che ha chiesto il dibattimento, e il giudice dell'indagine preliminare che ha accolto l'istanza del pm, Andrea Pieracci ha pilotato un appalto pubblico da oltre un milione di euro a favore della Drafinsub, storica azienda genovese, nata quarant'anni fa e leader nella branca dei lavori subacquei.

Pieracci, assistito da Carlo Biondi, risponde di corruzione poiché «in qualità di responsabile unico del procedimento e della Direzione tecnica dell'Autorità portuale, riceveva in maniera frazionata da Gianluca Passeri (legale rappresentante della Drafinsub srl) la somma complessiva di 73.440 euro quale corrispettivo di consulenze fittizie, al fine di compiere atti contrari ai doveri d'ufficio. E, più in particolare, di affidare direttamente in cottimo fiduciario alla Drafinsub srl e alla Drafinsub Survey srl, società di cui sempre Passeri era legale rappresentante, appalti del valore complessivo di un milione e 65 mila euro, frazionando artificiosamente alcuni di essi sotto la soglia dei 40 mila euro per aggirare così l'obbligo di bandire la gara d'appalto».

I medesimi addebiti vengono mossi a Passeri ed entrambi, in concorso, rispondono pure di truffa ai danni dell'Authority, poiché ne avrebbero turlupinato i controllori proprio con lo spezzettamento delle commesse. Non c'è dubbio che sulla vicenda aleggi lo spettro della prescrizione (i fatti risalgono alla fine del 2010), ma è altrettanto vero che un processo per corruzione in porto rappresenta a Genova un'autentica rarità, aldilà di altri e più banali casi di truffa o abuso d'ufficio. Tra i testimoni che saranno chiamati per fornire delucidazioni sull'andazzo di quel periodo, figura anche l'ex segretario generale Giambattista D'Aste.

Pieracci nel frattempo è stato licenziato da Palazzo San Giorgio e, nell'ottobre dello scorso anno, aveva già subito una condanna per truffa, per un altro gruppo di lavori frammentato con l'obiettivo di dribblare il bando pubblico. In precedenza era incappato in altre inchieste ed era stato sanzionato pure dalla Corte dei conti.

indice@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Porti: al via stagione partenze da Ancona

Nel week end oltre 15 mila passeggeri, 3.000 auto, 1.500 camion

(ANSA) - ANCONA, 7 LUG - Si profila un fine settimana di pienone al porto di Ancona con oltre 15 mila passeggeri in transito: 3.000 crocieristi, oltre a 8.000 partenze e 4.200 sbarchi dai 13 traghetti in arrivo e partenza tra venerdì e domenica. Quattro le partenze per la Croazia, 7 per la Grecia, 2 per l'Albania. Tra oggi e domenica si saranno anche 3.000 auto, 27 pullman e 1.500 camion. I mesi di luglio ed agosto sono i mesi di maggiore affluenza del traffico passeggeri nello scalo: nel 2016 nei mesi indicati sono transitati in porto 472.000 passeggeri, il 47% del traffico annuale. Dati che saranno probabilmente in crescita nel 2017: nei primi 5 mesi dell'anno il numero di passeggeri in transito nel porto è stato pari a 210 mila, +5% sul corrispondente periodo 2016. Le prenotazioni per i mesi caldi dell'esodo estivo rendono ottimiste le previsioni per il saldo annuale del porto.In questo fine settimana i 12.200 passeggeri sui traghetti saranno così suddivisi: Grecia 9.000, Croazia 2.200, Albania 1.000. Ventitrè le navi in arrivo e partenza, tra le quali la Rainbow Warrior di Greenpeace, per la prima volta al Porto di Ancona, che sarà ormeggiata in Banchina 1 al Porto Antico da sabato a lunedì per la campagna di sensibilizzazione sull'inquinamento del mare da plastica. "Sono dati importanti - dice il presidente dell'Autorità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale Rodolfo Giampieri -, che confermano il ruolo chiave dello scalo nel traffico passeggeri verso i Paesi della sponda orientale dell'Adriatico".

TERREMOTO AUTHORITY

NEL MIRINO IL TESTO DELLA PROROGA

NEL MIRINO IL TESTO CON CUI IL PRESIDENTE DELL'ADSP STEFANO CORSINI HA CONFERMATO IL DOTTOR MASSIMO PROVINCIALI NELLE FUNZIONI DI SEGRETARIO GENERALE DELL'AUTHORITY DI LIVORNO

Porto, fuoco incrociato sul segretario Caccia alle registrazioni del dibattito

Giallo sull'accordo: impugnato il provvedimento del presidente

di ANTONIO FULVI

SE LE STRADE dell'inferno sono lastricate di buone intenzioni, come recita l'antico e caustico aforisma di Karl Marx, anche quelle per arrivare alla 'governance' dell'Autorità di sistema portuale Livorno/Piombino non sono da meno. E' il giudizio che è emerso in questi giorni sul testo con cui il presidente dell'AdsP Stefano Corsini ha disposto la conferma del dottor Massimo Provinciali nelle funzioni di segretario generale dell'Authority di Livorno (e solo di questa) «fino all'insediamento del comitato di gestione (omissis) e comunque fino al 31 ottobre 2017, fatta salva la possibilità di ulteriori conferme nel caso di mancato insediamento del comitato entro tale data».

LA PARTE sotto accusa del mondo portuale livornese non è questa, ma quella con cui - sempre nell'atto ufficiale firmato da Corsini - si afferma che il comitato portuale del 26 giugno scorso, «informato dal presidente della necessità di procedere alla conferma del segretario generale (omissis) ha preso atto della proposta avanzata ed ha espresso il proprio accordo». Dall'Asamar, dalla Spedimar e dagli Industriali filtrano reazioni sorprese e anche polemiche sul fatto che, come fu riferito dopo il comitato, si era semplicemente preso atto della comunicazione di Corsini, ma non certo votandone l'approvazione. Di più: in Asamar si è chiesta la registrazione del dibattito del comitato portuale e anche quella della precedente commissione consultiva, alla ricerca di eventuali dichiarazioni di «accordo». Senza trovarle, si specifica. Nessun accordo c'è stato. Anzi.

IL RUOLO Il presidente dell'Autorità Portuale di Sistema Livorno-Piombino, ingegner Stefano Corsini *(FotoNovi)*

ANCHE il vicepresidente del comitato portuale, ammiraglio (Cp) Vincenzo Di Marco, cui abbiamo chiesto lumi sull'importante dettaglio, ha confermato che in quella sede non c'è stato alcun accordo ma solo la presa d'atto della comunicazione del presidente Corsini di voler prorogare l'incarico al segretario generale. «Credo sia opportuno – ci ha dichiarato l'ammiraglio – non esasperare la situazione, che è delicata anche per i due ricorso al Tar pendenti su iniziativa del sindaco. Ma è certo che deve arrivare senza ulteriori rinvii il momento delle decisioni, perchè l'Autorità di sistema possa funzionare al pieno delle proprie attribuzioni».

DI MARCO parla sempre chiaro e non si trincera dietro parole fumose. La sua esperienza del resto, maturata anche attraverso il precedente incarico di commissario governativo dell'Autorità Portuale di Cagliari, lo ha portato spesso a suggerire in comitato portuale indirizzi operativi tesi a dare risposte precise e puntuali alle esigenze del porto. Quello che il porto chiede. La preoccupazione che si va diffondendo tra gli operatori sembra essere infatti di una riforma portuale applicata solo o principalmente a colpi di Tar: e avviata ad annodarsi su se stessa, con tempi lunghi e minacce di infiniti ricorsi. Quanto lo stesso presidente Corsini, del resto, ha più volte sostenuto dal suo insediamento: che i tempi dell'economia corrono veloci. Operatività, velocità di decisioni e nessuna interferenza dei politici sono stati alla base del suo «niet» a Nogarin. Ma allora è vero che le strade dell'inferno...!

Focus

La parola incriminata

Nel paragrafo della riconferma si parla di «accordo» in seno al comitato portuale sulla conferma del segretario generale dell'Authority

Le reazioni

Dall'Asamar, Spedimar e Industriali filtrano reazioni sorprese: dopo il comitato fu comunicato che si era preso atto della comunicazione di Corsini, non certo votandone l'approvazione

La richiesta

In Asamar si è chiesta la registrazione del dibattito e anche quella della precedente commissione consultiva, alla ricerca di dichiarazioni di «accordo»

La conferma

Il vicepresidente del comitato portuale, ammiraglio (Cp) Vincenzo Di Marco ha confermato che in quella sede non c'è stato alcun accordo

Darsena Europa cambia così

Espansione del porto: la piattaforma sarà più piccola

ZUCCHELLI IN CRONACA

Maxi-Darsena più piccola identikit del nuovo progetto

In ballo le modifiche al disegno del terminal e ai meccanismi dell'appalto

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

Cambia rotta il progetto della Darsena Europa: lo fa modificando parecchio l'identikit della nuova maxi-infrastruttura, anche se ancora non è stato stabilito definitivamente quali saranno le modalità tecnico-giuridiche con cui verrà messa in pista la correzione dell'identikit del bando messo dall'Authority nella calza della Befana dello scorso anno.

Era stato il ministero delle infrastrutture a dare una sterzata all'iter esattamente un mese fa con una nota che, forse bruciando un po' i tempi, doveva mettere un punto fermo alla vicenda e indicare pubblicamente l'esigenza di rimettere in carreggiata su altri binari il progetto. Al tempo stesso, però, erano i vertici del dicastero guidato dal ministro **Graziano Delrio** ad assumersi la responsabilità di indicare che il progetto di Livorno sarebbe andato avanti. Proprio mentre la mannaia era scesa su quanto inizialmente previsto per i porti di Augusta così come di Venezia, ma anche di Civitavecchia oppure di Ravenna.

Sono sostanzialmente due i binari sui quali si sta muovendo l'équipe del ministero in tandem con i tecnici dell'Authority e gli alti funzionari della Regione. L'uno riguarda l'ulteriore spezzettamento in lotti: così da poter avere un dimensionamento iniziale un po' più limitato (e semmai in seguito andare avanti con i lotti successivi). L'altro è relativo all'ingranaggio che mette in moto le varie fasi della realizzazione: ne vanno di mezzo le incertezze dei tempi e, di riflesso, i problemi di affidabilità dal punto di vista delle banche chiamate a fornire le linee di credito. Soprattutto quest'ultima era una questione finita nel mirino della Regione Toscana già a dicembre: al punto da esser tradotta perfino in una delibera di giunta nella settimana prima dello scorso Natale.

Risulta che per il piazzale del nuovo terminal si stia studiando un disegno ben differente rispetto a quello ora previsto: il progetto del bando attuale lo "appoggiato" della Diga del Marzocco in direzione nordest-sudovest e cancella almeno un terzo delle vasche di colmata realizzate negli ultimi dieci anni. La modifica chiave è proprio questa: nella nuova ipotesi progettuale ora allo studio, il futuro piazzale ricalcherebbe le attuali vasche di colmata all'esterno della Darsena Toscana. Da trasformare in terminal consolidando i fanghi al di sotto della superficie: problema sul quale il Tirreno ha richiamato l'attenzione in passato, i tecnici lo reputano risolvibile mediante palificazioni.

Secondo quanto è stato possibile ricostruire, questo cambiamento sarebbe reso possibile dalla modifica alla modifica della normativa sui dragaggi: in precedenza il dimensionamento dei piazzali sarebbe stato determinato dal fatto che bisognava trovare collocazione ai milioni di metri cubi di detriti da dragare dai fondali per portarli alla profondità richiesta (meno 16 metri). E adesso? Con la nuova normativa sui dragaggi portuali c'è la possibilità di sversare i fanghi in mare, dunque non c'è bisogno di ulteriori vasche di colmata e piazzali ancor più grandi. Numeri? A quanto è dato sapere, nella nuova ipotesi alla quale si sta lavorando il piazzale extra è di 800mila metri quadri e ha 1,3 chilometri di banchina.

Sul fronte della tempistica la correzione di rotta punta a rendere il progetto della maxi-Darsena più maneggiabile dal punto di vista della "bancabilità". In passato si era cercato di ovviare al problema allungando i tempi di concessione: l'investitore privato avrebbe avuto in mano il terminal per 60 anni anziché 50 come nel primissimo scenario.

Ma non è quello il punto. Finora il meccanismo del duplice appalto metteva in fila i tempi: all'interno della cordata vincente, il socio progettista avrebbe preparato il progetto definitivo per presentarlo al ministero e ottenere disco verde nella valutazione d'impatto ambientale. È solo a quel punto che sarebbe entrato in scena il socio costruttore: ma con tutte le incognite su una procedura nella quale i tempi sono un rebus d'incertezza. Figuriamoci poi per definire i tempi in cui il socio terminalista potrà avere in mano l'infrastruttura e iniziare l'operatività. Il cambiamento che si vorrebbe introdurre punta a mettere in parallelo gli interventi riducendo i tempi.

Tutto questo sembra modificare anche la fisionomia dell'intera operazione: è una espansione a mare che, da un lato, consente a Livorno di rompere le strozzature fisiche che limitano l'accessibilità del porto alle portacontainer oltre gli 8mila teu e, dall'altro, non incorre nei fulmini dell'Unione europea (e dello stesso piano della logistica del ministro Delrio) schierati contro il moltiplicarsi di progetti che, se realizzati, tutti raddoppierebbero la capacità dei terminal. Dunque, non tanto un grande aumento di capacità ricettiva quanto la possibilità di allargare gli spazi e riusare alcune banchine per accogliere altri tipi di traffico. Del resto, non è forse vero che Livorno è in Italia il porto-puzzle con la più spiccata vocazione alla molteplicità dei traffici?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

E in Regione Darsenetta Europeina?

LIVORNO - Era nell'aria e lo avevano preannunciato così a Firenze a palazzo Strozzi Sacrati, sede della Giunta regionale della Toscana, la riunione della cabina di regia

A.F.

(segue in ultima pagina)

E in Regione Darsenetta

per l'Accordo di programma per il rilancio dell'area di crisi complessa di Livorno ha sancito anche l'ulteriore battuta d'arresto sulla Darsena Europa.

Nell'occasione è stato fatto il punto sullo stato di avanzamento delle misure messe in campo con l'Accordo di programma siglato il 20 ottobre del 2016 al ministero dello Sviluppo economico.

Ecco i temi discussi, da una nota dell'ufficio stampa del Comune.

BANDO INVITALIA: Al momento è in corso l'istruttoria per attribuire le agevolazioni alle 12 imprese che hanno partecipato al bando da 10 milioni di euro promosso da Invitalia per la reindustrializzazione dell'area livornese. I tecnici stanno valutando la cantierabilità dei progetti presentati, prima di attribuire le risorse.

