



Dai Porti:

Venezia:

- "...Il sindaco ringrazia Paolo Costa..." (Ferpress)
- "...AdSP del Mare Adriatico Settentrionale: Pino Musolino nominato Presidente..." (Ferpress)
- "...Musolino cambia rotta frenata sull'offshore..."
(Il Gazzettino Venezia Mestre)
- "...Zoppas, impegno e grande sfida per Musolino..." (Ansa)
- "...Ricucire il rapporto con la città..." (Il Sole 24 Ore)
- "...Grandi navi bloccate al Lido..." (Il Sole 24 Ore, Ansa)
- "...Una rotta a ostacoli per spostare le crociere..." (Il Sole 24 Ore)

Genova:

- "...Accordo in porto il Blueprint cambia faccia..." (Il Secolo XIX, Ansa)
- "...Piano prepensionamenti per i portuali..." (The Medi Telegraph)
- "...Palazzo S. Giorgio rianima la società Finporto..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

- "...Darsena Europa light..." (La Nazione Livorno)
- "...Toscana come porta degli USA..." (La Nazione)
- "...198 mila passeggeri in meno..." (La Nazione Livorno)
- "...L'architetto amico della fauna selvatica..." (Il Tirreno)

Napoli:

- "...Organismo di partenariato e Comitato di Gestione approvano Piano Operativo 2017-2019..." (Ferpress)
- "...Spirito: terminiamo le opere in corso..." (Corriere Marittimo)

Bari:

- "...Da rifare la rete dei collegamenti..." (Foggia Città)
- "...Mega sprona le imprese a dire perché non usano il porto..."
(L'Attacco)

Taranto:

- "...Banchina militare verso cessione ad Autorità Portuale..."
(The Medi Telegraph)
- "...Grimaldi: un miliardo per nuove navi da cabotaggio internazionale..."
(The Medi Telegraph)
- "...Già impegnati 460 milioni per il rilancio di Taranto..."
(Quotidiano Taranto)



"...Il centro storico sarà attrazione internazionale..."

(La Gazzetta di Taranto)

"...Il futuro di Taranto passerà dal porto..." (La Gazzetta di Taranto)

Gioia Tauro:

"...Esuberi, Mct non si sbilancia..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Traffico crocieristico: si attende la realizzazione del nuovo terminal..." (Quotidiano di Sicilia)

"...La piattaforma logistica e i progetti di sviluppo..." Gazzetta del Sud)

Notizie dai porti stranieri

Focus:

- **Riforma Dogane: merci più veloci nei porti (Quotidiano di Sicilia)**

Venezia: il sindaco Brugnaro ringrazia Paolo Costa, sinergia ha permesso tanti progetti di sviluppo

(FERPRESS) – Venezia, 9 MAR – “Grazie a Paolo Costa per la passione e l’impegno con cui ha lavorato all’Autorità portuale di Venezia. La sinergia tra l’Amministrazione comunale e l’Autorità Portuale ha permesso di portare avanti, con convinzione, tanti progetti per lo sviluppo della città. Questo è stato possibile anche grazie alla lungimiranza del presidente Costa”.

Così in una nota il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro. “Spero che la collaborazione con Lui possa ora continuare sotto altre forme – continua Brugnaro -, per non disperdere il patrimonio di competenze, entusiasmo, passione e dedizione alla Città che ha dimostrato in questi anni. Auspico che la nuova Autorità di Sistema Portuale dell’Adriatico Settentrionale continui a lavorare assieme all’Amministrazione comunale per il rilancio del Porto e dell’intera città. Solo con il lavoro e la passione di tutti potremo continuare a vincere questa sfida. Colgo l’occasione per porgere al neo presidente Pino Musolino i migliori auguri di buon lavoro”.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale: Pino Musolino nominato presidente

(FERPRESS) – Roma, 9 MAR — “L’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale ha da oggi il suo presidente: Pino Musolino, 39 anni, veneziano, giurista marittimista con una pluriennale esperienza nei mercati asiatici, ha ricevuto l’incarico al vertice del neo-costituito ente portuale veneziano, comprendente anche il porto di Chioggia”.

Ad annunciarlo in una nota il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. “Il provvedimento di nomina firmato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio è stato notificato nella mattinata odierna da parte del Comandante della Capitaneria di porto di Venezia, Goffredo Bon. Il Presidente Musolino assumerà quindi da subito la guida dell’AdSP, nodo di primaria importanza per il rilancio della portualità nazionale”.

Musolino cambia rotta Frenata sull'offshore

*Sul terminal di Costa: «Bene i container all'ex Syndial, sul resto ci sono criticità da valutare»
Comitato di gestione, entro aprile i tre nomi: «Saranno tecnici, basta elefanti della politica»*

Michela Fullin

VENEZIA

Il Porto non sarà più una sorta di Repubblica di San Marino nel Comune di Venezia. Le decisioni saranno condivise con il territorio. Arrivato da un giorno al vertice della nuova Autorità di sistema, che comprende i porti di Venezia e Chioggia, Pino Musolino cambia decisamente rotta in materia di rapporti con la città. Sul suo tavolo sono già numerosi i dossier in sospeso, che non riguardano solo il passaggio delle crociere, ma anche i destini stessi dei traffici che passano per la laguna.

Trentanove anni, nato e cresciu-

to alla Giudecca, si è diplomato allo scientifico Benedetti e si è poi laureato in legge con specializzazione in diritto marittimo. Fino al 2005 aveva militato nei Ds, diventando consigliere di Municipalità e poi, abbandonata la politica, per una decina di anni ha vissuto e lavorato all'estero prima al porto di Anversa e poi alla Hapag-Lloyd a Singapore. Ieri alla sua prima uscita ufficiale ha voluto accanto a sé la moglie e il piccolo Leone, di pochi mesi.

Il suo predecessore Paolo Costa gli ha lasciato in eredità la progettazione già affidata del terminal offshore, sul quale il suo giudizio è sospeso.

«Esistono diverse perplessità

che vanno esaminate - spiega - lo stesso Consiglio superiore dei Lavori pubblici le ha elencate in un parere di 75 pagine. Il progetto è però fatto a moduli e posso dire che il fatto imprescindibile è il terminal container nell'area ex Syndial. Va fatto ed è stata un'ottima intuizione del mio predecessore. Per il resto, dobbiamo valutare che sia davvero una soluzione in grado di produrre ricchezza e che non sia un onere per il futuro, come il Mose».

La prima emergenza è l'operatività del nuovo ente.

«I primi atti che ho firmato sono gli inviti a Regione, Comune di Venezia, Città metropolitana e Capitaneria a presentare i nominativi

per il comitato di gestione. Sarà un organismo agile, tre persone in tutto, con lo stesso curriculum del presidente. Perché - prosegue - i nuovi enti non dovranno essere dei "cimiteri per elefanti" dove piazzare politici non più candidabili come era stato per qualche Autorità. Nei grandi porti del Nord nessun presidente è mai stato un politico e ci sarà pure un motivo. Le nomine saranno fatte entro il 30 aprile e subito dopo arriverà il segretario generale. Nomi? Ho già le idee abbastanza chiare».

Per Musolino, la rivalità con Trieste è solo fantasia. «Venezia e Trieste - risponde - hanno mercati e carichi completamente differenti.

Porti: Venezia; Zoppas, impegno e grande sfida per Musolino

(ANSA) - VENEZIA, 9 MAR - Il presidente di Confindustria Venezia - Rovigo, Matteo Zoppas, saluta il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, facendogli i migliori auguri "per il suo incarico tanto impegnativo quanto sfidante. Sono molti i dossier che si troverà ad affrontare - aggiunge -, tra i più importanti quello delle grandi navi. Solo negli ultimi tre anni infatti, a partire dall'introduzione della autolimitazione delle 96mila tonnellate, abbiamo riscontrato una perdita di 500 mila passeggeri". "Ancora oggi, ciò che penalizza - prosegue Zoppas - è proprio il rischio indotto dall'incertezza sul destino delle grandi navi che causa l'impossibilità per le compagnie di programmare i loro piani a breve, medio e lungo termine. Ne sia un segnale, che per quanto forte viene totalmente ignorato, il fatto che alcune di queste hanno già scelto destinazioni alternative a Venezia. Speriamo che l'annuncio fatto ieri dal Ministro Delrio di una proposta ormai pronta sulla regolazione delle crociere, sia una promessa concreta, ma soprattutto realizzabile in breve tempo e nel rispetto degli investimenti effettuati fino ad oggi. Nutro comunque forti dubbi sulla possibilità, a Venezia, di vedere un allineamento delle figure interessate". Secondo Zoppas, una delle maggiori sfide sarà "trovare una soluzione che sia sostenibile e non provochi contrazioni del settore, che conta 5 mila lavoratori senza contare l'indotto, e allo stesso tempo non crei ostacoli allo sviluppo del porto commerciale". (ANSA).

«Ricucire il rapporto con la città»

Barbara Ganz
VENEZIA

■ L'obiettivo è ricucire il rapporto conflittuale che si è creato con la città: «Venezia esiste grazie al suo porto, unica vera alternativa alla monocultura turistica. Questa infrastruttura risponde a necessità che vanno oltre il singolo territorio, al servizio della parte più innovativa e vitale del sistema economico italiano».

Pino Musolino si è insediato da un giorno come nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale: «Un ente che rappresenta una novità: è la strada per dare ai porti italiani, e a questo in particolare, la possibilità di agire sui mercati in modo più efficace,

nel quadro del piano nazionale porti e logistica». Musolino non ha perso tempo: sono già state inviate le lettere a Capitaneria di porto e Regione per l'individuazione dei tre nominativi da inserire nel comitato di gestione; ora scattano 30 giorni di tempo, per arrivare in aprile a una governance definita e poi all'elezione di un segretario generale.

«Vogliamo portare il livello

FARE SISTEMA

«Nessun dualismo con Trieste: se proprio volessimo guardare a un competitor, quello sarebbe Koper (Capodistria)»

della polemica alla minima intensità: questo clima non favorisce gli investimenti e allontana chi vuole creare occupazione senza infilarsi in un nido di vespe - sottolinea Musolino -. Non serve la corsa al progetto più roboante o appariscente, ogni scelta va fatta con la certezza che l'investimento pubblico vada a beneficio delle generazioni future». Ogni riferimento al Mose è tutt'altro che casuale.

Sul tavolo il nuovo presidente trova le questioni irrisolte: dalle grandi navi al progetto offshore («la cui modularità consente anche una certa flessibilità», spiega Musolino), dall'escavo dei canali alla conca di navigazione. Un esempio, quest'ultima, «di un

problema segnalato già nel 2012, diventato evidente nel 2014, e lasciato crescere fino all'attuale emergenza quando c'era tutto il tempo per affrontarlo». In futuro, l'obiettivo è riprendere il dialogo con tutti, dalle istituzioni ai comitati locali, a iniziare dai cittadini «che sono i nostri primi azionisti. Non va nascosto che andare al dialogo con il governo rappresentando gli interessi di un territorio un'ottima facilità risultati. Presentarsi con 17 progetti concorrenti va a scapito del porto di Venezia e a vantaggio di altre realtà». È a proposito degli altri attori in gioco: «Chi vede una contrapposizione fra Venezia e Trieste non conosce la realtà dei fatti. Una guerra fra porti non è nell'interesse del Paese,

e spostare un container da una parte all'altra non muove di una virgola il Pil. Se proprio volessimo guardare a un competitor, quello sarebbe Koper, che ha registrato una crescita invidiabile mentre noi ci incartavamo su polemiche e guerricciolate».

L'operazione di ascolto e dialogo con la città inizierà da subito, con i primi colloqui: «Solo al termine di questa fase si potranno fare delle scelte, rapide e sostenibili. Dalle grandi navi alle altre questioni, faremo in fretta: ci sono molte idee fattibili e rapidamente realizzabili che salvaguardano la laguna. Un modo per chiudere al più presto la lunga fase di transizione che ha danneggiato tutti, ma soprattutto la città di Venezia: il decreto Clini Passera ha già cinque anni, non deve diventare maggiorenni».

© FOTOGRAFIA ASSOCIATI

Venezia, grandi navi bloccate al Lido

Un iter contrastato per realizzare un terminale dove si sfiorano laguna e mare aperto

VENETO



Jacopo Gillberto
VENEZIA

È stato scelto dal punto di vista ambientale il progetto del nuovo approdo cui far ormeggiare a Venezia le grandi navi da crociera: è il progetto Duferco alla bocca di porto del Lido, al confine fra laguna e mare aperto, a fianco delle paratoie mobili del Mose contro l'acqua alta.

Mesi dopo l'approvazione data al progetto dalla commissione Via, il ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti ha firmato l'approvazione ambientale del progetto e ha mandato il decreto al ministro dei Trasporti e infrastrutture. Graziano Delrio, per avviare la procedura.

DUE ANNI E MEZZO
Per costruire l'opera sono previsti tempi brevi

ma l'Autorità del porto esprime perplessità sulla scelta finale

Costo stimato (con un po' di ottimismo), 127 milioni. Tempo di costruzione stimato (con un po' di ottimismo), 2 anni e mezzo.

Inoltre, il ministro Galletti ha bocciato in via formale il progetto concorrente, il cosiddetto Sant'Angelo Contorta e varianti, che era stato proposto anni fa come progetto di riferimento indicato dal Governo e poi era stato modificato con un diverso tracciato dal Comune di Venezia.

La questione riguarda le circa 600 grandi navi da crociera che ogni anno entrano in laguna, attraversano il centro città e ormeggiano alla stazione marittima. Quello è l'unico percorso possibile per il pescaggio delle grandi navi moderne attraverso il labirinto di canali che serpeggiano tra i bassifondi della laguna.

Il passaggio di questi colossi del mare è amatissimo dai viag-

giatori a bordo e dalle compagnie di navigazione, ma per questioni di gigantismo è odiato da legioni di intellettuali, da coorti di foresti, da quasi tutti i turisti non crocieristi e da diversi abitanti di Venezia.

Nel 2012, Corrado Clini, il ministro dello Sviluppo economico, trasporti e infrastrutture era Corrado Passera; quello dell'Ambiente era Corrado Clini. Insieme emanarono un decreto che vieta il passaggio di navi giganti lungo quel percorso, che viene tollerato finché non c'è un'alternativa, alternativa che viene però imposta.

L'Autorità del Porto presentò un progetto sponsorizzato per lo scavo di un vasto passaggio attraverso i bassifondi della laguna per collegare la stazione marittima con il mare aperto attraverso la bocca di porto di Malamocco. Il Comune si aggregò con una variante: il canale avrebbe sfiorato il polo industriale di Marghera.

Un politico storico del Pd veneziano, Cesare De Piccoli, insieme con l'azienda Duferco propose invece un terminale nuovo all'imitazione fra laguna e mare, fuori dalle

dighe del Mose, da collegare con la stazione marittima con vapori a basso impatto ambientale per far arrivare crocieristi e valigie.

Questi e altri progetti furono sottoposti al vaglio della commissione di Valutazione di impatto ambientale del ministero dell'Ambiente che promosse solamente il progetto Duferco.

Promozione e bocciature sono rimaste nel cassetto fino all'altro giorno, quando le acque sono state mosse dall'interrogazione parlamentare del senatore veneziano Felice Casson (Pd).

Ieri Delrio ha detto che con i ministri Dario Franceschini (Beni culturali) e Galletti «stiamo studiando una soluzione a breve termine per la regolazione delle crociere a Venezia».

Appena nominato presidente dell'Autorità portuale, il nuovo provveditore al porto Pino Musolino ieri ha espresso perplessità sul progetto approvato dal punto di vista ambientale. Dice che la Via «è solo un parere sulla compatibilità ambientale, non dà valutazioni di merito. Quelle spettano al Cipe, ai comitati ministeriali, all'Autorità portuale».

Venezia: Delrio, presto proposta regolamentazione grandi navi

(ANSA) - MILANO, 9 MAR - "A brevissimo" sarà presentata agli operatori turistici di tutto il mondo una proposta di regolamentazione per il traffico di grandi navi a Venezia. Lo ha spiegato il ministro per le Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, presentando questa mattina nella sede di Borsa Italiana il "Progetto Venezia", il processo di valorizzazione della caserma Miraglia, nel capoluogo veneto. Delrio ha sottolineato come questo provvedimento richieda "prudenza, delicatezza e intelligenza". Sarà un progetto destinato "agli operatori di tutto il mondo in modo tale che riescano a programmare viaggi nel medio e nel lungo termine". A questa proposta il ministro Delrio lavorerà con i suoi colleghi del Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali. (ANSA).

Jacopo
Giliberto

Una rotta a ostacoli per spostare le crociere

Per togliere dalla laguna di Venezia le brutte navi da crociera i passi da seguire potrebbero essere quelli che seguono.

Il ministro delle Infrastrutture trasmette il documento Via ai soggetti interessati e avvia un accordo di programma con l'Autorità portuale per definire le modalità di realizzazione dell'opera con gli accordi di partenariato pubblico-privato previsti dal nuovo codice degli appalti.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici emana un parere. Redige l'istruttoria per il Cipe.

Il Comitato (Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia)

prende atto che un solo progetto ha superato il vaglio della Via.

Il Comitato emana un atto di indirizzo con cui attiva il ministero delle Infrastrutture e adegua il decreto Clini-Passera sulle crociere a Venezia.

Il ministero delle Infrastrutture, in qualità di ente aggiudicatore, convoca una conferenza dei servizi.

Il Cipe (Comitato interministeriale di programmazione economica) dichiara l'opera fra quelle di interesse pubblico e stanziamenti per la parte di competenza statale.

Il ministero delle Infrastrutture delega l'Autorità portuale come soggetto aggiudicatore e stazione appaltante per bandire la gara su chi costruirà l'opera.

Visto che per arrivare alla Via sono passati 5 anni dal decreto Clini-Passera che aveva avviato il percorso, e vista la complessità, è ovvio il pessimismo più cupo.

Genova, accordo in porto il Blueprint cambia faccia

Nuovi spazi per le riparazioni navali. Salvo lo Yacht Club

NOVITÀ per il Blueprint di Piano, il progetto di riordino del waterfront tra la Fiera e il porto antico di Genova. Salvo lo Yacht Club: niente più tombamento del porticciolo Duca degli Abruzzi. Alle riparazioni navali sarà riservato un accosto a molo Giano.