"Questa grande attenzione preliminare è fondamentale, ma è necessario che i controlli siano puntuali anche dopo l'assegnazione delle risorse - ha sottolineato il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin -. Bisogna chiarire chi è che avrà il compito di controllare i progetti in fase di realizzazione e quali strumenti avrà a disposizione per farlo".

Il governatore Enrico Rossi si è impegnato a contattare Invitalia, chiedendo di organizzare un incontro pubblico per illustrare i criteri che verranno seguiti per l'assegnazione delle agevolazioni.

DARSENA EUROPA: Ancora nessuna notizia in merito ai tempi di realizzazione di questa infrastruttura - dice la nota del Comune di Livorno - che rappresenta l'intervento più significativo contenuto nell'Accordo di programma.

Il governo ha posticipato al 30 settembre la scadenza del bando di gara in modo da avere il tempo di rivedere il progetto nell'ottica di un generale ridimensionamento dei porti del Mediterraneo.

"Quello che dobbiamo evitare ad ogni costo - ha detto Nogarin - è costruire l'ennesima cattedrale nel deserto: se i traffici che devono sostenere l'investimento sono stati sovrastimati, il che è ormai conclamato, occorre fare i necessari correttivi. Ma bisogna farlo in fretta". Insomma, si va alla Darsenetta Europeina?

Il sindaco di Livorno ha invitato la Regione a discutere, nel corso di questi incontri della cabina di regia, anche della riattivazione dei bacini di carenaggio. Il governatore Rossi ha sposato la richiesta del sindaco e aggiunto che accenderà i riflettori anche sui progetti di formazione per i lavoratori.

SCAVALCO FERROVIARIO: La Regione ha annunciato di aver raggiunto l'intesa con Rfi e che nel 2018 verranno realizzati i lavori per la realizzazione di questa infrastruttura fondamentale.

ZONA FRANCA: Dopo la notizia che Trieste è stata dichiarata zona franca doganale, i componenti della cabina di regia hanno deciso di sollecitare nuovamente il ministero e l'Agenzia delle dogane per dare attuazione alla previsione dell'art. 4 dell'Accordo di programma, che prevedeva appunto l'istituzione di una zona franca doganale.

"Nel complesso - ha commentato il sindaco Nogarin - gli interventi sono molto in ritardo ma io rimango fiducioso che presto vedremo la luce in fondo al tunnel. Ora dobbiamo cercare di stringere. Ben venga dunque la proposta di riunire la cabina di regia una volta al mese". Sperando - e questo lo aggiungiamo noi - che le cabine di regia servano davvero: e non diventino molto presto solo cabine balneari.

L'INTERPORTO/RETROPORTO DI GUASTICCE VERSO IL PAREGGIO DI BILANCIO

Vespucci, buone notizie

Crescono i ricavi, forte aumento dei transiti nei gates e dei treni, un magazzino nuovo per il reefer

Vespucci, buone notizie

notizia. I soci in assemblea hanno approvato il consuntivo 2016, un bilancio che mostra un quadro contabile migliore rispetto a quello degli anni passati. Decisamente migliore, sottolinea la nota ufficiale del Vespucci. Si è ridotto a un sesto il disavanzo della società, che nel 2015 perdeva quasi 3 milioni di euro. E il saldo tra entrate ed uscite sarebbe stato addirittura positivo se non fosse stato necessario accantonare riserve consistenti per vicende pregresse.

Si punta adesso al non troppo distante raggiungimento del pareggio di bilancio. La gestione del 2016 è stata improntata ad una politica di contenimento delle più importanti voci di spesa. Tra queste ci sono i costi operativi derivanti dagli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio immobiliare, ridottisi del 5% rispetto al 2015. Procede anche, secondo quanto previsto dal Piano di Risanamento, il programma delle dismissioni: sono state perfezionate tutte le vendite previste nel 2016, mentre per quelle del 2017 sono stati venduti tre immobili su quattro.

I ricavi commerciali correnti sono aumentati del 6%, soprattutto grazie alla locazione dei nuovi uffici del centro direzionale, che per anni è stato una spina nel fianco dell'azienda.

"Il bilancio chiude in linea con quanto previsto dal piano di consolidamento e sviluppo - ha detto l'amministratore delegato del polo di Guasticce Bino Fulceri - e la società si appresta a raggiungere l'equilibrio di bilancio grazie ad una gestione oculata delle risorse. E il merito va anche ai soci, in particolare all'Autorità di Sistema Portuale, che in occasione dell'assemblea, ha ribadito gli impegni assunti all'atto della sottoscrizione dell'accordo di ristrutturazione dell'11 ottobre del 2016". Per l'Autorità di sistema, il Vespucci è il vero retroporto, che nel prossimo futuro sarà ulteriormente valorizzato dallo "scavalco" e dall'incremento di alcuni servizi come la "pesa" dei containers e il settore reefer.

Il 2016 è stato dunque un anno importante per il Vespucci: segnali positivi sono giunti dai transiti dai gate, incrementati del 25% e dalla crescita costante dell'attività ferroviaria con 5 treni settimanali arrivati e partiti dal terminal dell'interporto. In più è stato dato avvio operativo all'area di temporanea custodia e al fast corridor tra porto e interporto. Tra gli investimenti dell'Interporto nel 2016 ci sono stati quelli relativi alla realizzazione di un magazzino per merci refrigerate. In sostanza, da palla al piede il Vespucci sta diventando un vero valore aggiunto per il "sistema" portuale di Livorno e Piombino.

Bino Fulceri

LIVORNO - Diminuiscono le perdite dell'Interporto Vespucci di Guasticce, ed è la prima buona

(segue a pagina 10)

L'Informatore Navale

A Firenze si discute di cura del ferro: I porti dell'Alto Tirreno in prima fila passando da Guasticce

Firenze, 7 luglio 2017 – Una visione integrata della filiera logistica che partendo da Livorno e Piombino sfrutti il nodo logistico dell'interporto Vespucci per trasferire le merci via ferrovia direttamente in Europa. Un sistema integrato che faccia perno sul riequilibrio della Intermodalità a favore della rotaia e che consenta ai porti dell'Alto Tirreno di agganciarsi al più presto all'Europa.

È questa la grande prospettiva che la Regione Toscana sta sviluppando per agganciarsi alle reti di interconnessione Ten-T. L'obiettivo finale è fare in modo che i porti di Livorno e Piombino siano pronti, e ben collegati , per quando sarà stato realizzato il sistema di connessione Svizzera-Italia.

Che non si tratti di un sogno ma di una via concretamente percorribile, lo si è evinto stamani nel corso di una tavola rotonda organizzata nell'ambito della due giorni promossa dalla Regione Toscana e dedicata al Piano Regionale Integrato delle infrastrutture e della mobilità. Al workshop hanno preso parte,tra gli altri, il presidente dell'Adsp, Stefano Corsini, e l'amministratore delegato e direttore generale di RFI, Maurizio Gentile.

È stato quest'ultimo a parlare concretamente di un progetto di visione che guarda all'Europa e che bisogna avere il coraggio di perseguire: "Quello che stiamo facendo in Toscana – ha detto – è cercare di collegare i porti di Livorno, Piombino, La Spezia e Carrara all'Europa e ai corridoi della Rete Ten-T. Tra pochi anni sarà pronto il sistema di connessione Svizzera-Italia. La Toscana può arrivarci non via Pontremolese, non via Terzo Valico, ma attraverso l'Appennino tra Firenze e Bologna, che oggi è collegato al Tirreno attraverso la Firenze-Pisa. Il nostro obiettivo é realizzare un sistema di quattro binari tra Bologna e Firenze dove le merci possano transitare liberamente".

"Oggi abbiamo la possibilità di traguardare nuovi inediti obiettivi di sviluppo – ha dichiarato Corsini – l'Europa è a portata di mano e i porti dell'Alto Tirreno possono raggiungerla attraverso l'Interporto, il collegamento con la Collesalvetti Vada e la Prato-Bologna, usando quei grandi aspirapolvere che sono i valichi del Gottardo e del Brennero. Assieme alla Regione e a RFI stiamo sviluppando una visione che coinvolge Livorno e Piombino e che vede l'Inteporto Vespucci nel ruolo di nodo logistico e retro porto di riferimento per tutto il sistema".

Corsini ha anticipato che è prevista con RFI e Regione Toscana una azione comune che metta in fila, in ordine di importanza, le priorità di connessione infrastrutturali del sistema portuale dell'Alto Tirreno, in primis il collegamento con la Collesalvetti-Vada, "Che è fondamentale se vogliamo collegare il polo di Gausticce alla Prato-Bologna, e da qui agli interporti del nord Italia".

A detta di Corsini, cha ha sottolineato l'importanza dello scavalco tra Guasticce e Livorno (opera che si realizzerà a breve), l'interporto ha enormi potenzialità e margini di crescita: "stiamo studiando la possibilità di favorire il riequilibrio modale tra gomma e ferro per il traffico dei rotabili in arrivo e in partenza dal porto di Livorno. Grazie al collegamento ferroviario tra Livorno e la Collesalvetti Vada, i RO/RO potrebbero transitare dal polo di Guasticce e arrivare direttamente in Europa via ferrovia passando da Padova e Verona".

ALLARME DELLE GUIDE

Sempre meno croceristi scelgono il giro dei fossi

LIVORNO

«Pochissimi turisti si fermano a fare il giro in battello». Lanciano l'allarme Francesca Sorrentino e Fabrizio Ottone, dell'associazione Guide Labroniche. Dei tantissimi croceristi che sbarcano a Livorno quotidianamente, infatti, solo una minima parte decidere di fare il tour tra i canali medicei. «Lo scorso 30 giugno abbiamo toccato il punto più basso – spiegano – perché sono arrivati in porto circa 9400 persone, ma di biglietti strappati al punto informazioni per fare il giro in battello ce ne sono stati solo 18. Sappiamo bene che chi arriva per la prima volta in Toscana è orientato verso Pisa o Firenze. Ma potremmo fare qualcosa di più per trattenere un numero maggiore di turisti, soprattutto quelli che sono già stati qui. Invece chi ha già visto la nostra regione ma non è mai stato a Livorno, preferisce rimanere a bordo. Esistono dei "filtri" che partono fin dentro le navi o subito sottobordo e arrivano fino a piazza del Municipio, che dirottano i croceristi altrove - denunciano i due -. E noi riusciamo a intercettare pochissima gente. Ma questo è il porto di Livorno, oltre che della Toscana, perciò non possiamo accontentarci delle briciole. Paradossalmente lavoriamo di più nei *week end* in cui non arrivano le crociere perché tour operator, taxi e pullman per fuori non arrivano. Così chi è a Livorno rimane in città». Nei giorni normali, invece, il servizio dei battelli è garantito 4 volte al giorno, ma spesso il tour parte con pochissimi passeggeri a bordo. «Il servizio è garantito sempre, ma i croceristi stentano a venire perché manca la promozione. Chi lavora un po' di più, invece, è il bus rosso del City sightseeing che riesce ad arrivare fino a sotto le crociere e può promuovere di più la propria attività».

(N.C.)

RITAGLIO STAMPA

LO SVILUPPO

I porti di Bari e Brindisi: «In Puglia una Zes unica» Ed è guerra con Taranto

Vitali e D' Attis: si a un sistema a rete. Chiarelli difende Taranto

Prende corpo ogni giorno di più in Puglia la guerra per ottenere la istituzione della Zes, prevista dal decreto per il Sud in discussione al Senato, tra le Autorità di Sistema portuale dello Jonio con sede a Taranto e l' Autorità portuale del Basso Adriatico che comprende i porti di Bari, Brindisi, Monopoli, Barletta e Manfredonia. Ma c' è che sostiene che sia possibile ottenere dalla Regione, che per legge deve presentare al governo la proposta motivata relativa alla individuazione della sede della Zes, di indicare due sedi di Zes o un sistema a rete in cui entrino tutti i 6 porti che fanno parte delle due Autorità pugliesi. A sostenere tale posizione è in particolare il presidente dell' Autorità portuale di sistema del Basso Adriatico,Ugo Patroni Griffi che nei giorni scorsi ha riunito "l' Organismo di partenariato risorsa mare", del quale fanno parte imprenditori marittimi e rappresentanti istituzionali, per valutare le problematiche connesse alle procedure per la individuazione delle Zes. Patroni Griffi ha ricordato che "presso l' Autorità dello Jonio vi è una commissione coordinata dal presidente Sergio Prete e sarebbe giusto che anche tale area venisse individuata come Zes alla luce delle problematiche esistenti nel porto di Taranto".
"Ma se quella di Taranto fosse l' unica Zes, la scelta comporterebbe una distorsione della concorrenza tra Autorità di sistema portuale esistenti in Puglia", ha aggiunto.
A parere di Patroni Griffi "si avverte la necessità di una Zes sull' Adriatico, considerato che nei porti transfrontalieri lungo la "Via della seta" sono già presenti Zone economiche speciali in Bulgaria, Croazia e, Grecia oltre che i porti franchi di Trieste e e Venezia". "Privare l' Adriatico di una Zes significherebbe comprimere o rallentare le possibilità di sviluppo della portualità nell' Adriatico meridionale, dove vi sono zone svantaggiate come i porti di Brindisi e Manfredonia, oltre che di Bari". Il rettore dell' Università di Bari Felice Uricchio, che ha partecipato alla riunione dell' Organismo di partenariato, ha condiviso tale posizione. Patroni Griffi il 6 luglio scorso ha inviato una lettera al presidente della Regione Michele Emiliano e per conoscenza all' assessore ai Trasporti Giovanni Giannini chiedendo di proporre

al governo una Zes unica che tenga insieme i 6 porti che fanno parte delle due Autorità: Taranto, Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Monopoli e in subordine 2 sedi di Zes per la Puglia. Intanto, la presa di posizione dell' onorevole Gianfranco Chiarelli a difesa della Zes nel porto di Taranto "per evitare che i giochi dei baresi abbiano il sopravvento", ha provocato una risposta da parte del segretario regionale di Forza Italia, Luigi Vitali.

«I porti pugliesi sono strategici per l' Unione Europea e oggi il Governo nazionale e la Regione Puglia hanno solo un dovere: raf forzare la nostra portualità, individuando una Zona Economica Speciale unica che consideri i sei porti delle Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale e del Mar Ionio. Le lotte di campanile non servono. Occorre fare scelte strategiche che ci consentiranno di intercettare i traffici internazionali».

«Poiché vi sono elementi sostanziali a supporto di tale tesi», ha aggiunto Vitali, «è ragionevole sostenere la posizione di considerare la Puglia come unico sistema. Tocca alla Regione Puglia difendere tale peculiarità, evitando scelte di campanile, e tocca al Governo nazionale prendere una decisione che, evidentemente, ha dei costi sul bilancio dello Stato. Vitali ha anche ricordato che nei giorni scorsi è stato a Brindisi il presidente del Parlamento europeo Antonio Tajiani, al quale è stato chiesto un impegno per prolungare sino al porto della città messapica la rete dei trasporti europei Ten - T. Il riferimento di Vitali alla rete Ten -T è legato al fatto che nella norma del decreto Sud che si occupa delle Zes si stabilisce che la zona deve essere "costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e 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 transeuropea dei trasporti (Ten -T)».

Il porto di Taranto è terminale italiano del Corridoio europeo Scandinavo Mediterranea collegato alla Rete di trasporti Ten -T che finisce a Malta. Nello stesso Corridoio rientra anche il porto di Bari, il quale, al contrario dello scalo jonico, non ha a disposizione grandi aree retro portuali nelle quali ospitare i nuovi investimenti e gli sgravi fiscali collegati, per i quali dal 2018 al 2020 sono stati stanziati 206,5 milioni di euro (25 nel 2018; 31,25 nel 2019 e 150,2 nel 2020).

Anche Mauro D' Attis, già vice sindaco di Brindisi con Mimmo Mennitti, di Forza Italia, ora portavoce degli enti territoriali dell' Ue sul tema del cosiddetto "pilastro europeo" dei diritti sociali, è impegnato a ottenere in sede europea il prolungamento sino a Brindisi del Corridoio Scandinavo Mediterraneo: «Quella del riconoscimento di Brindisi come porto strategico della Rete Ten -T è una battaglia che è solo all' inizio, ma abbiamo deciso di combatterla fino in fondo. Non è questione di campanilismo ma Brindisi e la Puglia sono strategici per il sistema dei trasporti europei. Le Zes sono una grande occasione ed è miope pensare che un solo porto (in questo caso Taranto) ne abbia diritto».

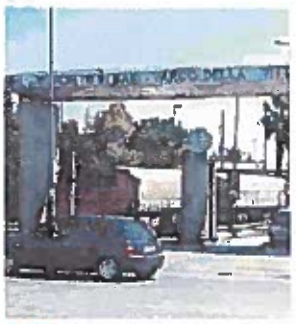
Chiarelli ha ricordato il motivo per cui è intervenuto con forza a difesa di Taranto: «Non sto conducendo alcuna battaglia di campanile, ho solo ricordato che già in altre occasioni il porto di Taranto è stato privato di ciò che gli spettava, cioè essere sede di Autorità di sistema portuale della Puglia, perché ne aveva e ha i numeri e le potenzialità. Voglio solo evitare altri scippi».

ORONZO MARTUCCI

ECONOMIA AL SENATO IN DISCUSSIONE LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

I porti pugliesi a caccia di un posto nel decreto Sud

SERVIZIO A PAGINA 7>>



BARI L'ingresso dell'area portuale

GOVERNO-REGIONE
IL DECRETO PER IL MEZZOGIORNO

DOPO LE AUTORITÀ PORTUALI
Finita la concorrenza tra Bari, Brindisi e Taranto sull'ente unico, comincia quella su vantaggi fiscali. Appello di parlamentari e consiglieri

Zone economiche speciali via alla «guerra» dei porti

● E in discussione al Senato il decreto legge per gli investimenti al Sud, nell'ambito del quale si andrà a definire le modalità per la istituzione delle Zone Economiche Speciali a seguito delle «Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno» (decreto legge 20 giugno 2017, n. 91). Si tratta di aree a fiscalità di vantaggio e con procedure semplificate che, per quanto riguarda la Puglia, interesseranno soprattutto le aree dei porti pugliesi.

«I porti pugliesi sono strategici per l'Ue e oggi il Governo nazionale e la Regione Puglia hanno solo un dovere: rafforzare la nostra portualità - dice Luigi Vitali, coordinatore regionale di Forza Italia - individuando una Zona Economica Speciale unica che consideri i sei porti delle Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale e del Mar Ionio. Le lotte di campanile non servono. Occorre fare scelte strategiche che ci consentiranno di intercettare i traffici internazionali». Secondo Vitali «è ragionevole sostenere la posizione di considerare la Puglia come unico sistema. Per questo tocca alla Regione difendere tale peculiarità, evitando scelte di campanile, e tocca al Governo nazionale prendere una decisione che, evidentemente, ha dei costi sul bilancio dello Stato». Da tempo FI chiede che a livello europeo si decida una sostanziale modifica dei corridoi della rete Ten-T a favore del sistema pugliese. «Col supporto del Presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani - aggiunge - faremo in modo di arrivare ai risultati auspicati».

DIT Gianfranco Chiarelli

Sente parlare già di possibile «guerra» tra i porti di Bari, Brindisi e Taranto anche il deputato di Direzione Italia Gianfranco Chiarelli. «Ritengo non vi sia materia di discussione. La Z.E.S. spetta a Taranto, senza se e senza ma. Già abbiamo assistito all'incomprensibile raddoppio delle Autorità Portuali (o Autorità di sistema) con Renzi che ha volentieri ceduto alle pressioni del suo amico Decaro. Ora non si esageri! Taranto è sede di un porto oggetto di ingenti investimenti infrastrutturali, tra cui - spiega - un collegamento intermodale con l'aeroporto di Grottaglie, notoriamente vocato al cargo. Ha tutte le caratteristiche previste, come il collegamento con le aree retro portuali. Senza contare che da tempo si parla del porto di Taranto come volano dello sviluppo futuro di un territorio gravato da una particolare crisi economica. I ministri De Vincenti e Delrio non hanno mai perso occasione per parlare del porto di Taranto come riferimento per lo sviluppo del territorio. Si tratta ora di essere consequenziali. Sarà la regione a dover dare indicazioni al governo. Emiliano, che di Taranto si è occupato spesso come nelle ultime elezioni amministrative - conclude Chiarelli - cominci ora a fare qualcosa di concreto; di parole e di promesse ne abbiamo sentite in abbondanza, attendiamo i fatti».

AP Gianni Stea

Dal consigliere regionale di Area Popolare Gianni Stea, infine, l'appello ai presidenti delle Regioni Puglia e Basilicata «affinché in tempi brevi si possa istituire un tavolo programmatico per redigere un progetto integrato che - spiega - possa coinvolgere le due regioni sfruttando la rete portuale (in particolare di Bari, Brindisi e Taranto), la rete stradale di collegamento e di conseguenza le attività produttive insediate nei territori in questione». Stea cita uno studio ad opera dell'Università di Bari «in cui si fa riferimento proprio alle Zes quali strumento indispensabile per lo sviluppo dell'imprenditoria meridionale e determinante soprattutto nei settori della logistica e della portualità. Ma nello stesso rapporto – sottolinea il consigliere di AP – viene fatto notare che se l'istituzione della Zes in Puglia e in Basilicata con il coinvolgimento ad esempio di tutte le aziende manifatturiere e dell'agroalimentare dell'Alta Murgia, non fosse attuato in tempi brevi, i Paesi transfrontalieri assorbiranno tutti i traffici da e verso il Nord, da Oriente ad Occidente, da e verso il Mediterraneo, escludendo definitivamente la possibilità per il Mezzogiorno d'Italia, ed in particolare per la Puglia e la Basilicata, di recuperare valore aggiunto nella produzione e nel trasporto di tali merci».

La Gazzetta del Mezzogiorno

Zone economiche speciali via alla «guerra» dei porti

È in discussione al Senato il decreto legge per gli investimenti al Sud, nell' ambito del quale si andrà a definire le modalità per la istituzione delle Zone Economiche Speciali a seguito delle «Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno» (decreto legge 20 giugno 2017, n. 91). Si tratta di aree a fiscalità di vantaggio e con procedure semplificate che, per quanto riguarda la Puglia, interesseranno soprattutto le aree dei porti pugliesi.

«I porti pugliesi sono strategici per l' Ue e oggi il Governo nazionale e la Regione Puglia hanno solo un dovere: rafforzare la nostra portualità - dice Luigi Vitali, coordinatore regionale di Forza Italia individuando una Zona Economica Speciale unica che consideri i sei porti delle Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale e del Mar Ionio. Le lotte di campanile non servono. Occorre fare scelte strategiche che ci consentiranno di intercettare i traffici internazionali». Secondo Vitali «è ragionevole sostenere la posizione di considerare la Puglia come unico sistema.

Per questo tocca alla Regione difendere tale peculiarità, evitando scelte di campanile, e tocca al Governo nazionale prendere una decisione che, evidentemente, ha dei costi sul bilancio dello Stato». Da tempo Fi chiede che a livello europeo si decida una sostanziale modifica dei corridoi della rete Ten-T a favore del sistema pugliese. «Col supporto del Presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani - aggiunge faremo in modo di arrivare ai risultati auspicati».

Sente parlare già di possibile «guerra» tra i porti di Bari, Brindisi e Taranto anche il deputato di Direzione Italia Gianfranco Chiarelli. «Ritengo non vi sia materia di discussione. La Z.E.S. spetta a Taranto, senza se e senza ma. Già abbiamo assistito all' incomprensibile raddoppio delle Autorità Portuali (o Autorità di sistema) con Renzi che ha volentieri ceduto alle pressioni del suo amico Decaro. Ora non si esageri! Taranto è sede di un porto oggetto di ingenti investimenti infrastrutturali, tra cui - spiega - un collegamento intermodale con l' ae roporto di Grottaglie, notoriamente vocato al cargo. Ha tutte le caratteristiche previste, come il collegamento con le aree retro portuali. Senza contare che da tempo si parla del porto di Taranto come volano dello sviluppo futuro di un territorio gravato da una particolare crisi economica. I ministri De Vincenti e Delrio non hanno mai perso occasione per parlare del porto di Taranto come riferimento per lo sviluppo del territorio.

Si tratta ora di essere consequenziali. Sarà la regione a dover dare indicazioni al governo.

Emiliano, che di Taranto si è occupato spesso come nelle ultime elezioni amministrative conclude Chiarelli - cominci ora a fare qualcosa di concreto; di parole e di promesse ne abbiamo sentite in

abbondanza, attendiamo i fatti».
Dal consigliere regionale di Area Popolare Gianni Stea, infine, l' ap pello ai presidenti delle Regioni Puglia e Basilicata «affinché in tempi brevi si possa istituire un tavolo programmatico per redigere un progetto integrato che - spiega - possa coinvolgere le due regioni sfrut tando la rete portuale (in particolare di Bari, Brindisi e Taranto), la rete stradale di collegamento e di conseguenza le attività produttive insediate nei territori in questione». Stea cita uno studio ad opera dell' Università di Bari «in cui si fa riferimento proprio alle Zes quali strumento indispensabile per lo sviluppo dell' im prenditoria meridionale e determinante soprattutto nei settori della logistica e della portualità. Ma nello stesso rapporto - sottolinea il consigliere di AP -viene fatto notare che se l' istituzione della Zes in Puglia e in Basilicata con il coinvolgimento ad esempio di tutte le aziende manifatturiere e dell' agroalimentare dell' Alta Murgia, non fosse attuato in tempi brevi, i Paesi transfrontalieri assorbiranno tutti i traffici da e verso il Nord, da Oriente ad Occidente, da e verso il Mediterraneo, escludendo definitivamente la possibilità per il Mezzogiorno d' Italia, ed in particolare per la Puglia e la Basilicata, di recuperare valora aggiunto nella produzione e nel trasporto di tali merci».

MANFREDONIA SULLO SFONDO RESTANO LE SCORIE DELLA POLEMICA CHE HA ACCOMPAGNATO LA NOMINA DEL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA FOGGIA DA PARTE DEL COMUNE

Autorità portuale, si va avanti

Dopo la nomina di Rotice nel cda si lavora alla preparazione del piano di rilancio

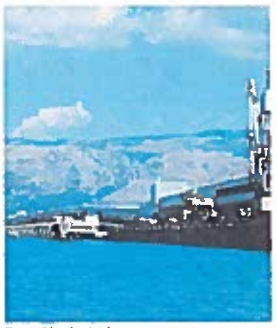
MICHELE APOLLONIO

● **MANFREDONIA.** Nuova Autorità portuale e nuova organizzazione degli uffici territoriali. La presidenza dell'Autorità portuale di sistema dell'Adriatico meridionale della quale il porto di Manfredonia fa parte, ha disposto i nuovi orari di apertura della sede di Manfredonia sul Lungomare Nazario Sauro (nei pressi del varco portuale di Tramontana): la sede rimarrà aperta nei giorni di martedì e giovedì dalle 9 alle 14 e dalle 14.30 alle 16.30.

Una apertura e un orario – fanno sapere dalla sede centrale di Bari – provvisorio in attesa della riorganizzazione dell'ufficio. La funzionalità della sede è stata affidata a funzionari dell'Autorità portuale. Il personale in servizio con l'Autority soppressa, diretta e in collaborazione, ha concluso i rispettivi rapporti il 30 giugno scorso. Il nuovo personale sarà reclutato attraverso concorsi pubblici.

Anche strutturalmente il nuovo corso della organizzazione della nuova Autority così come concepita dalla riforma Delrio, va prendendo corpo. Il passo successivo da perfezionare è quello della costituzione e insediamento del Comitato di gestione del quale fanno parte i rappresentanti designati dai sindaci dei Comuni dei porti compresi nell'Autorità dell'Adriatico meridionale, vale a dire Monopoli, Brindisi, Bari, Barletta e Manfredonia. Primo impegno del Comitato sarà la nomina del Segretario generale, fulcro portante di tutto il sistema. Al Comitato di gestione spetta tracciare le linee programmatiche sulle quali si muoverà l'Autority. Quindi il Piano operativo generale e singoli dei vari porti, e il Piano regolatore per l'intero sistema portuale e particolareggiato per ciascun porto.

Al momento per completare la composizione del Comitato manca il rappresentante del Comune di Bari. Manfredonia ha provveduto con la designazione di Gianni Rotice, presidente della Confindustria Foggia.



Porto Manfredonia

Una nomina che ha fatto sorgere una serie di polemiche naturalmente pro e contro quella designazione. Potevano e dovevano – è l'osservazione dominante – essere evitate sconfigurando quel mortificante incrocio di attacchi sulle persone. Il rilievo che emerge sopra tutto è quello riguardante la modalità e i criteri di designazione.

In questa diatriba non mancano allusioni a retroscena che coinvolgerebbero scenari che vanno oltre la singola iniziativa. Il Movimento 5 stelle, che ha presentato un esposto all'autorità anticorruzione, non escluderebbe l'ipotesi che dietro la designazione di Rotice si nascondano altre manovre per l'occupazione di altre poltrone.