CALZERONI, COLUCCIA @ GALLOTTI >> 14

PREVISTA LA REALIZZAZIONE DI UN NUOVO ACCOSTO A MOLO GIANO

Blueprint, si cambia «Il Duca degli Abruzzi non sarà più riempito»

Il presidente del porto Paolo Signorini: «Accordo formale con Regione e Comune, c'è anche l'avallo di Renzo Piano»

ANNAMARIA COLUCCIA
SIMONE GALLOTTI

IL BLUEPRINT di Renzo Piano alla prova della convivenza. Paolo Signorini ridisegna l'area dello specchio acqueo del porticciolo Duca degli Abruzzi: stop al controverso tombamento e via libera, invece, ad un'area dedicata alle riparazioni navali a molo Giano.

È il tentativo di un compromesso tra le esigenze dei cantieri e quelle dei circoli nautici. Così un pezzo della banchina di molo Giano sarà dedicato ad un accosto che permetta le attività di refit-

ting delle navi: «Prevediamo un allargamento degli spazi terra e un accosto dedicato ai riparatori» spiega il presidente dell'Authority di Genova e Savona. Questa revisione del Blueprint nasce da due esigenze: dovevamo garantire più spazi alle aziende e fare in fretta. Il tombamento integrale davanti allo Yacht Club è stato valutato troppo impattante e così, d'accordo con Renzo Piano, abbiamo rivisto quella parte del progetto».

Una parte degli accosti dei circoli nautici sarà comunque costretta ad emigrare «ma un posto tra canale e Dar-

senza lo troveremo» assicura Signorini. Si salva invece la palazzina dello Yacht Club, che sarà sempre affacciata sul mare, anche se con una diversa profondità, visto che lo specchio acqueo sarà ridotto: «Questa revisione ha comunque già avuto il via libera informale di Comune e Regione, ma dobbiamo ancora approfondire alcuni aspetti» spiega ancora Signorini. I riparatori navali guadagnano così quell'accosto di grandi dimensioni che hanno sempre chiesto, con il vantaggio di poter vedere realizzato questo intervento in tempi più brevi rispetto a quelli necessari per il riempimento del porticciolo. I circoli, d'al-

tro canto, pagano un prezzo minore rispetto al tombamento totale che li avrebbe costretti tutti ad emigrare. Anche se la prospettiva di vedere ormeggiata a pochi metri di distanza una nave di grandi dimensioni potrebbe non essere entusiasmante.

Da Comune e Regione non arrivano, per ora, commenti ufficiali sulle novità annunciate ieri dal presidente dell'**Autorità portuale**. Da Palazzo Tursi, però, fanno sapere che c'è un ragionamento condiviso sulla necessità di trovare una soluzione che tenga conto delle esigenze delle Riparazioni navali e di esigenze diverse, a cominciare da quelle di carattere ambientale, e dalla Regione confermano che si lavora in pieno accordo con l'Authority di Palazzo San Giorgio.

Dal mondo delle Riparazioni navali, invece, l'unico commento, cauto, arriva per ora da Marco Bisagno, numero uno dei cantieri Mariotti: «Quello che ci aspettiamo è che le istituzioni decidano: poi noi valuteremo quello che ci conviene fare, a seconda delle decisioni che verranno prese».

Il riempimento del porticciolo Duca degli Abruzzi è stato a lungo al centro di dure polemiche e delle contestazioni soprattutto da parte dei circoli nautici ma anche di residenti della zona di Carignano e degli ambientalisti. La nuova soluzione individuata dall'**Autorità portuale**, che modifica notevolmente il disegno originario del Blueprint di Renzo Piano, potrebbe risolvere almeno in parte questi conflitti. Ma potrebbe portare con sé anche altre modifiche per esempio sul percorso dei canali disegnato da Piano, lo scavo dei quali, fra l'altro, avrebbe dovuto fornire materiale proprio per il riempimento del porticciolo Duca degli Abruzzi.

Intanto, si attendono sviluppi sulla parte del Blueprint di competenza del Comune: la trasformazione ur-

banistica dell'ex quartiere fieristico oggetto del concorso internazionale di idee che si è concluso senza l'individuazione di un progetto vincitore e per la quale si deve decidere quali nuove iniziative mettere in atto.

coluccia@ilsecoloxix.it

gallotti@ilsecoloxix.it

BY-NC-ND/ALC/JN DIRITTI RISERVATI



Una veduta del porticciolo Duca degli Abruzzi

Porto Genova: Signorini, 'Cambia parte del Blueprint di Piano'

(ANSA) - GENOVA, 9 MAR - Va in archivio il maxi tombamento dello specchio acqueo davanti allo Yacht club di Genova: cambia un pezzo del Blueprint di Renzo Piano che ridisegna una parte del waterfront cittadino. A dare respiro alle attività di riparazioni navali del porto di Genova sarà un nuovo accosto a Molo Giano, insieme alla privatizzazione dei cinque bacini di carenaggio oggi gestiti da Ente bacini. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) Paolo Emilio Signorini spiega all'ANSA cosa cambierà. "Il grande progetto era il Blueprint - dice - che prevedeva da un lato il tombamento integrale dell'area antistante lo Yacht club e la riqualificazione dell'area di Molo Giano, ora immaginiamo di lasciare invece lo specchio acqueo, aumentando però lo spazio di banchina dove operano già le riparazioni navali e realizzando un nuovo accosto".

Il nuovo assetto sembra definito. "Ci sarebbe l'accordo sostanzialmente di tutti: Regione, Comune, comitati ambientalisti che non volevano il tombamento, Renzo Piano che ha già proceduto ad aggiornare il disegno che ora definiremo, e i riparatori navali perché riqualificando i bacini con il nuovo accosto e più spazio a terra sarebbero soddisfatti".

Intanto lunedì è fissata la prima riunione del comitato di gestione che si insedia mentre la prima riunione operativa sarà a fine marzo. "Da lunedì avremo tutti gli organismi dell'ente, oltre al presidente il comitato di gestione e il collegio dei revisori. Per l'organismo di partenariato ho già chiesto ai rappresentanti delle categorie di indicare i nomi e contiamo di averli nei primi giorni della prossima settimana".

Il segretario generale? "Lo nomineremo a strettissimo giro, sto definendo gli ultimi dettagli con il ministro, il presidente della Regione e il sindaco". Le proroghe delle concessioni ai terminalisti del porto di Genova? "Stiamo completando l'istruttoria, gli operatori devono avere una risposta per non essere penalizzati rispetto a quello che è avvenuto in tantissimi altri porti italiani. Ne parleremo nel comitato di fine marzo". Il lavoro in porto? "Il modello di una compagnia portuale, la Culmv, che assicura con la sua flessibilità la possibilità di assorbire i picchi di lavoro in porto è considerato vincente da tutte le parti in gioco. E tutti concordano anche sul fatto che si possa provvedere all'equilibrio economico finanziario di questo modello attraverso fonti diversificate: i terminalisti, l'autorità di sistema portuale, contributi pubblici ad hoc sul bilancio" dice Signorini che spinge molto sulla formazione.

L'idea per far raggiungere l'equilibrio alla Compagnia è che i terminalisti paghino le tariffe per le chiamate, l'Autorità potrebbe dare un contributo per eventuali esuberanti, il pubblico per i costi della formazione del personale alle prese con l'automazione, un tema che tocca anche i dipendenti dei terminali. (ANSA).

«Piano prepensionamenti» per i portuali / LA LETTERA

Genova - I numeri dello studio dell'ex Autorità portuale di Genova sui turni della Compagnia Unica rivelati dal **Secolo XIX-theMediTelegraph** (circa 200 soci lavorano meno di cinque giorni al mese, mentre oltre 500 fanno turni doppi oppure tripli) riaprono la questione del lavoro sulle banchine.

Genova - I numeri dello studio dell'ex Autorità portuale di Genova sui turni della Compagnia Unica rivelati dal *Secolo XIX-theMediTelegraph* (circa 200 soci lavorano meno di cinque giorni al mese, mentre oltre 500 fanno turni doppi oppure tripli) riaprono la questione del lavoro sulle banchine.

Ecco un eventuale punto di dialogo in più per l'incontro informale tra gli operatori del porto di Genova-Savona e Ivano Russo, il consigliere del ministro dei Trasporti Graziano Delrio, in programma la settimana prossima.

Al di là della contabilità, e alla luce di quanto risposto dal console della Culmv, Antonio Benvenuti, è evidente che esiste un problema di invecchiamento e di usuramento dei lavoratori portuali. Un problema che non è solo genovese, ma nazionale, e che come tale avrebbe bisogno di essere trattato. In questo campo si muove la proposta di Marco Odone, segretario generale della Uiltrasporti.

In estrema sintesi, l'obiettivo è il prepensionamento dei portuali più anziani, anticipando l'uscita dal lavoro, per chi ne ha i requisiti, di quattro o cinque anni rispetto alla data stabilita. Il prepensionamento potrebbe essere, secondo la proposta di Odone, finanziato attraverso tre canali: il fondo contrattuale (alimentato cioè dal trattamento di fine rapporto che il lavoratore matura, e volendo, da contributi del datore di lavoro e del lavoratore stesso); il ripristino delle risorse derivate dal comma 15 bis dell'articolo 17 della legge dei porti (la destinazione di un 5% delle tasse portuali a imprese e fornitori di manodopera portuali, in cambio di una riduzione degli organici); ed eventualmente una tassa di scopo che potrebbe essere introdotta da ogni singola Autorità di sistema portuale. **Il meccanismo**, spiega Odone, non dovrebbe però riguardare unicamente imprese di servizi (art. 16 della legge dei porti) e compagnie (art. 17), ma anche i dipendenti dei terminal (società inquadrati all'art. 18 della legge) così come i dipendenti delle Adsp.