RODI LA DENUNCIA DELLA CGIL PROVINCIALE DI FOGGIA CHE SOLLECITA INTERVENTI DI RECUPERO

«Il litorale del Gargano nord versa in condizioni di degrado»

● **RODI GARGANICO.** La Cgil e la Filcams di Capitanata denunciano lo stato di abbandono di alcune aree costiere di grande pregio a livello ambientale e naturalistico, in una provincia che vede nel turismo uno dei settori più importanti della propria economia.

Si tratta di 70-80 km di costa (senza considerare il tratto da Manfredonia a Margherita di Savoia con altri 40 km circa di costa), situati in un'area unica dal punto di vista ambientale, con boschi e pinete che si alternano a lunghissime spiagge in arenile ed in ciottoli, e dove si potrebbero sviluppare forme di turismo in grado di coniugare le vocazioni naturalistiche, rappresentate dalle aree boscate e dai laghi di Lesina e Varano, e la tradizionale vocazione turistica rappresentata da una costa che se ben valorizzata potrebbe produrre buona occupazione e sviluppo su un area che da anni vive grosse difficoltà. Tutto questo anche a fronte dei 635 milioni di euro di fondi (tra quelli comunitari, rivenienti dal Patto per la Puglia o dalla voce di spesa per il dissesto idrogeologico) destinati dalla Regione alla provincia di Foggia, risorse che se ben utilizzate potrebbero produrre interventi di conservazione e valorizzazione del territorio e strumentali a un rilancio di un settore, quello turistico, che deve necessariamente fare un grosso salto di qualità in Capitanata.

Il litorale nord Gargano

Una "ricchezza territorio" che non viene pienamente valorizzata.

«Come CGIL già nel 2015 con gli "scioperi al rovescio" abbiamo affrontato la situazione di degrado che vivono alcuni tratti di costa della nostra provincia, iniziativa nella quale sindacalisti e volontari ripulirono da detriti ed immondizia diverse spiagge, fra queste quelle di Zapponeta e San Menaio, un'azione che fu colta favorevolmente da tanti bagnanti che risposero all'iniziativa dando anche loro una mano nelle opere di pulizia. A distanza di due anni non solo le condizioni non sono migliorate ma addirittura peggiorate: spiagge ormai ridotte ad esili lembi, dove la balneazione diventa impossibile, lunghi tratti dove non si trovano cestini, camping in semi abbandono che non hanno i servizi minimi essenziali per il turismo, tutti elementi che non solo non avvicinano i turisti ma che rischiano di allontanare anche chi da anni frequenta queste aree amando coniugare ambiente e mare. Un tratto di costa che possiamo equiparare a una sorta di diamante grezzo che per acquisire la lucentezza che merita avrebbe bisogno di un serio intervento all'interno di un sistema integrato di sviluppo e servizi, che tenga insieme magari sia la vocazione naturalistica e turistica ma anche quella agro-forestale», afferma il segretario della Cgil foggiana,m Calamita

The Medi Telegraph

Taranto, molo polisettoriale: pronti altri 600 metri di banchina

Taranto - Il ministro Claudio De Vincenti inaugurerà la nuova struttura in porto.

Taranto - **Il ministro per il Mezzogiorno e la Coesione territoriale, Claudio De Vincenti, inaugurerà il 27 il collaudo degli ulteriori 600 metri di banchina del molo polisettoriale di Taranto dopo i primi 600 collaudati.**Nella stessa occasione De Vincenti presiederà in Prefettura una riunione del tavolo del Contratto istituzionale di sviluppo che sarà anche la prima presa di contatto con la nuova amministrazione comunale guidata dal sindaco Rinaldo Melucci. Col nuovo collaudo - l'ammodernamento degli ulteriori 600 metri è finito a giugno - a disposizione degli operatori ci saranno complessivamente 1500 metri di infrastruttura. Tutto l'intervento, per un importo pari a 75 milioni di euro, ha consentito l'adeguamento di 1200 metri di banchina al nuovo fondale (16,50 metri di profondità) «ed alle sollecitazioni derivanti dalle navi di ultima generazione e dalle gru di banchina».

I 1.200 metri sono stati ammodernati in due tappe: i primi 600 metri completati a luglio 2016 e collaudati di recente, gli ulteriori 600 metri ultimati a giugno e da finire di collaudare. I lavori sono consistiti nell'avanzamento della banchina attraverso una struttura di palificazioni in mare. Con questi lavori, rende noto l'Autorità portuale di sistema del Mar Ionio, «è stata altresì eseguita una prima fase dei dragaggi nell'area prospiciente la nuova banchina portando una fascia di circa 20 metri alla profondità di 16.50 metri». **Ora si tratta di trovare per il polisettoriale uno o più operatori che utilizzino la banchina e ricollochino al lavoro gli oltre 500 che adesso assorbirà la nuova Agenzia per il lavoro portuale.** E in questo senso il presidente dell'Authority, Sergio Prete, incontrando nei giorni scorsi i sindacati, ha dichiarato che per il molo polisettoriale sono giunte alcune manifestazioni di interesse da parte di gruppi propensi a chiedere la concessione e che un punto di situazione sarà fatto a settembre.

De Vincenti inaugura altri 600 metri di molo

Polisettoriale, finito il collaudo dopo i lavori di ammodernamento

● Il ministro per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, dovrebbe inaugurare il 27 luglio il collaudo degli ulteriori 600 metri di banchina del molo polisettoriale di Taranto dopo i primi 600 collaudati. Nella stessa occasione De Vincenti dovrebbe presiedere in Prefettura una riunione del tavolo del Contratto istituzionale di sviluppo che sarà anche la prima presa di contatto con la nuova amministrazione comunale guidata dal sindaco Rinaldo Melucci.

Col nuovo collaudo - l'ammodernamento degli ulteriori 600 metri è finito a giugno -, a disposizione degli operatori ci saranno complessivamente 1500 metri di infrastruttura. Tutto l'intervento, per un importo pari a 75 milioni di euro, ha consentito l'adeguamento di 1200 metri di banchina al nuovo fondale (16,50 metri di profondità) «ed alle sollecitazioni derivanti dalle navi di ultima generazione e dalle gru di banchina». I 1200 metri sono stati ammodernati in due tappe: i primi 600 metri completati a luglio 2016 e collaudati di recente, gli ulteriori 600 metri ultimati a giugno e da finire di collaudare. I lavori sono consistiti nell'avanzamento della banchina attraverso una struttura di palificazioni in mare. Con questi lavori, rende noto l'Autorità portuale di sistema del Mar Ionio, «è stata altresì eseguita una prima fase dei dragaggi nell'area prospiciente la nuova banchina portando una fascia di circa 20 metri alla profondità di 16.50 metri». Al termine del collaudo degli ulteriori 600 metri, «saranno immediatamente disponibili ben 1.500 metri lineari di banchina (600 metri lineari già collaudati e operativi, più 600 in corso di collaudo, più altri 300 non oggetto di lavori e già operativi), oltre al piazzale retrostante, che saranno subito utilizzabili dalle imprese portuali e dagli operatori interessati». Ora si tratta di trovare per il polisettoriale uno o più operatori che utilizzino la banchina e ricollochino al lavoro gli oltre 500 che adesso assorbirà la nuova Agenzia per il lavoro portuale. E in questo senso il presidente dell'Authority, Sergio Prete, incontrando nei giorni scorsi i sindacati, ha dichiarato che per il molo polisettoriale sono giunte alcune manifestazioni di interesse da parte di gruppi propensi a chiedere la concessione e che un punto di situazione sarà fatto a settembre.

Gazzetta del Sud

Martedì analisi e dibattito

I fari del Consiglio sul Piano portuale

milazzo Il Piano regolatore del porto ritorna in Consiglio. Così come peraltro richiesto da diversi esponenti politici sia della maggioranza che dell' opposizione preoccupati sia per la stasi registrata all' Autorità portuale, sia per le ultime dichiarazioni del progettista Mallandrino che ha detto di non «mettere mano» allo strumento urbanistico da circa due anni. Insomma un' altra storia ingarbugliata sulla quale occorrer fare chiarezza. E ciò potrà avvenire ovviamente facendo parlare i diretti interessati. Martedì sarà l' occasione giusta in quanto il presidente Nastasi ha convocato una seduta straordinaria ed aperta alle 10,30 per discutere del Piano regolatore del porto di Milazzo non solo in merito ai tempi di approvazione, ma anche quanto ai contenuti dello stesso. Tante proposte infatti ci sono state in questi anni e l' unico risultato è stato la grande confusione esistente. È infatti innegabile che anche questa stagione estiva sta scorrendo lentamente, senza che nulla accada per il bacino mamertino. Il flusso turistico da e per le Isole Eolie è sempre in costante aumento e il traffico che ne consegue si ripercuote negativamente sulle vie cittadine. Considerazioni condivise dal comandante Mario Sciotto, presidente del Comitato "Grande porto". «Ancora una volta le promesse fatte dai vertici dell' Autorità portuale sono state disattese - afferma -. Ora occorre andare avanti e pensare alla prossima esperienza che ci aspetta nell' ambito della nuova Authority di Gioia Tauro. Noi del Comitato possiamo vantare di essere stati gli unici a ribadire fin dall' inizio la nostra contrarietà ad ogni accorpamento, favorevoli ad accettare la condizione di diventare porto regionale spiegandone anche i motivi . Il nostro rappresentante che siederà nel consiglio di amministrazione della nuova Authority, di cui necessariamente faremo parte, dovrà mettere bene in evidenza che da Milazzo arriveranno i maggiori introiti per le casse dell' ente e di conseguenza il nostro porto dovrà godere di una condizione privilegiata per il suo sviluppo, anche perché il nostro bacino portuale è stato lasciato dalle precedenti amministrazioni dell' autorità portuale Messina-Milazzo in una condizione disastrosa».

QUI SUD

Tracollo Gioia Tauro Oltre le banchine solo capannoni vuoti

La zona industriale in agonia: nel 2017 altri 377 licenziamenti

GAETANO MAZZUCA
GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA)

Metà della ricchezza della Calabria è racchiusa in 4 chilometri di banchina affacciata sul Mar Tirreno. Quasi un corpo estraneo, collegato al resto della regione da una lingua di asfalto che corre in mezzo al niente. Gli scheletri dei capannoni arrugginiti, pesante eredità del sacco dei finanziamenti della legge 488, dovrebbero far ricordare che quella è l'area industriale più grande della Calabria. Di operai non c'è traccia, non si incontrano tir, il silenzio è rotto dal cigolare delle biciclette delle centinaia di migranti che vivono accampati nella tendopoli di fronte a un'ex cartiera. Una lunga cancellata separa i due mondi. Al di là c'è il porto di Gioia Tauro: da solo rappresenta il 52 per cento del Pil privato in Calabria. Per fargli posto una fetta di territorio è stata spazzata via, 700 mila alberi strappati alla terra e un intero paese, Eranova, cancellato assieme ai suoi abitanti.

È costato almeno mille miliardi di vecchie lire e, assieme al centro siderurgico mai nato, avrebbe dovuto occupare 7500 persone. Oggi ci lavorano poco più di 900 persone. Pochi giorni fa per altri 377 è arrivata la lettera di licenziamento. «I 377 licenziati - spiega Mimmo Laganà dirigente della Filt-Cgil - verranno presi in carico dalla neonata Agenzia di somministrazione del lavoro portuale. È un compromesso che ci ha consentito di far considerare i 377 licenziati dei lavoratori del porto». Domenico Macrì, invece, esponente del Sul che ha abbandonato il tavolo della trattativa, scuote la testa: «Io non mi fido. Non si è mai visto che il rilancio passi da un licenziamento collettivo».

Nel frattempo dovrebbero vedere la luce i tre pilastri su cui si poggia il possibile rilancio dell'infrastruttura: la creazione della Zes (la zona economica speciale), il bacino di carenaggio per consentire di effettuare la manutenzione delle navi e il tanto atteso collegamento della linea ferrata con le banchine. Tra i lavoratori lo scetticismo la fa da padrone. Tra questi c'è Eugenio, dieci anni passati tra i container, dall'1 luglio il suo badge è bloccato. Eppure con altri suoi colleghi quasi ogni giorno è davanti ai cancelli di quello che per lui resta «il porto più bello del mondo». «Quando posso - confida - la mattina vado a controllare se i lavori del Gateway ferroviario vanno avanti».

Alle promesse non mantenute sono abituati da tempo. Solo poco tempo fa ai portuali calabresi venne proposto di trasformarsi in metalmeccanici per produrre le macchine della americana Lcv. Partirono anche i corsi di formazione ma alla fine l'investitore statunitense decise di abbandonare il progetto Gioia Tauro. Così sulle banchine calabresi si continua a fare solo transhipment, più del 95 per cento dell'attività è il trasferimento di merci da nave a nave. «Il porto - ci spiegano - attualmente è come se fosse un'isola, poco o per nulla collegato al territorio, sarebbe dovuto servire come punto di partenza per esportare i prodotti calabresi. Ma la piastra del freddo, necessaria per l'agroalimentare per esempio, non è mai stata realizzata».

Anche per chi ha mantenuto il posto di lavoro la realtà non è semplice. «Abbiamo perso un quarto del personale - ci racconta un portuale - ma la produzione è rimasta inalterata e le 16 gru sono tutte operative. Per ora gli unici a guadagnarci sono i padroni che hanno ottenuto un'azienda più snella e maggiore flessibilità».

Ma nel porto di Gioia Tauro c'è qualcun altro che continua a fare affari senza risentire della crisi occupazionale, è la 'ndrangheta. Dai lavori di sbancamento fino ai servizi di pulizia, i clan si sono infiltrati praticamente ovunque. Da qui entra la gran parte della cocaina smerciata in Italia. Solo nel 2016, nel porto sono stati sequestrati circa 1.700 chilogrammi di polvere bianca purissima. Secondo le stime degli inquirenti i carichi scoperti rappresentano solo il 10% della montagna di coca che transita da Gioia Tauro.

Le operazioni di scarico nel porto di Gioia Tauro

Gli interventi

L' area interessata all' attuale intervento ha una superficie di 61.000 mq. ed è posta nelle immediate adiacenze della recinzione perimetrale che delimita l' area di Medcenter Container terminal. La realizzazione dell' importante opera, affidata lo scorso anno dall' Autorità portuale di Gioia Tauro alla "Sogemar", è stata avviata da una associazione temporanea di imprese.

Gazzetta del Sud

Verso il rimpasto della Giunta

Il professore Russo è l' ago della bilancia di Mario Oliverio

Piero Gaeta reggio calabria Il professore Francesco Russo è diventato l' ago della bilancia. Non se l' aspettava nessuno meno che mai egli stesso. E tuttavia il suo destino è ormai interconnesso con quello della Giunta regionale: Russo, infatti, può accelerare o meno i tempi del rimpasto che il Pd ritiene ormai improcrastinabile per cercare di invertire il trend di sconfitte elettorali in serie.
È chiaro che una volta che sarà finalmente risolto il rebus dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro e il professore-ingegnere di origine etnea ma reggino d' adozione (insegna da anni all' Università Mediterranea) potrà finalmente insediarsi e dedicarsi al rilancio dell' importante infrastruttura, la Giunta dei professori sarà solo un pallido ricordo e il governatore Oliverio potrà ridare la sospirata visibilità al Pd così come gli chiedono da più parti. E come, forse, gli chiederà anche il ministro Luca Lotti che martedì è atteso a Soverato. Il plenipotenziario di Renzi arriva in Calabria per una visita già programmata da tempo e tuttavia, siccome in politica nulla succede per caso, non si lascerà certo sfuggire l' occasione per scambiare qualche opinione con Oliverio e Irto, quest' ultimo dovrebbe restare alla guida del Consiglio anche dopo il rinnovo dell' Ufficio di presidenza (un' altro prova di solidità da affrontare per la maggioranza). A proposito: tra i componenti del vertice del Consiglio regionale c' è sempre da sciogliere il nodo di Francesco D' Agostino, già autosospeso dopo l' indagine della Dda che l' ha sfiorato. Ma su D' Agostino deve rispondere direttamente Oliverio essendo stato eletto in una lista di emanazione presidenziale.
Un problema tira l' altro. E la soluzione di uno non è detto che sia utile per la soluzione dell' altro.
La crisi che attraversa il Pd calabrese non può lasciare indifferente Roma, del resto i prodromi di una certa insoddisfazione verso il "centralismo democratico" di Renzi il sindaco di Reggio Giuseppe Falcomatà l' aveva già manifestata nel rimpasto della sua giunta comunale dello scorso Natale quando, in tempi non sospetti, al posto dei "tecnici" (l' unica confermata fu Angela Marcianò che poi sarà cooptata da Renzi nella segreteria nazionale del Pd) aprì la sua amministrazione all' area di Pisapia (con Anna Nucera) e ai socialisti (con Irene Calabrò). Segnali non raccolti di un mal di pancia che cresceva? Nell' ultima direzione nazionale il malcontento di Falcomatà è esploso fragoroso (come aveva già anticpato alla Gazzetta).
La Calabria, dunque, si sente sempre più distante dal Pd renziano e cerca di smarcarsi.
Il rimpasto della Giunta regionale lo renderà ancora più evidente? Ai posteri...

La crisi di Cagliari

Il tracollo è stato come uno svenimento improvviso: tutto è avvenuto in tre mesi.
Da marzo a giugno il porto canale di Cagliari ha perso il 65 per cento dei container scaricati. Tutto è legato alla decisione di una multinazionale tedesca di cancellare il porto del capoluogo sardo dalle sue rotte. Giusto qualche giorno fa una grande nave carica di container ha fatto marcia indietro poco prima di arrivare e ha fatto rotta verso l' Egitto. Con la fuga di una delle principali compagnie di trasporto marittime, Cagliari abbandona i suoi sogni di gloria. E in 600 rischiano il posto di lavoro.

NICOLA PINNA

Gazzetta del Sud

Rotatoria di largo dei Mille

Porto, una scultura accoglierà i turisti

milazzo Uno "scarabeo" accoglierà i turisti che arriveranno nel porto di Milazzo. Tra qualche giorno infatti nella rotatoria di largo dei Mille sarà installato uno dei simboli più antichi che caratterizzano la città del Capo. Una iniziativa voluta dall' assessore all' Ambiente, Damiano Maisano, che da mesi ha deciso di affidare ai privati la cura di piccoli spazi verdi concedendo la possibilità di collocare in loco piccole insegne degli sponsor.
Un modo per tenere più pulita, ordinata e decorosa la città.
La realizzazione del monumento nasce dalla sinergia tra il Comune, imprenditori locali, la signora Giuseppa Camera Cappuccio e l' inventiva artistica e la capacità artigianale del maestro Antonello Piccione che ha deciso di lavorare un monolite naturale, smussato quel tanto che basta per accogliere un altorilievo in fusione di bronzo che rappresenta l' emblematico fregio che si staglia sulle mura del castello: uno scarabeo secondo alcuni, gli occhi di Milazzo secondo altri.
Un simbolo che affascina e appassiona molti studiosi, per i quali non si tratterebbe di un semplice decoro, ma di un antichissimo e complesso strumento astronomico. Il fregio, artisticamente riprodotto da Piccione, occuperà il versante angolare rivolto al mare, quasi ad accogliere tutti i visitatori.

Augusta, il Cga sospende il decreto Delrio sull' Autorità portuale, esulta Assoporto

Ritenuti " sufficienti elementi di fumus boni juris, soprattutto con riferimento alle critiche volte a valorizzare taluni vizi procedimentali; e che l' esecuzione della sentenza produrrebbe all' appellante un pregiudizio attuale grave e (sotto alcuni profili) irreparabile ", il Cga accoglie l' appello di Assoporto e del Comune di Augusta contro il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei confronti dell' autorità portuale di Catania. Il Consiglio di Giustizia amministrativa ordina quindi che l' ordinanza sia trasmessa al Tar per la sollecita fissazione dell' udienza di merito. " La sospensione del "decreto fantasma" è una grande vittoria di Assoporto Augusta e della cittadinanza - dice la presidente dell' associazione, Marina Noè, che ha convocato per domani alle 11,30 una conferenza stampa per illustrare il provvedimento - Il Cga accoglie il ricorso e sospende il decreto Delrio: la sede dell' Autorità di Sistema mare della Sicilia Orientale è Augusta ". A questo punto si attende non solo la pubblicazione del decreto da parte del ministero ma soprattutto il pronunciamento del Tar nel merito della vicenda che aveva portato Roma - su suggerimento della Regione - a decidere su Catania per la sede provvisoria dell' Autorità portuale invece di Augusta.

Augusta - Pubblicato il decreto, ora è l' Adsp di Catania. Noè (Assoporto): venga ritirato subito o sarà un processo "imbarazzante". Zappulla: mobilitazione contro il declassamento strisciante di Punta Cugno.

(Massimo Ciccarello) Augusta, 9 luglio 2017 - Sull' Autorità portuale trasferita da Augusta a Catania il ministero mette la parola fine, ma il Cga ci aggiunge un punto interrogativo. La pubblicazione del decreto sulla Gazzetta ufficiale del 7 luglio avrà un seguito nelle aule di tribunale. Che per il momento sono quelle del Tar di Catania, al quale il Consiglio di giustizia amministrativa ha "ordinato la sollecita fissazione dell' udienza di merito" sul ricorso presentato da Assoporto. Ma che potrebbero diventare pure quelle della Procura di Siracusa, dove già c' è un' inchiesta in corso. Sempre che nel frattempo non si torni nuovamente nelle piazze, dove Articolouno vuole scendere insieme a sindacati e imprenditori contro il depotenziamento strisciante di Punta Cugno. Il futuro del porto - e dell' economia cittadina - si è tutto giocato venerdì, nel giro di poche ore: il governo ha glissato sull' interpellanza urgente sulla Via della seta che sfacciatamente salta Augusta, facendo temere al deputato Mdp Pippo Zappulla che si " vuole depotenziare Punta Cugno per declassificarla a scalo di prodotti petroliferi, di migranti e di piccolo traffico merci" ; il Cga ha accolto l' istanza cautelare presentata da Marina Noè, riconoscendo alla presidente dei portuali la tesi su "un pregiudizio attuale grave e (sotto alcuni profili) irreparabile" derivante dal decreto sulla sede Adsp; il ministro Graziano Delrio ha tirato fuori il decreto del 25 gennaio, che "in via transitoria per due anni" regala a Catania l' Autorità portuale, facendolo entrare in vigore con la pubblicazione. Mentre l' amministrazione comunale si è limitata a un post su Facebook della sindaca Cettina Di Pietro, che ha esclamato soddisfazione su "la pronuncia del Cga che finalmente ripristina la legalità!", la politica più fattiva e l' imprenditoria più concreta sono scesi sul piede di guerra. Convocando subito i giornalisti per arruolarli nella "difesa del porto commerciale" fase 2. Il primo a incontrare la stampa è stato l' onorevole Zappulla, sabato mattina nella nuova darsena dei servizi, "

luogo simbolo delle opportunità sprecate e delle promesse non mantenute sullo sviluppo mercantile". Davanti alla cattedrale nel deserto di banchine dove ci sono più transenne che natanti, ha lanciato l' allarme sul nuovo modello di sviluppo che si sta delineando su Punta Cugno. "Prima il truffaldino tentativo di spostare la sede Adsp a Catania, poi la la riscrittura della geografia con l' irrazionale esclusione dalla Via della Seta, adesso il progettato cambio di destinazione delle banchine, da approdo per i Ro-Ro a quello per le navi soccorso ai migranti". A far pensare male è stata la risposta del viceministro Filippo Bubbico all' interpellanza di Zappulla sui traffici cinesi, dirottati tutti a Venezia, Trieste e Genova. "Il governo risponde che ogni porto deve avere una vocazione, e che ha già finanziato l' adeguamento della banchina per le mega-navi container: allora, o i cinesi intendono arrivare con i motopescherecci, oppure l' esclusione dalla Via della Seta non ha motivazione economica". Il deputato Mdp ne trae conseguenza logica che "è una scelta puramente politica. Com' è scelta politica gravare ulteriormente questo territorio del peso dell' accoglienza migranti, con la creazione di un hotspot che contrasterebbe fortemente con il miglioramento dell' offerta sul mercato del trasporto marittimo". Zappulla avverte che "è questa la posta in gioco" , dietro tanti episodi concomitanti. Per questo "Augusta e l' intera provincia devono alzare il livello della mobilitazione, non accontentandosi di elemosine, o peggio di promesse". Sulla questione ha "già schierato tutto il gruppo parlamentare Mdp, e mobilitato Articolouno di Augusta e provinciale". Pronto a "restare accanto alle forze sociali, ai sindacati, alle associazioni delle imprese". Questo distribuzione governativa " al nord le merci cinesi, a Punta Cugno gli sbarchi migranti", sembra avere una sponda necessaria in Andrea Annunziata. Cioè proprio quel presidente che, a termini di riforma europea, dovrebbe dirigere l' Adsp con un taglio manageriale. Ma che essendo stato nominato dal governo, ovviamente non contraddice il suo datore di lavoro. Così, sulla Via della seta ha glissato pure lui durante un convegno a Catania. Concedendo invece il nulla osta alle strutture per migranti, che dovrebbero sorgere a ridosso delle banchine. Assoporto, tuttavia, non la pensa così. Nella conferenza stampa successiva a quella di Zappulla, Noè "assolve" l' avvocato salernitano. Mostrando capacità politica - di ben altro stile e diverso spessore rispetto una sindaca grillina con la quale non camminano più a braccetto - la presidente dei portuali si focalizza sul concreto. Investimenti soprattutto, a partire dal gas naturale liquefatto, "combustibile green delle navi del futuro". E poi "un piano triennale delle opere pubbliche unitario, con progetti di sviluppo che tengano conto delle diversità di territorio, portando sin da subito esclusivamente il traffico commerciale ad Augusta e crocieristico-diportistico a Catania". Parallelamente, Assoporto continua la battaglia sulla sede. Commentando il risultato al Cga, Noè avverte che "non c' è nessun motivo per esultare . Avremmo potuto farlo se le istituzioni non ci avessero costretto a rivolgerci ai tribunali. Ci sono stati atti di arroganza e prepotenza istituzionale. Ci è sfiorato il sospetto che tra i motivi di questa manovra ci fosse quello di far rientrare Catania nelle reti Ten-T. Ritorniamo a chiedere con forza, innanzitutto al governatore Rosario Crocetta, e poi al ministro Delrio di ritirare i propri provvedimenti per evitare il penoso e imbarazzante ricorso al Tar. In caso contrario, andremo al processo di merito pronti a sostenere con nuove e più recenti informazioni le nostre ragioni". E detto da una politica di razza, ex assessore regionale all' Industria, significa sostanzialmente "a buon intenditore poche parole" .
COMUNICATO STAMPA ZAPPULLA, MDP: GOVERNO TROPPO EVASIVO SULLA VIA DELLA SE AL NORD LE MERCI CINESI, A PUNTA CUGNO GLI SBARCHI MIGRANTI MOBILITAZIONE CONTRO LA DECLASSIFICAZIONE DEL PORTO Augusta, 8 luglio 2017 -"Il governo glissa sulla esclusione d Augusta dalla Via della Seta, è evidente che si vuole depotenziare Punta Cugno per declassificarla a scalo di prodotti petroliferi, di migranti e di piccolo traffico merci". L' allarme è lanciato dal deputato di Articolouno, Pippo Zappulla, durante una conferenza stampa, svoltasi questa mattina ad Augusta, alla nuova Darsena dei servizi. Nel luogo simbolo delle opportunità sprecate e delle promesse non mantenute sullo sviluppo mercantile, il parlamentare del Movimento Democratico e Progressista ha espresso "fortissima preoccupazione per la nuova vocazione che si sta silenziosamente ritagliando per il porto commerciale". "Prima il truffaldino tentativo di spostare la sede Adsp a Catania, sulla quale