-segue

Questo perché i terminalisti negli anni futuri saranno soggetti a processi di automatizzazione delle strutture che implicheranno la richiesta di minore forza lavoro, oppure diversamente specializzata rispetto alle generazioni portuali più anziane, così come la fusione di più Authority all'interno di un'unica Adsp implicherà la sovrapposizione di alcune figure professionali.

Insomma, scrive Odone al MediTelegraph, nei porti oggi è necessario «riequilibrare gli organici di tutti i soggetti operanti in porto in base alle tipologie di traffico, alla loro strutturazione e alle esigenze di operatività delle navi», così come «accompagnare alla pensione tutti i lavoratori più anziani, gli inabili e coloro che hanno subito più di altri l'usura del lavoro portuale. Dove troviamo le risorse? Basterebbe appunto che ognuno degli attori coinvolti ci mettesse un *quid*. *Gli strumenti proposti - conclude Odone - consentirebbero di riconfermare la centralità dell'impresa terminalista e degli articoli 17 quali unici fornitori di lavoro temporaneo portuale, ma in un nuovo equilibrio dinamico*».

Di seguito il testo completo della lettera di Odone:

L'articolo apparso nei giorni scorsi sul The MediTelegraph, in cui si sono analizzati i dati di produttività della Culmv, ritengo "certificati" quello che noi come parti sociali sosteniamo da tempo, sull'esigenza non più rinviabile di ritracciare e consolidare gli equilibri della forza lavoro in porto. Se infatti in questi ultimi anni le imprese ex artt. 17 della L. 84/94 oltre alla funzione di lavoro portuale temporaneo hanno svolto nei porti il ruolo di naturali ammortizzatori sociali, oggi, alla luce di come si è evoluto il lavoro sulle banchine, del progressivo invecchiamento in termini anagrafici dei lavoratori portuali e delle caratteristiche specifiche del lavoro di banchina (H24, flessibilità su orari, turni e festività, integrazione, interferenze), è necessario individuare strumenti flessibili che consentano il ricambio generazionale ed il giusto equilibrio degli organici operativi di terminal, imprese art. 16 e artt. 17. Infatti, è proprio attraverso l'introduzione dell'organico porto, così come richiamato anche dal Console della Culmv Antonio Benvenuti in risposta ai dati diffusi da The MediTelegraph, congiuntamente all'attivazione di strumenti che consentano l'uscita anticipata di tutti i lavoratori delle imprese portuali in attesa della maturazione dei requisiti per la quiescenza, che si possono raggiungere due obiettivi di primaria importanza:

- riequilibrare gli organici tra tutte le imprese operanti in porto in base alle tipologie di traffico, alla loro strutturazione ed alle esigenze di operatività delle navi*
- accompagnare alla pensione tutti i lavoratori più anziani, gli inabili e coloro che hanno subito più di altri l'usura del lavoro portuale.*

-segue

In tale contesto non va poi dimenticato di inserirvi anche i lavoratori delle AP, che alla luce della creazione delle AdSP potrebbero necessitare anche loro di questi strumenti. A questo punto sorge legittima la domanda: ma le risorse dove le troviamo? Basterebbe che ognuno degli attori coinvolti ci mettesse un quid, come ad esempio avviene per alcuni fondi contrattuali, unitamente alla riallocazione delle risorse del comma 15bis dell'art. 17 della L.84/94, senza escludere tasse di scopo introdotte da ogni singola AdSP, per realizzare le coperture finanziarie necessarie. Questi nuovi strumenti consentirebbero di riconfermare i ruoli centrali dell'impresa terminalista e della imprese ex artt. 17 quali unici fornitori di lavoro temporaneo portuale, ma in un nuovo equilibrio dinamico della forza lavoro complessiva del porto. Solo così la portualità italiana potrà reggere la sfida del futuro.

*Marco Odone
Segretario nazionale Ultrasporti*

Palazzo San Giorgio rianima la società Finporto

Genova - La decisione è ormai stata presa. In attesa di trovare un soggetto - dopo regolare bando di gara - in grado di gestire l'area fino al 2021. Alla società Finporto, ormai priva di dipendenti e destinata alla chiusura a fine anno, verrà affidato il nuovo parcheggio vicino l'aeroporto "Colombo", nel capoluogo ligure.

Genova - La decisione è ormai stata presa. In attesa di trovare un soggetto - dopo regolare bando di gara - in grado di gestire l'area fino al 2021. Alla società Finporto, ormai priva di dipendenti e destinata alla chiusura a fine anno, verrà affidato il nuovo parcheggio vicino l'aeroporto "Colombo", nel capoluogo ligure.

Una zona di sosta per gli autotrasportatori che entrerà in funzione nei prossimi mesi e sarà in grado di garantire fino a 120 stalli destinati, specialmente, a tir che trasportano merci in entrata/uscita dal porto di Genova. La scelta di "risuscitare" la società controllata al 100% da Palazzo San Giorgio è stata presa dagli uffici dell'ente genovese, anche se l'intera zona è stata affidata alla stessa Autorità portuale di Genova-Savona da Anac, proprietaria dell'area. L'investimento per rendere utilizzabile il nuovo parcheggio destinato al mondo dell'autotrasporto è stato di diverse centinaia di migliaia di euro, ed i lavori sono ormai stati ultimati al 90%. La concessione diretta a Finporto verrà messa nero sui bianco probabilmente durante il prossimo comitato di gestione, quando si riunirà - forse già la prossima settimana - per la prima volta il board dell'Authority di Genova-Savona.

«**Abbiamo fatto questa scelta** - spiega Marco Sanguineri, dirigente dell'Autorità portuale che sta seguendo il dossier - per velocizzare i tempi e rendere la nuova area di sosta utilizzabile quanto prima, per poi procedere con regolare bando di gara. Non c'è nessuna volontà di riportare in vita quella che al momento è una nostra controllata che chiuderà definitivamente entro fine anno».

Finporto - che a fine marzo perderà la concessione dell'area di sosta di Genova Campi che andrà al terminalista Aldo Spinelli - oggi è nelle mani di un curatore fallimentare, mentre gli ex dipendenti, in totale 17, sono stati assorbiti da Palazzo San Giorgio già nei mesi scorsi.

-segue

Ma «non c'è nulla di atipico in questa operazione», precisa Sanguineri, nonostante dal mondo dell'autotrasporto trapelino indiscrezioni circa un ritardo nella stesura del bando di gara per l'affidamento del parcheggio a soggetti privati. Un'impasse burocratica che andrebbe avanti da mesi, e sarebbe il motivo per cui - secondo fonti vicino al dossier - l'Authority avrebbe deciso proprio in questi giorni di effettuare un affidamento diretto, anche se solamente fino alla fine dell'anno. In attesa di un bando di gara e dell'arrivo dei privati che si aggiudicheranno l'intera area.

Darsena Europa «light»: le richieste di Rc

-LIVORNO-
«LA FEDERAZIONE livornese del Prc è d'accordo con le dichiarazioni del Comandante Angelo Roma pubblicate su *La Nazione* il 07.03 2017 su Darsena Europa, anche se non era certo nostra intenzione mettere la bandierina su una proposta che tecnicamente può avere molti padri: Mostardi, Ruffini, Motta e Campana». Il dibattito lanciato da *La Nazione* continua a tenere banco. Ed ecco Rifondazione Comunista tornare sull'argomento. «Nostro intento», spiega Rc, «era quello di evidenziare come questa proposta fosse passata con il disinte-

resse sia dei sostenitori della mega Darsena Europa, sia dai suoi detrattori, in primis il sindaco Nogarini che allora si è "bruciato" alcune valide ragioni che stavano alla base del suo ragionamento, perdendo l'occasione di proporre una valida e fattiva alternativa al progetto faraonico di sviluppo a mare del porto. Chiaro che ridurre i tempi e le risorse finanziarie per realizzare una infrastruttura come quella da noi proposta non solo darebbe risposte in termini di dimensionamento dei vettori portacontainers, potendo garantire più del doppio di quanto viene operato in Darsena Toscana, ma aprirebbe nuovi spazi per lo svilup-

po di altri traffici da poter svolgere nel "vecchio" Terminal contenitori. Siamo meno d'accordo in una sua futura destinazione sul traffico dei ro-ro, che una campagna mediatica intenderebbe far credere in espansione di domanda e in carenza di offerta. Non solo in questo settore il 2016 si chiude sotto il livello record del 2008, ma in questi anni sono raddoppiate le aree e le banchine ad essi dedicati».

«DOVREMMO discutere - incalza Rifondazione - su che effetti ha prodotto la discesa a terra degli armatori, a partire da Grimaldi, anche in termini di ricchezza sottratta

al porto e di congestione operativa. Sicuramente, per ora, a fronte di una guerra tariffaria i primi a risentirne sono i lavoratori che operano in quel settore, dove manca una stabilità di prospettiva lavorativa, dove è in corso un aumento dei livelli di produttività tali da mettere in discussione l'applicazione del Ccnl (salari) se non a fronte di una produttività altissima che mal si coniuga con adeguati parametri sul livello di sicurezza sul lavoro. Ci auguriamo che il nuovo presidente designato dell'AdSP, ingegner Corsini sia nominato in tempi brevi ed inizi il suo lavoro sapendo che quelli portuali sono ambiti strategici ma anche molto complessi».



La lista



«Ro-ro pigliatutto»

«Non siamo d'accordo in una sua futura destinazione sul traffico dei ro-ro: si vuol far credere sia in espansione di domanda e in carenza di offerta ma il 2016 si chiude sotto il livello record del 2008, e sono raddoppiate aree e banchine dedicate».

«Occasione persa»

«Il sindaco Nogarini si è "bruciato" alcune valide ragioni che stavano alla base del suo ragionamento, perdendo l'occasione di proporre una valida e fattiva alternativa all'iniziale progetto di Darsena Europa»

Tempi e costi ridotti

«La piattaforma light vedrebbe ridurre tempi e costi, sarebbe operativa il doppio della Darsena Toscana, e aprirebbe nuovi spazi per lo sviluppo di altri traffici nel "vecchio" Terminal contenitori»

Toscana come porta degli Usa Why Livorno, Bocelli testimonial

LIVORNO

UN APPELLO a scoprire la Toscana inedita, utilizzando come accesso privilegiato il porto di Livorno. E' quello lanciato dal maestro Andrea Bocelli, testimonial d'eccezione del progetto «Why Livorno», che sarà presentato tra pochi giorni al Sea Trade Cruise Global, la fiera mondiale delle crociere prevista a Ft. Lauderdale, in Florida, dal 14 al 17 marzo. L'iniziativa è stata illustrata ieri, a Firenze, dall'assessore regionale al turismo Stefano Ciuffo, dal direttore di Toscana Promozione Alberto Peruzzini, dal presidente di Porto di Livorno 2000 e segretario generale dell'Autoria Portuale di Livorno Massimo Provinciali e da Luca Casini in rappresentanza della

«Bocelli Farm House». Oltre alla video-presentazione del maestro Bocelli sono stati presentati in anteprima anche due video promozionali a cura del regista livornese Simone Campanella. Sono stati girati a Livorno e a Bolgheri, con l'obiettivo di invogliare i turisti a scoprire non solo le città già celebri all'estero e i loro monumenti, ma anche gli angoli meno noti della Toscana. Il Mediterraneo è oggi una delle mete più richieste dal turismo delle crociere, tanto da intercettare il 40% del movimento totale. «Al momento però – ha detto l'assessore Ciuffo – la Toscana ha una parte irrilevante in questo mercato. Proprio per questo abbiamo margini di crescita enormi».

Li.Cia.

- LIVORNO

I PRIMI segnali erano già arrivati; ma adesso con l'annuale rapporto di "Risposte Turismo" c'è la conferma che la stagione delle crociere 2017 non sarà rose e fiori per Livorno: almeno 50 "toccate" di navi in meno e un calo dei passeggeri da 798 mila del 2016 a poco più di 600 mila. Livorno dovrebbe rimanere terzo in Italia tra i porti di transito delle crociere (dopo Civitavecchia e Napoli. Mentre nella classifica generale Livorno segue anche Venezia e Genova. Unica consapevolezza, il rapporto di "Risposte Turismo" annuncia un 2017 negativo per quasi tutti i porti del Mediterraneo, con pochissime eccezioni. Tra i porti italiani quello che perde di più in valore assoluto di passeggeri sembra sarà Civitavecchia (meno 2 milioni di passeggeri) ma in percentuale la maglia nera

IL TREND UNA CINQUANTINA DI «TOCCATE» IN MENO», MA LIVORNO MANTIENE COMUNQUE IL TERZO POSTO

Non sarà un'ottima annata; 198mila passeggeri in meno



CALO IN VISTA L'anno prossimo comunque non sarà tutto rose e fiori: a Livorno è previsto che arrivino 50 navi in meno rispetto al 2016

va a Napoli (-23,4%) seguito da Venezia.

TRA UNA decina di giorni, al salone internazionale delle crociere di Miami, si avranno le conferme da parte dei gruppi armatoriali. Vi parteciperà per Livorno anche la Porto 2000, rappresentata dal presidente Massimo Provinciali e dal suo staff. In occasione del salone, potrebbero anche essere annunciati i risultati della gara in corso per la privatizzazione della Porto 2000, che è arrivata ormai alle ultime sedute della commissione esaminatrice. C'è molta attesa perché i tre gruppi in gara - facenti capo rispettivamente agli spagnoli di Barcellona e agli italiani di Grimaldi e Orizzonte - hanno giu-

cato tutte le loro carte per aggiudicarsi la vittoria. E che la gara sia molto sentita lo confermano anche i "rumors" secondo i quali chiunque risulterà vincitore farà partire contro di lui una razzia di ricorsi, allungando i tempi della gara stessa a chissà quando. Ricorsi tra l'altro preannunciati fin dai primi tempi con una memoria di **Luca Cordero** per la concorrenza della società sarda che concorre per l'armatore Onorato, anche a non voler considerare i problemi che si creeranno per il gruppo vincitore quando si tratterà di dover delocalizzare velocemente il Terminal Calata Orlando per liberare la nuova stazione passeggeri e l'area crociere.

A.F.

L'architetto amico della fauna selvatica, ecco come Questa mattina un convegno ad hoc organizzato dalla Lipu insieme all'Autorità Portuale

LIVORNO

L'architetto "bird-friendly": se ne parla questa mattina dalle 9.30 in Fortezza Vecchia. Si parlerà di "architetture e fauna selvatica", di come ridurre gli impatti mortali sulla fauna selvatica di edifici, infrastrutture, pale eoliche ed elettrodotti.

Rapaci, passeri e rondini, ma anche anfibi, pipistrelli e altri piccoli mammiferi. Sono centinaia di milioni (se non addirittura miliardi) le vittime ogni anno degli impatti contro gli edifici con vetrate, pannelli fonoisolanti trasparenti, elet-



Una veduta della Fortezza Vecchia dove si terrà il convegno organizzato dalla Lipu e dall'Autorità Portuale

trodotti, pale eoliche, strade, autostrade e ferrovie.

Un problema destinato ad aumentare in futuro, a causa dell'espansione urbanistica e

l'uso crescente in edilizia di materiali quali il vetro, invisibile agli uccelli e contro il quale finiscono per schiantarsi, spesso con esiti fatali.

Quali soluzioni sono possibili per mitigare questo problema che rischia di danneggiare in modo grave il patrimonio di biodiversità nel nostro Paese (così come quello globale) lo dirà il convegno nazionale Architetture e fauna, che la Lipu organizza con l'Autorità Portuale di Livorno. «I molti e qualificati interventi del convegno - dichiara Danilo Selvaggi, direttore generale della Lipu - ci suggeriranno la strada, dalle tecniche di restauro al tema della connettività ecologica, dalla gestione delle situazioni "problematiche" alla convivenza con specie preziose».

SPM Tirreno Centrale, Organismo di partenariato e Comitato di Gestione approvano Piano Operativo 2017-2019

(FERPRESS) – Napoli, 9 MAR – L'iter di approvazione del nuovo Piano Operativo 2017-2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale si è concluso. L'Organismo di partenariato riunitosi, oggi, ha espresso il proprio consenso così come previsto dalla legge. Lo rende noto un comunicato dell'Autorità.

“La riunione del Comitato di gestione, tenutasi al termine dell'OdP, ha confermato, tenendo conto della discussione svoltasi con l'Organismo di Partenariato, quanto già deciso nella seduta del 3 marzo approvando all'unanimità il documento di programmazione che stabilisce, in uno scenario euromediterraneo, le direttrici di sviluppo integrato dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Il Piano è stato inviato dal Presidente dell'AdSP al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

Dopo la costituzione del Comitato di Gestione, la nomina del Segretario Generale e l'insediamento del Comitato di Gestione, viene così approvato, primo in Italia, il Piano Operativo che delinea la strategia di sviluppo in un'ottica di sistema campano della portualità, puntando sui servizi e sull'intermodalità.

Per quanto riguarda gli investimenti, l'attenzione è concentrata sull'attuazione dei programmi fissati nel Grande Progetto, finanziati dalla UE e dalla Regione Campania per i porti di Napoli e Salerno: dragaggi, collegamenti stradali e ferroviari, infrastrutture fognarie e idriche.

Il Piano arriva al termine di diverse sedute del Comitato di Gestione ad esso dedicate e a valle di due riunioni con l'Organismo di Partenariato, composto dai rappresentanti delle forze economiche, sociali e dai rappresentanti degli operatori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, che hanno contribuito alla definizione del POT.

“Nasce con questo piano operativo- ha precisato Pietro Spirito- una programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale integrando i porti della Campania per valorizzare le opportunità di sviluppo. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso. Intendiamo accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea”

Ammonta a 141 milioni il piano di investimenti per lo scalo partenopeo, 73 milioni quelli stabiliti per lo scalo salernitano. Tra le opere ritenute di primaria importanza vi sono, per Salerno e per Napoli, il piano dei dragaggi; il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo; per Salerno obiettivi primari sono il completamento della “Porta Ovest”, l'allargamento della imboccatura del porto e il potenziamento del terminal traghetti per traffico ro-ro; per Castellammare di Stabia, il piano punta a valorizzare il porto per l'attracco di mega-yacht e per il rilancio dell'industria cantieristica.