Augusta ha riaperto la partita grazie al Cga; poi la la riscrittura della geografia con l' irrazionale esclusione dalla Via della Seta; adesso il progettato cambio di destinazione delle banchine, da approdo per i Ro-Ro a quello per le navi soccorso ai migranti. La situazione è gravissima: è in discussione il ruolo e lo stesso futuro del Porto". La presa di posizione arriva dopo che il governo, delegando il viceministro Filippo Bubbico, ha risposto molto evasivamente a una interpellanza urgente sull' esclusione dai nuovi traffici con la Cina. Cadendo pure in contraddizione quando ha detto che ai cinesi interessano porti più vicini al Centro Europa, però " intende investire molto sui porti del Mezzogiorno, specialmente dopo il raddoppio del Canale di Suez". "Il governo risponde che ogni porto deve avere una vocazione specifica, e che ha già finanziato l' adeguamento della banchina per l' attracco di mega-navi container: allora, o i cinesi intendono arrivare con i motopescherecci anziché con le portacontainer, oppure l' esclusione dalla Via della Seta non ha alcuna motivazione economica bensì è una scelta puramente politica. Com' è una scelta politica gravare ulteriormente questo territorio del peso dell' accoglienza migranti, con la creazione di un hotspot che contrasterebbe fortemente con il miglioramento dell' offerta sul mercato del trasporto marittimo." "Se questa è la posta in gioco - conclude Zappulla - Augusta e l' intera provincia devono alzare il livello dello scontro e della mobilitazione. Non accontentandosi di elemosine, o peggio di promesse, e ponendo con forza al Governo nazionale la centralità di Augusta come porto Core, hub internazionale e scalo per le grandi navi portacontainer. E' questa la battaglia che Articolouno di Augusta e provinciale vuole condurre insieme l' intero gruppo parlamentare Mdp, restando accanto alle forze sociali, ai sindacati, alle associazione delle imprese". COMUNICATO STAMPA MARINA NOE', PRESIDENTE DI ASSOPORTO AUGUSTA Cga, la se della Autorità di sistema del mare di Sicilia Orientale è Augusta. Assoporto Augusta: Crocetta e Delrio ritirino i provvedimenti, si proceda velocemente con la programmazione unitaria e condivisa dei due porti. "L' appello presenta sufficienti elementi di "fumus boni juris" soprattutto con riferimento alle critiche volte a valorizzare taluni vizi procedurali e l' esecuzione della sentenza produrrebbe all' associazione che si è appellata un pregiudizio attuale grave e (sotto alcuni profili) irreparabile". Sono queste le motivazioni con cui i giudici della Camera di Consiglio del Cga di Palermo, giovedì scorso, hanno accolto la richiesta di sospensiva avanzata da Assoporto Augusta del decreto del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio che ha individuato, per due anni, quale sede dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale il porto di Catania e non Augusta, unico porto core della Sicilia orientale. Il decreto, firmato il 25 gennaio e che, per una "curiosa" coincidenza, è stato pubblicato in Gazzetta ufficiale venerdì 7 luglio, lo stesso giorno in cui è stata emanata l' ordinanza del Cga è stato impugnato perchè ritenuto illegittimo sia per vizi propri che in via derivata, essendo illegittimi gli atti presupposti c ostituiti. Ad illustrare i dettagli del provvedimento del Consiglio di giustizia amministrativa, questa mattina, durante una conferenza stampa nella sede di Assoporto Augusta di via Capitaneria è stata la presidente Marina Noè che non ha nascosto la soddisfazione per l' esito di una vicenda che rende giustizia all' impegno, in primis, dell' associazione degli operatori portuali, unica in Italia, che da mesi si batte per il ripristino della legalità per quello che da più parti è stato considerato come uno "scippo" vero e proprio. "Oggi non c' è nessun motivo per esultare, - ha esordito Marina Noè- avremmo potuto farlo se le istituzioni che tanto rispettiamo non ci avessero costretto a rivolgerci ai tribunali. Ci sono stati in questi mesi atti di arroganza e di prepotenza istituzionale. Ci è sfiorato il sospetto che tra i motivi di questa manovra del trasferimento della sede ci fosse anche quello di far rientrare Catania nelle reti Ten-T, se pure comprensive, cioè di secondo livello e non certamente "core", così come qualcuno ha erroneamente affermato. Siamo qui oggi per manifestare la nostra soddisfazione nel prendere atto che il Consiglio di giustizia amministrativa, con una ordinanza per nulla scontata, ha dichiarato valide le nostre ragioni. Ritorniamo a chiedere con forza, innanzitutto al presidente Crocetta, e poi al ministro Delrio, di ritirare i propri provvedimenti per evitare il penoso e imbarazzante ricorso al Tar. Crocetta prenda atto delle numerose richieste, arrivate anche dalla politica, di fare un passo indietro, ritirando le sue due lettere che hanno portato alla firma del decreto, dimostrando cosi' che l' intelligenza di un uomo può

anche misurasi con la capacità di cambiare idea. In caso contrario, forti della vittoria al Cga, andremo al processo di merito, pronti a sostenere con nuove e più recenti informazioni le nostre informazioni". Poi sono arrivati i ringraziamenti, in particolare, per gli avvocati Giovanni Randazzo, Marco De Benedictis e Gaetano Spitaleri, per avere raccolto la sfida e per aver accompagnato e consentito ad Assoporto di far valere le proprie ragioni con competenza e professionalità, per i sindaci di Augusta, Di Pietro, Cannata e Rizza di Melilli e Priolo, che si sono schierati in questa battaglia per la salvaguardia del territorio, così come le parti sociali. Un particolare ringraziamento va soprattutto ai cittadini di Augusta che, scendendo in piazza, hanno manifestato la loro convinta adesione a questa battaglia e per il presidente dell' Autorità di sistema, Annunziata anche per il suo ruolo di terzietà assunto in questa vicenda. "In attesa degli ulteriori sviluppi relativi alla sede chiediamo con forza al presidente di concentrare e focalizzare tutta l' attenzione sull' elaborazione di un piano triennale delle opere pubbliche unitario, - ha proseguito- con progetti di sviluppo per Augusta e Catania che tengano conto delle più volte dichiarate diversità di territorio, portando sin da subito esclusivamente il traffico commerciale ad Augusta e crocieristico-diportistico a Catania. Ognuno svolga la propria parte, ora ciò che importa è il lavoro, l' occupazione per i giovani, un disegno strategico di sviluppo per i prossimi cinquanta anni".

Gazzetta del Sud

Cga sospende il decreto Delrio

Autorità portuale Augusta esulta

Sebastiano Salemi Augusta Clamorosa svolta nella lunga e controversa vicenda dell' individuazione della sede dell' autorità portuale di sistema per la Sicilia orientale. Il Consiglio di Giustizia Amministrativa di Palermo ha accolto il ricorso che era stato presentato anche da Assoporto Augusta. Disposta la sospensione del decreto Delrio che indicava Catania e non il porto megarese come sede. Da Assoporto la scelta va rivista: «La sede dell' Autorità di Sistema mare della Sicilia Orientale è Augusta». La presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè, parla di «grande vittoria» e di «decreto fantasma».
Nel ricorso davanti al Cga di Palermo anche il Comune di Augusta era intervenuto ad adiuvandum.
«Non possiamo che esprimere grande soddisfazione - ha aggiunto il presidente di Assoporto, Marina Noè -. C' è un Tribunale che dice quello che noi sosteniamo da tempo: il decreto Del Rio era un atto illegittimo e ricco di irregolarità procedurali. Deve essere ritirato dal ministro così come quelle lettere del presidente della Regione Crocetta».
Sarebbero stati evidenziati vizi nella procedura. E oggi la vicenda sarà al centro di una conferenza stampa.

Authority Sicilia Orientale, ricorso accolto. Sede ad Augusta, non a Catania

Il Cga ha sospeso il decreto Delrio, accogliendo il ricorso avanzato da Assoporto Augusta contro la scelta di Catania quale sede dell' Autorità Portuale della Sicilia Orientale. L' annuncio è di Marina Noè, presidente Assoporto Augusta, che ha convocato per domani mattina, 8 luglio 2017, alle ore 11.30, nella sede di Via Capitaneria 28, una conferenza stampa sul tema durante la quale sarà illustrato il provvedimento dei giudici del Consiglio di giustizia amministrativa. La sede dell' Autorità di Sistema mare della Sicilia Orientale dovrebbe dunque rimanere Augusta e non Catania, come invece aveva deciso il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, su richiesta del presidente della Regione, Rosario Crocetta.
http://www.tempostretto.it/news/regole-sovvertite-autorit-portuale-sicil...

Giornale di Sicilia

Assoporti Augusta, il Cga sospende il decreto dell' Autority a Catania

OOO Rimane ad Augusta, almeno per il momento, la sede dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale che ha accorpato i porti di Augusta e Catania. E' quanto deciso dal Cga di Palermo che ieri ha accolto la richiesta di sospensiva del decreto del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio il quale su richiesta del presidente della Regione Rosario Crocetta, aveva trasferito per due anni la sede da Augusta a Catania. A proporre il ricorso era stata l' associazione di operatori portuali megaresi Assoporto Augusta, guidata da Marina Noè a cui poi si sono affian cati i comuni di Augusta, Priolo e Melilli. Ribaltata, quindi, la decisione del Tar di Catania. Riconosciuto dal Cga che l' appello presenti sufficienti elementi del «fumus boni juris», che portano alla revoca del decreto ministeriale che avrebbe dei «vizi procedurali». «La sospensione del decreto è unagrande vittoria di Assoporto Augusta e della cittadinanza, dice soddisfatta la presidente Noè, che ha convocato per stamattina alle 11,30 una conferenza stampa nella sede di via Capitaneria per illustrare i dettagli del provvedimento. «Siamo soddisfatti della pronuncia del Cga che final mente ripristina la legalità - dice il sindaco di Augusta Cettina Di Pietro - per cui mi sento di ringraziareAssoporto Augustache per prima ha creduto in questa battaglia di legalità». Esulta anche il parlamentare regionale Enzo Agenti della Direzione investigativa antimafia catanese mentre effettuano un sopralluogo nel terreno che è stato posto sotto sequestro Vinciullo che si dice pronto la prossima settimana, accompagnato dall' avvocato Paola Mastroviti, a depositare alla Procura di Siracusa la decisione dei giudici amministrativi che dà ulteriore forza e supporta in modo sostanziale l' esposto da me presentato sull' argomento. «Giustizia è stata fatta. Ora Crocetta senza alcun indugio ritiri il provvedimento ministeriale giudicato irreparabilmente viziato da parte del Cga e la stessa medesima decisione assuma il ministro dell' Infrastrutture», dice il parlamentare Ars.

Più cauti, invece, i coordinatori cittadini di Fdi-An di Augusta, Marco Failla e Enzo Inzolia, che se pur soddisfatti sottolineano come si tratti di «Un primo piccolo passo verso il riconoscimento del buon diritto di Augusta. Tuttavia è un provvedimento interlocutorio, pertanto, altissima deve rimanere la vigilanza».

La Sicilia

Il Cga blocca il decreto Delrio che "promuoveva" Catania sede dell' autorità portuale

Francesco NaniaAugusta. Si arricchisce di un nuovo capitolo l' intricata vicenda sulla scelta della sede della nuova autorità di sistema portuale del mare della Sicilia Orientale. Proprio mentre si attendeva la pubblicazione del decreto, a firma del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, il Consiglio di giustizia amministrativa di Palermo ha accolto il ricorso presentato dal comune di Augusta e da Assoporto, disponendo la sospensione del relativo decreto. I giudici hanno deciso di bloccare al momento il trasferimento della sede dell' autorità di sistema da Augusta a Catania, riconoscendo la sussistenza del fumus boni juris per pervenire in seguito alla revoca del decreto.

Per i giudici del Cga, il decreto che da più parti è stato definito "fantasma" presenta vizi procedurali tali da essere ritenuti gravi ed irreparabili, ancorché insuperabili perché avrebbero violato due articoli della legge 241/90, che detta le norme in materia di procedimento amministrativo.

La sentenza del Cga, di fatto, fa ritornare ad Augusta la sede dell' autorità di sistema, così come era prima del mese di gennaio. In quella data, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Delrio, aveva firmato in quei il decreto che istituisce a Catania, per un periodo di due anni, la sede dell' Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia Orientale, rispetto alla originale previsione di Augusta. La scelta su Catania è stata compiuta in seguito alla richiesta da parte del presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta, datata 12 settembre 2016 cui è stata data risposta positiva, specificando che si tratta di sede transitoria per un periodo di non più di due anni. In quelle 6 cartelle, il governatore Crocetta spiegava i motivi per i quali la sede dell' autorità di sistema avrebbe dovuto essere individuata a Catania anziché ad Augusta. In quella lettera, Crocetta scriveva, tra le altre cose: "qualora nel medio termine, le potenzialità di sviluppo del porto di Augusta, oggi solamente ipotizzabili alla luce delle risultanze della relazione della Corte dei conti europea, dovessero realizzarsi significativi marker di crescita anche grazie alla mutuabilità di una concreta esperienza acquisibile dal rapporto sinergico con una realtà portuale rodata e consolidata come quella di Catania e all' interconnessione logistica () consentirebbe una rivisitazione dell' assetto organizzativo dell' Autorità".

Per la presidente di Assoporto, Marina Noè, si tratta di una "vittoria su tutta la linea". Annunciando per questa mattina una conferenza stampa per entrare nel dettaglio del dispositivo del Cga, Noè commenta:

"Non possiamo che esprimere soddisfazione C' è un tribunale che dice quello che noi sosteniamo da tempo - dice - il decreto Delrio è un atto illegittimo e ricco di irregolarità procedurali. Deve essere ritirato dal ministro così come quelle lettere del presidente della Regione Crocetta".

Intanto, il presidente della commissione Bilancio dell' Ars, Vincenzo Vinciullo, ha annunciato che la prossima settimana, accompagnato dal suo legale, avv. Paola Mastrovita, depositerà alla Procura di Siracusa la decisione dei giudici amministrativi perché "dà ulteriore forza e supporta in modo sostanziale l' esposto da me presentato sulla questione della sede dell' autorità portuale".