“L'indirizzo strategico- ha affermato il Presidente Spirito- è potenziare il sistema campano, sistema portuale *multipurpose*, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità di popolazione (14 milioni di abitanti) e dalla presenza di importanti poli produttivi, che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio. La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES), che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, può rappresentare uno strumento di politica industriale rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirebbe di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo l'attenzione delle compagnie armatoriali. Stiamo lavorando con il Governo e con la Regione Campania per realizzare questo obiettivo”

Porti Campani - Spirito: "Terminiamo le opere in corso"

NAPOLI - Oggi pomeriggio si riunisce l'**organismo di partenariato dell'AdSp del Mar Tirreno Centrale** composto dai rappresentanti delle forze economiche, sociali e dai rappresentanti degli operatori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. **Obiettivo della riunione la condivisione della versione finale del nuovo POT, Piano Operativo Triennale 2017-2019, il documento di programmazione che stabilisce in uno scenario euromediterraneo, le direttrici di sviluppo integrato dei porti dell'AdSp. Si tratta del primo Piano Operativo, dopo l'approvazione della nuova legge di riforma della portualità, che delinea la strategia di sviluppo in un'ottica di sistema campano della portualità, puntando sui servizi e sull'intermodalità.** Gli elementi focali del Piano riguardano gli investimenti e l'attuazione dei programmi fissati nel Grande Progetto, finanziati dalla UE e dalla Regione Campania per i porti di Napoli e Salerno: dragaggi, collegamenti stradali e ferroviari, infrastrutture fognarie e idriche. Il Piano arriva al termine di diverse sedute ad esso dedicate e dal primo confronto con l'organismo di partenariato composto da tutti i rappresentanti. L'intento dell'incontro di domani è condividere la versione finale con gli operatori prima dell'approvazione, a valle dell'incontro, da parte del Comitato e dell'invio del POT al ministro Graziano Delrio, includendo le osservazioni che risulteranno dal tavolo di partenariato. *"Nasce con questo piano operativo-* ha precisato Pietro Spirito- *una programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale integrando i porti della Campania per valorizzare le opportunità di sviluppo. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso in tutti i porti che rientrano nella sfera di responsabilità dell'Autorità. La nascita infatti del nuovo organismo deve servire a accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea"*

-segue

Ammonta a 141 milioni il piano di investimenti per lo scalo partenopeo, 73 milioni quelli stabiliti per lo scalo salernitano. Tra le opere ritenute di primaria importanza vi sono, per Salerno e per Napoli, **il piano dei dragaggi; il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo;** per Salerno obiettivi primari sono il completamento della **“Porta Ovest”**, **l’allargamento della imboccatura del porto e la realizzazione di un nuovo terminal traghetti per traffico ro-ro;** per Castellammare di Stabia, il piano punta a valorizzare il porto **per l’attracco di mega-yacht e per il rilancio dell’industria cantieristica.**

“L’indirizzo strategico- ha affermato il Presidente Spirito- è potenziare il sistema campano, sistema portuale multipurpose, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità di popolazione (14 milioni di abitanti) e dalla presenza di importanti poli produttivi, che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio. La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES), che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, può rappresentare uno strumento di politica industriale rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirebbe di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo l’attenzione delle compagnie armatoriali”.

LOGISTICA

SI PUNTA SULLE «AREE INTEGRATE»

Da rifare la rete dei collegamenti

Arriva la nuova Autorità portuale: «Più servizi alle aziende per avvicinare i traffici»

GIANNI ROTICCI

Con le nuove Autorità di sistema portuali autorizzate dal governo (la Puglia ne ha avute due: Bari e Taranto), va ridefinita anche la rete dei collegamenti interali per rilanciare il ruolo della logistica ovvero: movimentazione merci, incremento di traffici e trasporti sulle risorse che possono fare la ricchezza di un territorio. Non sarà un processo calato dall'alto, ha detto l'ingegner Mario Mega, coordinatore della neo costituita Aa (area logistica integrata) del nascente sistema pugliese-lucano «Chiediamo alle aziende foggiane di indicarci le loro priorità, l'area industriale di Foggia-Incoronata è strategica, ma dobbiamo capire se può essere un volano per il porto di Manfredonia. E questo non potrà farlo l'Autorità portuale, devono essere gli imprenditori a dirlo». Partendo da un obbligo, va ottimizzato l'esistente, non faremo nuove infrastrutture. Ebbene la Capitanata con il «00» della logistica pugliese (dato riferito, in particolare ai movimenti ferro-gomma dalla Lotosa), avrebbe tutto il dovere, essere il controllo della logistica per il sistema portuale di Manfredonia. Ma il presidente degli industriali, Gianni Rotici, piuttosto che essere soddisfatto del ruolo ricominciato all'improvviso prima a spiegare che suo hanno fatto i 60 milioni di euro del Porto per la Puglia, abbiamo un elenco di cose da fare sui trasporti, a cominciare dal treno (tramite).

È evidente tuttavia che la discussione coinvolge l'altra se-

ra in Camera di commercio va da un'assemblea inquadrata per quel che è: non un'occasione per nuove rivendicazioni, sia pur legittime, ma l'avvio di un tavolo di confronto per avanzare proposte operative. Si è parlato di interconnessione fra porto, ferrovia e strade (l'aeroporto Gino Lisa c'è nel documento, ma ne ha parlato solo Porreca citando i toni benevolenti cui lo considera la Regione), nel corso del tavolo tecnico con gli stakeholders della provincia. C'erano i sindaci e i rappresentanti dei Comuni più grandi, il commissario dell'ex Autorità portuale di Manfredonia (diventerà uno dei tre uffici territoriali con Bari e Brindisi), il presidente dell'Asi e la fondazione Sud Orientale che su logistica e trasporti al Sud ha presentato di recente uno studio. L'invito del presidente camerale Fabio Porreca a «studiare i documenti per presentare proposte univoche» è riecheggiato più volte nella sala del consiglio dell'ente di viale Fortore. «Si stanno scrivendo documenti che avranno effetti pratici: se non li guardiamo con attenzione questa disattenzione le pagheremo», ha rimproverato anche con forza nei sindaci, dopo anni di Area Vasta, Pentapoli e mercato decollo del Gino Lisa, molte su stanziali chiacchiere affrontate con sufficienza e superficialità innanzi tutto dalla politica locale. «La Capitanata - dice il sindaco Franco Landella - è una piattaforma naturale per la logistica, non saper sfruttare un territorio come questo significa non avere le idee chiare». E poi, rivolge a Mega che aveva sostituito i limiti della scala Manfredonia «per mancanza di aziende», il sindaco di Foggia

APERTO IL TAVOLO TECNICO

Aperto il tavolo con sindaci e imprenditori. Mega: «Fate le proposte». E Porreca invita a «studiare le carte per non essere scavalcati»



AREA LOGISTICA INTEGRATA. Il tavolo in Camera di commercio, sopra il porto industriale

ha così risposto: «Non è vero che qui mancano le aziende di tutto un agglomerato da sviluppare. Piuttosto l'Autorità portuale pensi a completarne le infrastrutture, senza nastri trasportatori quel porto così non serve». Ma anche sui nastri trasportatori e strutture collegate bisogna intervenire: se l'entusiasmo del commissario Falcone parla di «progetto esecutivo pronto dal 2019», il direttore della fondazione Sud Orientale, Antonio Corvino, lo considera superato: «Ormai i grandi traffici se ne sono andati, puntiamo piuttosto sulle interconnessioni e l'ottimizzazione dei costi di logistica. In una parola, lo dice anche Mega, più servizi e meno infrastrutture, quelle che ci sono bastano e avanzano». Anche l'Asi è d'accordo: «Prendiamo a riqualificare le aree retro-portuali - dice il presidente Franco Marziale - si sono i limiti che possono essere messi al servizio delle imprese».

PATTO PER LA PUGLIA FERMO

Rotice (Confindustria): «Silenzio sui fondi del Patto per la Puglia». Il sindaco Landella: «Stufi di chiacchiere, vanno completati gli interventi»



LA RIFORMA/SUBENTRA IL COMITATO DI GESTIONE

Porto della Capitanata, si cambia da Autorità a Ufficio territoriale

«C'era una volta l'Autorità portuale di Manfredonia. Ma ci sarà ancora». La riforma varata con il decreto legislativo 169 del 4 agosto 2016 - spiega il commissario Gianluigi Falcone - prevede l'istituzione a Manfredonia di un Ufficio territoriale lo stesso che ci sarà anche a Brindisi nell'ambito della nascente Autorità di sistema portuale con sede a Bari. La novità introdotta - aggiunge - riguarda il Comitato di gestione che avrà le funzioni dell'attuale Comitato portuale formato da un presidente nominato dal ministero dei Trasporti, da componenti scelti dagli Enti locali (Regione, Città Metropolitana o Comuni), dai territori in cui operano le imprese del sistema portuale e un componente nominato dall'Autorità marittima. Gli operatori portuali -

leggeremo dal decreto finora presenti nel Comitato Portuale, entrano nel nuovo organismo di partenariato della riforma mare che ha solo funzione consultiva. Vi partecipano il presidente dell'Asp, il comandante del porto sede di Autorità Portuale e un rappresentante per ciascuna delle seguenti categorie: armatori industriali, operatori previsti dagli articoli 16 e 18 della legge stessa, spedizionieri, operatori logistici intermodali operanti in porto, operatori ferroviari operanti in porto, agenzie e raccomandatori marittimi, autocaristi operanti nell'ambito logistico-portuale, rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto (che hanno tre rappresentanti, operatori del turismo e del commercio operanti nel porto).