FRANCESCO NANIA

Per il Cga, la sede dell'Autorità di sistema del mare di Sicilia Orientale, è ad Augusta

Per il Consiglio di giustizia amministrativa, la sede dell'Autorità di sistema del mare di Sicilia Orientale è Augusta.In un comunicato stampa di -Assoporto-, si evidenzia: l'appello presenta sufficienti elementi di -fumus boni juris- soprattutto con riferimento alle critiche volte a valorizzare taluni vizi procedurali e l'esecuzione della sentenza produrrebbe all'Associazione che si è appellata un pregiudizio attuale grave e (sotto alcuni profili) irreparabile.Sono queste le motivazioni con cui i giudici della Camera di Consiglio del Cga di Palermo, giovedì scorso, hanno accolto la richiesta di sospensiva avanzata da Assoporto Augusta del decreto del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio che ha individuato, per due anni, quale sede dell'Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale il porto di Catania e non Augusta, unico porto core della Sicilia orientale.Il decreto, firmato il 25 gennaio e che, per una -curiosa- coincidenza, è stato pubblicato in Gazzetta ufficiale venerdì 7 luglio, lo stesso giorno in cui è stata emanata l'ordinanza del Cga è stato impugnato perchè ritenuto illegittimo sia per vizi propri che in via derivata, essendo illegittimi gli atti presupposti costituiti. Ad illustrare i dettagli del provvedimento del Consiglio di giustizia amministrativa, questa mattina, durante una conferenza stampa nella sede di Assoporto Augusta di via Capitaneria è stata la presidente Marina Noè che non ha nascosto la soddisfazione per l'esito di una vicenda che rende giustizia all'impegno, in primis, dell'Associazione degli operatori portuali, unica in Italia, che da mesi si batte per il ripristino della legalità per quello che da più parti è stato considerato come uno -scippo- vero e proprio.Oggi non c'è nessun motivo per esultare, ha esordito Marina Noè- avremmo potuto farlo se le istituzioni che tanto rispettiamo non ci avessero costretto a rivolgerci ai tribunali. Ci sono stati in questi mesi atti di arroganza e di prepotenza istituzionale. Ci è sfiorato il sospetto che tra i motivi di questa manovra del trasferimento della sede ci fosse anche quello di far rientrare Catania nelle reti Ten- T, se pure comprensive, cioè di secondo livello e non certamente -core-, così come qualcuno ha erroneamente affermato. Siamo qui oggi per manifestare la nostra soddisfazione nel prendere atto che il Consiglio di giustizia amministrativa, con una ordinanza per nulla scontata, ha dichiarato valide le nostre ragioni.Ritorniamo a chiedere con forza, innanzitutto al presidente Crocetta, e poi al ministro Delrio, di ritirare i propri provvedimenti per evitare il penoso e imbarazzante ricorso al Tar. Crocetta prenda atto

delle numerose richieste, arrivate anche dalla politica, di fare un passo indietro, ritirando le sue due lettere che hanno portato alla firma del decreto, dimostrando così che l'intelligenza di un uomo può anche misurasi con la capacità di cambiare idea. In caso contrario, forti della vittoria al Cga, andremo al processo di merito, pronti a sostenere con nuove e più recenti informazioni le nostre informazioni.Poi sono arrivati i ringraziamenti, in particolare, per gli avvocati Giovanni Randazzo, Marco De Benedictis e Gaetano Spitaleri, per avere raccolto la sfida e per aver accompagnato e consentito ad Assoporto di far valere le proprie ragioni con competenza e professionalità, per i sindaci di Augusta, Di Pietro, Cannata e Rizza di Melilli e Priolo, che si sono schierati in questa battaglia per la salvaguardia del territorio, così come le parti sociali. Un particolare ringraziamento va soprattutto ai cittadini di Augusta che, scendendo in piazza, hanno manifestato la loro convinta adesione a questa battaglia e per il presidente dell'Autorità di sistema, Annunziata anche per il suo ruolo di terzietà assunto in questa vicenda.In attesa degli ulteriori sviluppi relativi alla sede chiediamo con forza al presidente di concentrare e focalizzare tutta l'attenzione sull'elaborazione di un piano triennale delle opere pubbliche unitario, ha proseguito- con progetti di sviluppo per Augusta e Catania che tengano conto delle più volte dichiarate diversità di territorio, portando sin da subito esclusivamente il traffico commerciale ad Augusta e crocieristico-diportistico a Catania. Ognuno svolga la propria parte, ora ciò che importa è il lavoro, l'occupazione per i giovani, un disegno strategico di sviluppo per i prossimi cinquanta anni.

La guerra dei porti siciliani Sospeso il decreto Delrio

PALERMO- Il Consiglio di giustizia amministrativa di Palermo, accogliendo il ricorso di Assoporto Augusta, ha disposto la sospensione del decreto Delrio che assegna la sede di Autorità di sistema mare della Sicilia Orientale a Catania. Lo rende noto la presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè, parlando di "grande vittoria" e di "decreto fantasma" e annunciando, sul tema, una conferenza stampa, per le 11.30, nella sede di via Capitaneria. La notizia viene rilanciata dall'agenzia Ansa. Arriva dunque a una clamorosa svolta, anche se si tratta solo di una sospensiva, la "guerra dei porti" che ha visto Augusta in rivolta per la decisione di assegnare un ruolo di preminenza al porto di Catania (leggi "la guerra dei porti" del 27 gennaio scorso).

Sede Adsp, sospeso il decreto Delrio dello scippo, esulta Assoporto

AUGUSTA Il Cga di Palermo ha accolto il ricorso presentato da Assoporto Augusta, sospendendo l'ormai celebre decreto fantasma del ministro Graziano Delrio che assegna la sede della nuova Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia orientale a Catania. Lo rende noto con un comunicato la presidente dell'associazione degli operatori portuali augustani, Marina Noè, esultando per la grande vittoria di Assoporto Augusta e della cittadinanza. La svolta arriva nel giorno in cui tutti attendevano la pubblicazione del decreto, a mezzo anno dal primo annuncio, come riferiva lo stesso ministro Delrio alla Camera dei deputati in risposta all'interrogazione della deputata siracusana Prestigiacomo (vedi question time). In attesa di conoscere i termini della sospensiva, per comprendere le reali possibilità di Augusta di vedere sventato lo scippo, in questi mesi rivendicato dalle dichiarazioni di Delrio e confermato dai silenzi di Crocetta e Marziano, Assoporto ha annunciato per domattina una conferenza stampa sul provvedimento.

Giornale di Sicilia

PORTI. Il parlamentare Zappulla si dice preoccupato della risposta del vice ministro Bubbico alla sua interrogazione relativa all' esclusione dei nuovi traffici con la Cina

Augusta, Punta Cugno esclusa dalla via della seta

Marina Noè:«Chiediamo alla Regione di focalizzare l' attenzione sull' elaborazione di un piano triennale unitario di opere pubbliche»

I sindaci di Priolo e Melilli: «Adesso ci prepariamo ad un' altra vertenza importante, quella che riguarda l' inserimento dei nostri comuni nella gestione dell' Autority del mare». Cettina Saraceno O OO «Il governo glissa sulla esclusione di Augusta dalla via della Seta, vuole depotenziare Punta Cugno per declassificarla a scalo di prodotti petroliferi, di migranti e di piccolo traffico merci», mentre Assoporto dopo «la prima vittoria» del Cga sul ricorso contro il decreto pubblicato sulla Gazzetta ufficiale proprio il giorno in cui il Cga lo ha sospeso, chiede ancora una volta al presidente Crocetta di ritirare le due lettere che hanno portato alla firma del decreto. A dirsi preoccupato del destino del porto di Augusta è stato, ieri mattina, durante una conferenza stampa che si è svolta alla nuova darsena il deputato di Articolo uno, Pippo Zappulla, che proprio il giorno prima alla Camera aveva ascoltato la risposta in aula, del viceministro dei Trasporti Filippo Bubbico alla sua interpellanza urgente sul l' esclusione del porto di Augusta dai nuovi traffici con la Cina. Da un lato il Governo ha sottolineato che ai cinesi interessano porti più vicini al Centro Europa e, quindi, non quelli siciliani e più specificatamente non Augusta, ma dall' altro che «intende investire molto sui porti del Mezzogiorno, specialmente dopo il raddoppio del Canale di Suez. E che ha già finanziato l' adeguamento della banchina per l' attracco di mega -navi container: e allora, o i cinesi intendono arrivare con i motopescherecci oppure l' esclusione dalla via della seta non ha alcuna motivazione economica bensì è una scelta puramente politica. Com' è una scelta politica gravare ulteriormente questo territorio del peso dell' accoglienza migranti, con la creazione di un hotspot che contrasterebbe fortemente con il miglioramento dell' offerta sul mercato del trasporto marittimo». Per Zappulla Augusta e l' intera provincia devono alzare il livello dello scontro e della mobilitazione ponendo con forza al Governo nazionale la centralità di Augusta Intanto ieri l' associazione degli operatori portuali è tornata a chiedere al ministro Delrio di ritirare il decreto e al presidente Crocetta, di revocare le due lettere che hanno portato alla firma del provvedimento per «evitare il penoso e imbarazzante ricorso al Tar. In caso contrario, forte della vittoria al Cga, andremo al processo

di merito, con nuove e più recenti informazioni», ha detto ieri Marina Noè, la presidente. «Chiediamo con forza al presidente di concentrare e focalizzare tutta l' attenzione sull' elaborazione di un piano triennale delle opere pubbliche unitario, con progetti di sviluppo per Augusta e Catania che tengano conto delle più volte dichiarate diversità di territorio, portando sin da subito esclusivamente il traffico commerciale ad Augusta e crocieristico-diportistico a Catania»m ha aggiunto. La stessa richiesta di ritirare i provvedimenti a governatore regionale e ministro arriva dai sindaci di Priolo e Melilli che, insieme al Comune di Augusta, nei mesi scorsi si sono anche affiancati nella battaglia legale, integrando il ricorso con atti cosiddetti ad adiuvandum, i comuni di Augusta. «Giustizia è fatta - hanno detto i sindaci di Priolo Antonello Rizza e di Melilli, Giuseppe Carta il cui predecessore Pippo Cannata aveva già sposato la causa dell' associazione portuale Adesso ci prepariamo ad un' altra vertenza importante, quella che riguarda l' inserimento del comuni di Priolo e Melilli all' interno del comitato di gestione dell' Autorità portuale, poiché, per una interpretazione normativa, sono stati esclusi dal tavolo decisionale dell' Autori PACHINO.

Capitali cinesi puntano a Interporto Campano
Riassetto in vista per Interporto Campano. Il polo logistico di Nola (Napoli) cerca un forte socio industriale per crescere. Interesse da parte di gruppi cinesi e coreani. ▸ pagina 9

Logistica. Dopo il risanamento guidato dalle banche per la struttura campana si profilano forti mutamenti nell'azionariato

Capitali cinesi su Interporto Nola

L'ad Iasi: cerchiamo un socio industriale di peso al quale cedere la maggioranza

Marco Morino

Per l'Interporto Campano, la maggiore struttura logistica, distributiva e intermodale presente nel Mezzogiorno e al 6° posto tra i primi 200 interporti europei (secondo una ricerca promossa dall'associazione degli interporti tedesca), si annunciano forti cambiamenti. Dopo la cessione delle deleghe da parte del fondatore, Gianni Punzo (attualmente è presidente onorario) e il risanamento finanziario durato alcuni anni, si va verso una cessione del pacchetto di maggioranza della società. Di formalizzato non c'è ancora nulla, non vi sono ancora delibere approvate dal consiglio di amministrazione. Però c'è la volontà delle banche (Mps, Unicredit e Intesa Sanpaolo), che controllano il 21% del pacchetto azionario e determinano gli indirizzi strategici, a fare un passo indietro e ad avviare un percorso che culminerà nella ricerca di un partner industriale forte al quale cedere la quota di maggioranza della struttura basata a Nola, alle porte di Napoli. E tra i possibili pretendenti al pacchetto di maggioranza di Interporto Campano ci sarebbero primari operatori logistici cinesi e coreani.

Questo in sintesi il ragionamento che Sergio Iasi, amministratore delegato di Interporto Campano, fa con Il Sole 24 Ore.

IL RIASSETTO DEL GRUPPO
Operatori logistici basati in Cina e Corea sarebbero interessati a investire nell'area, partner in vista anche per i servizi ferroviari

«Le banche – spiega Iasi – in questi anni hanno svolto un ruolo importante nel traghettare l'Interporto fuori dalla crisi. Ora però si avvicina il momento di voltare pagina e consegnare, nel giro di due anni, la società a un socio industriale forte che ne garantisca la crescita futura. Tra l'altro – continua Iasi – all'Interporto Campano sarà quasi certamente assegnata la Zes (Zona esclusiva speciale), la zone franca voluta dal governo per attivare capitali e investimenti su determinate aree, assicurando in cambio incentivi di natura fiscale. La Zes sarà un'arma in più nel processo di ricerca nel nuovo socio di Interporto Campano».

Dalla sua l'Interporto ha la capacità di offrire una piattaforma di trasposto – ferroviario, stradale e via mare – che integra servizi di immagazzinamento, gestione e movimentazione di beni. Si tratta di un'offerta che, nel tempo, ha portato molti operatori internazionali che operano nella logistica, nell'alimentare, nella meccanica ad insediare le proprie strutture distributive nel Sud Italia. Fca, Msc Crociere e Alstom hanno scelto di localizzare la propria logistica presso l'Interporto di Nola.

In questo momento l'Interporto sta registrando una forte domanda di spazi da parte di operatori (soprattutto retail, logistica e food) e per questo sta progettando un ampliamento in due fasi di circa un milione di metri quadrari di superficie, che si aggiungeranno ai due milioni di metri quadrati già esistenti. Il valore dell'investimento è di circa 200 milioni. La ricerca del nuovo socio è finalizzata proprio a sostenere questo tipo di investimenti. «I progetti in cantiere sono numerosi. Dal prossimo mese di settembre – dice Iasi – partirà un collegamento ferroviario diretto via terra (un treno al mese) con la Cina, destinazione Shanghai. Il treno copre il tragitto in circa 20 giorni, rispetto ai 30-40 giorni della nave. Una soluzione ideale per settori come il tessile-moda che, in Campania, vantano una presenza forte».