IL RETROSCENA MIGLIO: «NON SIAMO INCLUSI NELLA CONVENZIONE E QUELLO È L'UNICO ATTO UFFICIALE»

«Nuovo casello sull'A14 la Provincia non pagherà»

Il nuovo casello sull'A14 continuerà a essere chiuso ancora per po' di tempo, ma a giudicare dagli ultimi sviluppi di una vicenda a dir poco assurda c'è il sospetto che la struttura, completata a novembre e già depredata dai proclami del rame una volta, sia destinata a rimanere in quel desolato stato a lungo. Non si profilano, infatti, soluzioni in vista. Comune di Foggia e Provincia ora si rinfacciano accuse (il sindaco Landella aveva invitato gli organi di stampa a chiedere alla Provincia cosa intendesse fare per sbloccare la situazione). Ma sembrano ben lontani dal trovare una soluzione che forse nemmeno lo cerca. Ricordiamo l'antefatto: i due enti devono saldare all'Autosole 770 mila euro di spese per i lavori sulle interconnessioni stradali al nuovo «Foggia Sud» realizzate - come si ricorda - a spese di Autostrade ma per colpa dei due enti. Da parte del Comune «è la disponibilità contabile a scucire la somma spettante a Palazzo di città (500 mila euro) entro il 31 marzo», la Provincia in vece non farà altrettanto per i suoi 270 mila euro. Lo dice a chiare lettere il presidente Francesco

Miglio alla Gazzetta: «Dopo l'invito rivolto dal sindaco Landella abbiamo acquistato tutta la documentazione per capire fino in fondo come stanno le cose. Ebbene se la Provincia di Foggia è inserita formalmente nel protocollo d'intesa con lo stesso Comune di Foggia, consorzio Asi e società Autostrade, scompare invece nella convenzione che fu firmata a suo tempo, parliamo del 2012, solo da Comune, Asi e Autostrade. L'atto che crea il vincolo è però la convenzione, non il protocollo d'intesa: a quale titolo, mi domando, potremo tirar fuori i 270 mila euro se poi rischiamo di poter essere denunciati alla Corte dei Conti?». A nulla serve ricordare che la Provincia è parte integrante di quel protocollo e che ad Autostrade quando fu affidato l'incarico di costruire la strada, fu fatto un preciso input politico-amministrativo anche di Palazzo Dogan: «Si è trattato allora di un atto palesemente - risponde Miglio - perché non c'è traccia della Provincia in quella convenzione e anche la firma in color inchiostro d'intesa non riusciamo a capire chi l'abbia messa per poter risalire».



ABBANDONATO il nuovo casello

LA PROTESTA RIVOLGONO IL GHETTO, «DOVE VUOLE PORTARCI LA REGIONE NON C'È LAVORO»

Lavoratori migranti ancora in corteo «Perché vi accanite contro di noi?»

Un centinaio in piazza: «Ci romplamo la schiena per 35 euro»

«La soluzione che ci avete proposto non è per tutti e non ci permette di mantenere il lavoro», denunciano i lavoratori migranti su un volantino distribuito ieri durante il corteo ieri pomeriggio in città. Un centinaio di persone, ex abitanti del Gran ghetto di Rignano ormai spazzato via dalle ruspe, hanno sfilato per le vie del centro per contestare, sostanzialmente, il provvedimento regionale di chiusura dell'accampamento di baracche alle porte di San Severo. Il corteo, organizzato dal sindacato su tonono Usl, è la prima forma di dissenso aperto alle ruspe della Regione che per ospitare i migranti ha allestito due strutture nella periferia di San Severo (l'Arena) ed a Casa Sankara a pochi chilometri dall'area del Ghetto. «Noi lavoratori braccianti - si legge nel volantino - siamo in Italia per lavorare la terra Viviamo in baracche e alloggi di fortuna nelle campagne di Rignano, fuori da Foggia, anche per non costituire un problema per la gente del posto. Ci pagano 35-35 euro per un'intera giornata di lavoro, ci spacciamo la schiena tutti i giorni e non abbiamo copertura per malattie e infortuni. I nostri fratelli Mahmudon e Nourhou sono morti perché non c'era l'acqua per spegnere il fuoco (nella notte fra il 23 marzo nel ghetto ndr). Perché vi siete accaniti contro di noi con lo smantellamento del campo?»



SOS LAVORO La protesta dei migranti, sopra il gruppo in piazza 20 settembre (l'inizio)

Capitanata

Tavolo ALI

Bacino Alti fondali e piattaforma logistica di Foggia Incoronata al centro dell'incontro svoltosi martedì in Camera di commercio

Area logistica integrata, Mega spronale le imprese a dire perchè non usano il porto

OPINIONI

DOCUMENTO

Allo studio il Documento strategico di sviluppo dell'ALI pugliese e lucana

OBIETTIVI

Migliorare le strutture esistenti, interconnettere i nodi logistici

OPERATORI

Tra gli operatori intervenuti Prencipe dell' Agenzia Galli e de Girolamo di Sidap

FOCUS

LUCIA PIEMONTESE

Dopo il primo incontro con il partenariato economico svoltosi il 6 febbraio a Bari, martedì si è riunito a Foggia, in Camera di Commercio, il Tavolo tecnico

"Sono i servizi logistici che fanno la differenza, non le infrastrutture"



A sinistra, Mega, Porroca, di Mauro e Notice

dell'Area Logistica Integrata Sistema pugliese e lucano. "Vogliamo capire perché le imprese non usano il porto di Manfredonia ma prediligono altri porti, addirittura esterni alla nostra regione, preferendo magari fare 100 km in più o usando Salerno o Civitavecchia", ha esordito Mario Mega, coordinatore del Tavolo ALI ed dg dell'Autorità portuale dell'Avante. "Dipende dai costi del servizio, di viabilità o da altri motivi? Ci interessa scoprire come mai un'impresa che fattura 20 milioni di euro non si avvalga dei porti pugliesi o della nostra ferrovia. Quali sono

le esigenze cui non rispondiamo? Cosa mumenterebbe la produttività delle vostre imprese?". Il Tavolo punta a fare "un censimento delle maggiori realtà industriali del territorio" per arrivare a "un disegno unitario della logistica in Puglia e Basilicata". "Il lavoro del Tavolo", ha proseguito Mega, "non finirà con la redazione del documento strategico ma continuerà". Il tecnico non ha mai nascosto di ritenere prioritaria la domanda, il mercato. "Di infrastrutture ce ne sono anche troppe, magari inutilizzate. A mancare in Puglia sono i servizi. Le opere com-

prese nel Patto per la Puglia sono già considerate strategiche e si realizzano. Va compreso se quelle opere, come la piattaforma logistica di Foggia Incoronata (finanziata con 40 milioni nel Patto, ndr), possano catalizzare altri interventi. Come il porto di Manfredonia - completa l'area di Foggia Incoronata? Bisogna ottimizzare l'esistente, l'infrastruttura deve essere funzionale e qualcosa. Centomila di milioni stanno spendendo per il porto di Taranto, ma i traffici restano a zero". Dunque "non liste dei desideri": "Il Piano nazionale della logistica chiede questo,

idem l'Unione Europea. Incrementando già solo del 10% i traffici attuali creeremo ricchezza. Sono i servizi logistici che fanno la differenza, non le infrastrutture. Serve una visione unitaria che ci consenta di ottimizzare le risorse. E non è detto che debba essere necessariamente la ferrovia a connettere il porto a Foggia Incoronata". Il Documento strategico di sviluppo dell'Area logistica integrata pugliese-lucana si propone di valorizzare le strutture esistenti, eliminare i colli di bottiglia, interconnettere i nodi logistici, specializzare le funzioni locali salvaguardando le vocazioni

locali, potenziare l'intermodalità ferroviaria, sviluppare la rete primaria del corridoio europeo e digitalizzare la catena logistica. Vincenzo Prencipe, patron della sipontina Agenzia Galli, è colui che ha reso possibile lo scorsano il ritorno delle navi da crociera a Vieste e a Manfredonia. Peccato che i crocieristi stranieri siano stati costretti a sbarcare sul porto industriale per il mancato rispetto dei tempi di ultimazione dei lavori sul porto commerciale. Inoltre la Galli si occupa dell'arrivo delle pale coliche destinate ai parchi di Capitanata, che giungono via mare.



Mastroluca (ASD): "Mai fatta alcuna manutenzione, così com'è i traffici possono solo ridursi ulteriormente"

L'intervento più in linea con quanto richiesto dal coordinatore del Tavolo ALI è stato quello del sipontino Franco Mastroluca, ex parlamentare da anni alla guida del Consorzio ASI di Foggia. "Quello che si sta tentando di fare in questa fase è raccogliere sollecitazioni, idee e critiche in merito all'Area Logistica Integrata", ha esordito. "Mi convince molto il fatto di considerare i porti un elemento essenziale dell'ALI. Non vogliamo nuove infrastrutture, ma che sia ottimizzato il porto di Manfredonia. Se resta così com'è oggi è destinato ad avere traffici sempre più ridotti. È vero che risente di una crisi iniziata con la



chiusura del petrolchimico Enichem, ma è anche vero che non ci sono attualmente le condizioni oggettive per il suo rilancio. Questo porto era nato con una logica ben precisa,

doveva funzionare tramite lo spostamento delle merci sui nastri trasportatori. Sappiamo che i nastri non sono mai andati in funzione, quindi ci sono state anche ragioni strut-

turali dietro la sua crisi. È un porto che non ha mai avuto una manutenzione straordinaria. E quando anche, oggi, si trovassero le risorse per completare i nastri, andrebbe prima ve-

"È possibile smantellare i nastri e rifunzionizzare il porto?"