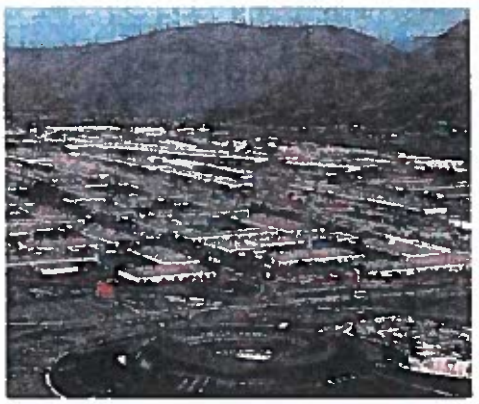
Intanto avanza anche il progetto, lanciato dalla società ferroviaria Isc-Interporto Servizi Cargo (controllata al 100% da Interporto Campano), per sfruttare la rete italiana ad Alta velocità/Alta capacità anche per il trasporto merci a partire dal 2018. Isc ha piani di espansione che prevedono l'assunzione di 70 macchinisti i cui corsi di formazione partiranno a settembre 2017. «Anche per la nostra società ferroviaria di trasporto merci – rivela Iasi – ci saranno delle novità: siamo alla ricerca di un socio che ne rilevi la maggioranza e le consenta di svilupparsi appieno nel progetto dei treni ad alta capacità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

225 mila m²
Il terminal intermodale
Superficie del terminal intermodale (cuore dell'Interporto)

13
Le linee ferroviarie
Il numero di linee ferroviarie connesse alla rete nazionale



Gazzetta del Sud

Dopo l' apertura del porto a Capo d' Orlando

Anche il mercatino a "miglio zero" aprirà battenti

Franco Perdichizzi Capo d' Orlando Per fortuna a Capo d' Orlando le buone notizie si rincorrono e così dopo l' apertura del porto ecco che entro giorno 20 di questo mese anche il mercatino a "miglio zero" aprirà battenti. Era da dicembre dell' anno scorso, quando i box furono consegnati alle tre coperative ittiche paladine, che si attendeva questo momento ma tante difficoltà, soprattutto burocratiche, si misero di mezzo, e così si temette persino che il mercatino potesse diventare una incompiuta in una città, come Capo d' Orlando, che di incompiute non ne ha piu. Molto probabilmente non tutte le tre coperative inizieranno insieme la vendita del pesce a miglio zero poiché la loro presenza totale è prevista per i prossimi mesi. L' importante comunque è che gli orlandini ed i nebroidei possano contare su questo tipo di mercato che garantisce la filiera corta poiché il punto di sbarco delle barche dei pescatori è a pochi passi ed esattamente nel molo di levante del porto,dal lato interno del versante orientale. Qui i pescatori delle coperative hanno a diposizione una banchina lunga trenta metri e da qui il pesce pescato raggiungerà il mercatino ubicato sulla collinetta di fronte il porto ma fuori dall' area portuale. Una conferenza dei servizi, svoltasi pochi giorni fa, con la presenza anche delle autorità portuali (Ufficio locale marittino comandato Giuseppe Biondo) ha eliminato gli ultimi ostacoli dando così il via all' apertura del mercatino. La struttura è di proprietà del Comune di Capo d' Orlando che l' ha realizzata con il contributo del Gruppo di Azione "Costa dei Nebrodi". Si tratta di tre box prefabbricati con al suo interno i banchi vendita, frigo e quant' altro necessario per la conservazione e vendita del pesce. Per il raggiungimento di questo traguardo, vitale è stato l' apporto dell' Anapi Sicilia, l' Associazione Nazionale Autonoma Piccoli Imprenditori della Pesca, che con il suo presidente regionale, Piero Forte, ha collaborato non poco al suo decollo. Le tre coperative dei pescatori che gestiranno per cinque anni il "mercatino a miglio zero" sono la Borgo di San Gregorio, La Nuova San Gregorio e la Freschezza del Mare.

Restano ancora da definire e l' argomento sarà trattato in questi giorni, l' abbassamento delle tariffe di ormeggio da pagare alla Società Porto di Capo d' Orlando. Come si ricorderà nel mese scorso ci fu già una prima riunione tra le tre coperative e l' amministrazione comunale per affrontare il problema che poi fu rimandato per poter meglio analiizare con la società di gestione le richieste dei pescatori.

Crociere: a Siracusa la Seabourn Encore con 600 passeggeri

Turisti trasbordati con tender per lavori al Porto Grande

(ANSA) - PALERMO, 7 LUG - Nonostante i lavori al Porto Grande di Siracusa continua l'arrivo delle grandi navi da crociera. E' approdata Seabourn Encore, nave di oltre 200 metri di lunghezza e 26 di larghezza con 302 cabine per una stazza di 40.350 tonnellate. Non una prima volta per l'imbarcazione varata nel 2016 e costruita dal gruppo Fincantieri, dato che già un mese fa la nave "gemella" della Seabourn Odissey aveva fatto capolino a Siracusa.

I passeggeri, circa 600, ormai come da prassi, sono stati trasbordati a bordo di tender per l'impossibilità delle navi da crociera di attraccare.

L'Italia scommette sulla Libia: «Tornano le aziende»

Agrigento - Da Agrigento, Italia e Libia si impegnano a riprendere il filo di un partenariato economico che ha origini lontane.

Agrigento - Il Mediterraneo come il mare delle grandi opportunità economiche. Non più il mare della morte, dunque, il mare delle migliaia di profughi annegati e dei trafficanti di uomini. Ma una fonte di opportunità e di crescita per i Paesi che vi si affacciano. **È un mare che unisce e porta sviluppo e ricchezza quello «raccontato» dai protagonisti del Primo Forum Economico Italo-Libico, che ha visto istituzioni e imprese di entrambi gli Stati insieme a discutere di investimenti**. La sede del vertice non è casuale: Agrigento, nel cuore del Mediterraneo, diventata luogo simbolo dell'incontro tra due Paesi vicini geograficamente che vorrebbero rilanciare una cooperazione economica che ha radici antiche e che dalla rivoluzione del 2011 stenta a ripartire.

Ci crede il ministro degli Esteri Angelino Alfano che proprio nella sua città affacciata sul mare africano, come scrisse Luigi Pirandello, **ha organizzato il Forum**. Ci crede il vicepremier del Governo di Riconciliazione libico Ahmed Omar Maitig, giunto in Sicilia con il suo ministro dell'Economia, con rappresentanti delle istituzioni, della Camera di Commercio e con una delegazione di imprenditori.

Da Agrigento, Italia e Libia si impegnano a riprendere il filo di un partenariato economico che ha origini lontane. E a potenziare gli investimenti italiani nel Paese nordafricano. Non a caso al vertice hanno partecipato colossi dell'economia italiana come Eni, Anas (ripartono le attività per la costruzione della strada costiera di 1.750 km che attraverserà tutta la Libia, collegando il confine con la Tunisia a quello con l'Egitto) e Terna. «Quello del Mediterraneo

è un mercato di 500 milioni di consumatori potenziali che genera il 10% del Pil mondiale, dove passa il 20% del traffico marittimo e il 30% del commercio del petrolio», ha spiegato Alfano.
«L'obiettivo della diplomazia economica è quello di stimolare il grande mercato del Mediterraneo all'integrazione, per rilanciarlo come hub economico globale». Un progetto che non può ignorare i tanti problemi che la Libia vive e che non può prescindere dalla stabilità del Paese e dalla ritrovata sicurezza per chi decida di investire. «In Libia c'è richiesta di Italia e di imprese italiane. E sono numerosissime le imprese italiane che vogliono tornare al più presto», ha spiegato Alfano. «Sappiamo bene che la situazione di sicurezza in Libia è precaria. I rischi ci sono e non possiamo ignorarli. Però nelle more del consolidamento della stabilizzazione e della sicurezza, vi sono alcune opportunità che possono essere già colte o che potranno maturare in futuro», ha aggiunto.

E sulla sicurezza ha battuto anche Maitig: «Il Governo ce la sta mettendo tutta - ha detto -. Le imprese devono sapere, però, che non c'è una divisione vera, la divisione è solo politica. La Libia è una sola». E gli investimenti - ne sono convinti Alfano e il vicepremier - potrebbero costituire anche una forma di lotta ai trafficanti di uomini che «traghettano», incuranti delle loro sorti, migliaia di profughi che dalla Libia prendono il mare verso l'Italia. «Serve un maggior investimento economico nelle comunità locali più colpite dal modello d'affari dei trafficanti di uomini - ha spiegato Alfano -. Bisogna generare più opportunità di quelle che offrono i traffici illegali. Va offerta una valida risposta economica alle popolazioni che sopportano il peso maggiore dell'ospitalità a rifugiati e migranti».

Alle imprese italiane che decidano di tornare a investire in Libia **si aprono agevolazioni e spazi enormi:** dalle telecomunicazioni, alle infrastrutture, all'energia, alla formazione. Grandi opportunità di guadagno per gli imprenditori e di sviluppo per la Libia che chiede anche un aiuto nella formazione. «È necessario che le imprese italiane facciano formazione nel nostro Paese e non solo investimenti, che ci trasferiscano il loro know-how», ha detto Maitig. Le premesse per una cooperazione forte ci sono tutte: resta un nodo, quello dei crediti delle imprese italiane che dovettero abbandonare il Paese nel 2011. «Speriamo che la trattativa riprenda», ha auspicato il vicepremier.

Chiusura dei porti. L'Italia è sola

TALLIN – L'Italia non trova la solidarietà di Francia e Spagna come si era verificato nei giorni precedenti. L'Italia rimane da sola a dover affrontare la questione dei migranti e l'annuncio di chiusura dei porti alle navi Ong. Le missioni Triton e Sophia con il relativo coordinamento degli sbarchi rimangono irrisolto e comunque affidato all'Italia. La cosa certa chiesta all'Italia è di accelerare le procedure di rimpatri per evitare l'esperienza dei mesi scorsi, per cui tre mila eritrei richiedenti asilo sono stati identificati e di fatto scomparsi.

Che cosa si è deciso d'importante? Solo i finanziamenti europei da destinare ai libici, poiché la Libia è uno Stato frammentato, e garanti saranno i vari sindaci e per questo è importante per il nostro Ministro Minniti incontrarli al più presto. Si tratta di rafforzare i bisogni della Guardia costiera libica per sorvegliare le acque territoriali e la polizia locale per il controllo delle frontiere a terra, con la presenza dell'Oim (Organizzazione Internazionale per le Migrazione) e dell'Unhcr (United Nations High Commissioner for Refugees) per evitare la gestione tipo "lager" dei campi profughi.

Le altre misure concordate in precedenza, cioè il Codice di condotta per le navi Ong e la rivisitazione del protocollo sui visti ai Paesi contrari ai rimpatri, rimangono scritte e rappresentano più una buona misura nella mente dell'Ue che un impegno a realizzarle concretamente, poiché complesse per il diritto internazionale e le varie convenzioni sulla legge del mare. Il proponimento era di regolamentare le azioni delle navi Ong, operative nel Mediterraneo, con una riduzione della libertà di movimento (navigare) soprattutto in prossimità delle acque territoriali libiche.

Vietare l'ingresso nelle acque libiche; vietare lo spegnimento dei trasponder AIS per la loro localizzazione e vietare i segnali luminosi a tutta nave per farsi riconoscere dai gommoni, pilotati sempre da scafisti mercenari. Divieti tutti discutibili, visto che una nave Ong è una nave, quindi armata, equipaggiata e comandata, con tutti i documenti e certificati concesse dalle varie Amministrazioni di bandiera e nel rispetto delle norme e convenzioni internazionali.

Per una corretta informazione, le organizzazioni non governative, impegnate nelle attività di soccorso, fra le più importanti, sono la Moas (Migrant Offshore Aid Station), una delle più preparate tecnologicamente: due navi di oltre 40 metri di lunghezza, la Phoenix e la Topaz Respoder, due droni e due Rigid-hulled Inflatable Boat (Rhib, dei gommoni semi rigidi), team di ricerca e di soccorso, oltre al team di emergenza medica. Poi è presente la SoS Méditerranée, fondata in Germania e conta tre affiliate, una tedesca, una francese e un'italiana; è impegnata in operazioni con una nave di oltre 70 metri di lunghezza, l'Aquarius, noleggiata da armatore tedesco e a bordo è presente personale sanitario di Medici senza Frontiere.

La Medici senza Frontiere (MsF), organizzazione con una sede dislocata in Italia, opera con due navi: in proprio con la Prudence, bandiera italiana e l'Aquarius in collaborazione con la SoS Méditerranée offrendo solo personale medico. La Prudence è una nave mercantile lunga oltre 75 metri e può ospitare a bordo circa 600 persone e fino a mille in caso di necessità; diciassette membri di equipaggio con molti italiani, tredici sono di MsF, dotata di ambulatorio, farmacia e sala operatoria per casi di estrema urgenza. La Sea Eye, pare di origine tedesca, nata nel 2015, dopo l'operazione Mare Nostrum, ha due navi di proprietà, la Sea Eye e la Seefuchs, due vecchi pescherecci, oltre ad un aereo ultraleggero, il Sea Watch Air.

La Sea Watch una piccola Ong con sede a Berlino, è presente con una nave, la Sea Watch 2, bandiera olandese, con diciassette membri di equipaggio e dispone di un aereo da ricognizione nave. La Save The Children, con sede anche in Italia, opera con la nave Vos Hestia di base ad Augusta; lunga circa 60 metri, può ospitare fino a 300 persone e dispone di due gommoni di salvataggio e di squadre specializzate. Poi vi sono quelle minori che operano con dei pescherecci e sono la Proactiva Open Arms, la Life Boat, la Jurgen Rettet.

Ora sappiamo che il compito di organizzare servizi di ricerca e salvataggio nell'ambito dell'intera regione d'interesse italiano sul mare, esteso oltre i confini delle acque territoriali, è affidato al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto,la Guardia Costiera e che questa assume le funzioni di IMRCC (Italian Maritime Rescue Coordination Centre) e che opera con mezzi propri e coordina le operazioni condotte da altre navi che transitano per il sito di ricerca. Su quest'assunto internazionale, le navi Ong navigano nel Mediterraneo Centrale con rotte all'interno dell'area SAR (Search And Rescue), aventi di fatto l'obiettivo esclusivo di compiere operazioni di salvataggio. Quindi la Guardia Costiera italiana deve coordinare anche le navi Ong? Per ogni nave che entra in un porto dopo le operazioni di salvataggio, a seguito di un sinistro marittimo, deve essere sottoposta a inchiesta.

Abele Carruezzo

Apm licenzia 160 addetti a Göteborg

Göteborg - La decisione dell'azienda è stata assunta al termine di sei settimane di blocco totale dell'attività.

Göteborg - Come anticipato nelle scorse settimane, **al termine di un lungo braccio di ferro con i sindacati la società terminalistica APM Terminals Gothenburg ha deciso di licenziare 160 addetti, più di un terzo del totale della sua forza lavoro.** La decisione dell'azienda è stata assunta al termine di sei settimane di blocco totale dell'attività. Con altri scioperi già annunciati, i clienti del maggior porto container della Svezia stanno cercando alternative. Ultima in ordine di tempo è stata X-Press Feeders che ha sostituito lo scalo di Gothenburg con Uddevalla nell'ambito della rotazione del suo servizio da Rotterdam.

Qingdao, il primo porto asiatico automatizzato

IL terminal delle meraviglie, ghost port che funziona anche di notte dove la tecnologia è padrona assoluta.

SETTE dei maggiori terminali container mondiali sono in Cina, ma uno di questi è oggi anche il più automatizzato dell'Asia: il**Qingdao New Qianwan Automatic Container Terminal.**

Con l'apertura, l'11 maggio 2017, di questo terminal completamente automatizzato la Cina sta affrontando **il problema di migliorare l'efficienza dei suoi porti non contando solo sui bassi salari della mano d'opera ma sull'innovazione tecnologica**. Il terminal nuovo Qianwan Terminal (acronimo QQCT) si trova nel porto di Qingdao, Mar Giallo della Cina, nella provincia di Shandong. Il Qingdao è un hub importante per il traffico della parte orientale dell'Asia e per la costa occidentale del Pacifico, e per il bacino del Fiume Giallo, efficiente anche perché con acque profonde e libero da ghiacci e limo. È il secondo porto della Cina, il primo per ferro e crude oil e serve 700 porti in 180 nazioni.