Mastroluca e i fratelli de Girolamo

rificato se tale sistema, concepito molti decenni fa, sia ancora utile. Quello che bisogna chiedersi è se sia possibile, invece, smantellare i nastri e rifunzionizzare il porto,

così come da progetto redatto dall'Autorità portuale". Mastroluca ha infine evidenziato il ruolo di quelle imprese, come la Sidap di Saverio de Girolamo, che nonostante i limiti dell'infrastruttura sipontina, hanno sempre continuato a lavorare sul porto cosiddetto industriale e a credere nelle sue potenzialità. "Vanno sentiti in primis gli operatori, chi lavora ogni giorno sul bacino Alti Fondali. Ci sono soggetti privati e pubblici che hanno lavorato e creduto sempre in questa infrastruttura", ha concluso il presidente del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Foggia.

REAZIONI

“Avviare le opere del Patto, basta perdere tempo”

LA “RABBIA” DI LANDELLA, PORRECA E ROTICE
“SI TENGA ATTO DI QUANTO GIÀ FATTO”



Il suo punto di vista è stato forse il più prezioso, perché come operatore a diretto contatto con le imprese italiane e straniere sa bene quanti affari svaniscono per via delle lentezze e dell'inefficienza di un'Autorità portuale.

“I tempi dei privati sono strettissimi, enti ed istituzioni devono dare risposte certe e veloci. Il porto di Manfredonia ha perso una commessa da 3 milioni di merci, movimentazione saltata perché alla richiesta giunta all'AP non è seguita una risposta in tempi congrui e ragionevoli”, ha spiegato. “Abbiamo un grande vantaggio rispetto agli altri porti pugliesi. Ben 110 ettari di aree retroportuali, in parte già infrastrutturate e destinate all'industria”.

L'arrivo ogni giorno sul bacino alti fondali anche Saverio de Giraldo, la cui Skop riceve le gru auge che arrivano dall'estero, in primis Russia e Canada. “E' necessario portare le infrastrutture esistenti al massimo dell'efficienza. Io credo che la scelta di un porto venga fatta sulla base della merce”, ha affermato.

Mentre il salentino Antonio Corvino (dg dell'Osservatorio Banche Imprese di Economia e Finanza, coordinatore della Fondazione Mezzogiorno sud orientale e direttore di Confindustria Lecce) ha invitato ad “evitare le battaglie di campanile” e definito “persa la battaglia per il traffico container nel Mediterraneo”, “E' fondamentale connettere il sistema della logistica al sistema produttivo”, ha rilevato.

Presenti all'incontro anche il sindaco di Lucera Antonio Tutolo, l'assessore sipontino Carlo Cinque e due assessori del Comune di San Severo.



Gianni

Siamo stanchi di tavoli, strategie. Gianni aveva chiesto con urgenza progetti esecutivi da finanziare col Patto per la Puglia, quei progetti ci sono ma non abbiamo avuto alcuna risposta

Non perdere altro tempo prezioso e far partire, finalmente, i lavori di realizzazione dei progetti esecutivi finanziati nell'ambito del Patto per la Puglia. E' questa la forte lagnanza che martedì, in occasione del Tavolo ALL, ha visto coeso il mondo istituzionale di Capitanata. Comune di Foggia, Confindustria e Camera di Commercio hanno ribadito tutta l'esasperazione per la maniera in cui, dopo la fretta iniziale della Regione, si sia smesso di parlare delle opere previste nel Patto, per la cui progettazione c'è stato un consistente esborso economico da parte di diverse imprese. “Siamo stanchi di tavoli, strategie e narrazioni”, ha sbottato il sindaco di Foggia, Franco Landella.

“La nostra priorità è realizzare le opere del Patto per la Puglia, progetti su cui le imprese hanno già investito”

“Sono stanco di sentir ripetere sempre le stesse cose. L'assessore regionale ai trasporti Gianni aveva chiesto con urgenza progetti esecutivi da finanziare coi fondi destinati al Patto per la Puglia, quei progetti ci sono ma sino ad oggi, dopo molti mesi, non abbiamo avuto alcuna risposta. Non c'è più tempo da perdere. La provincia di Foggia in passato non è stata presa seriamente in considerazione, anzi è stata considerata destinataria appena del 5% delle risorse da spendere in Puglia. Invece vogliamo una distribuzione delle risorse che tenga conto dell'estensione geografica e del dato demografico. Il porto di Manfredonia deve avere una vita concreta, questo territorio ha grandi potenzialità a partire dall'agroalimentare. Ci chiedete idee, ma la provincia di Foggia ha sfornato idee a iosa in questi anni. Ora vogliamo sapere che ne è dei progetti del Patto. Si discute di come collegare il porto di Manfredonia alla zona ASI di Foggia Incuronata, ma c'è da tempo il progetto di una bretella di collegamento”. Landella ha infine evidenziato di non condividere la logica dell'ingegner Mega: “Io lo penso diversamente, per me bisogna prima creare le infrastrutture e poi arriverà la domanda. Non il contrario. Solo con le infrastrutture le imprese investono in un territorio”.

E' apparso stizzito anche il presidente dell'ente camerale, Fabio Porreca, che ha ammesso l'esistenza di una certa “rabbia” per i progetti rimasti sulla carta, nonostante siano cantierizzabili ormai da tempo.

“Invito tutti a leggere attentamente la documentazione su cui si sta lavorando il Tavolo ALL, o rischiamo di pagare caro il nostro disinteresse. Ho notato con piacere in queste carte il positivo passaggio relativo all'aeroporto Gino Lisa”, ha aggiunto. “Va chiarito bene qual è il ruolo di Foggia e dei porti della Puglia”.

“Mi sembra oggi di aver fatto un passo indietro di non so quanti anni”, le parole dell'edile sipontino Gianni Rotice, a capo degli Industriali di Capitanata, apparso assai distante dal tenore dell'intervento di Mega. “Questo territorio ha mostrato ai diversi tavoli di saper fare sistema, ha prodotto documenti volti ad affermare che per lo sviluppo servono determinate infrastrutture. La vedo in maniera diversa dall'ingegner Mega. A noi interessa sapere se ci sono i soldi per le progettualità esecutive di Lotras e del treno tram. Il Tavolo ALL tenga conto di quanto già fatto e deciso finora, questo ci importa prima di ogni altra cosa. La nostra priorità è realizzare le opere del Patto per la Puglia, progetti su cui le imprese hanno già investito. Cosa devo dire loro? Forse che non si è detto nulla finora e si è solo scherzato? Quanto al porto di Manfredonia, senza fondi non andremo da nessuna parte”.

Quella di martedì potrebbe essere stata l'ultima uscita pubblica per l'avvocato Gaetano Falcone come commissario dell'Autorità portuale di Manfredonia, se davvero è questione di pochi giorni per la costituzione ufficiale dell'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico.



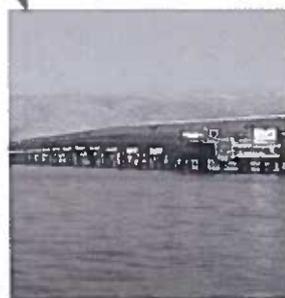
Uno dei vagoni di Lotras a Foggia scroccata

“Io lo penso diversamente da Mega, per me bisogna prima creare le infrastrutture e poi arriverà la domanda”

“Sin dal lontano 1995 esiste un progetto di ristrutturazione del bacino alti fondali di Manfredonia, definitivo e quasi esecutivo. Occorrono i finanziamenti, l'abbiamo inserito nel Documento di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata. Non dobbiamo inventarci nuove infrastrutture, vogliamo mantenere le nostre. Inoltre abbiamo già redatto anni fa un piano di sviluppo del porto”.

lp

FOCUS



BACINO ALTI FONDAI
Il porto industriale di Manfredonia, coi fatiscenti nastri neri entrati in funzione

Falcone chiede quasi 369 milioni per il porto

Nel Documento di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata, all'avvocato “Interventi dell'Autorità portuale di Manfredonia” compare l'elenco delle somme richieste da Falcone. Quanto agli interventi pianificati: 117 milioni per potenziamento ed adeguamento del bacino alti fondali (porto industriale-porto isola); 56,3 milioni per interventi di straordinaria manutenzione del bacino alti fondali; 139,1 milioni per piano di sviluppo del bacino alti fondali (ampliamento e riqualificazione); 56.450.000 euro per piano di sviluppo del porto commerciale (riqualificazione e prolungamento del Molo di Levante). Il totale ammonta a 368,85 milioni. Altri 10 milioni di euro riguardano il programmato intervento di dragaggio del bacino alti fondali. Infine, come interventi in corso, si ricordano i lavori da 11,4 milioni di euro (quasi ultimati) per la manutenzione straordinaria della pavimentazione delle banchine, della rete di smaltimento delle acque meteoriche e nete e riordino dei sottoservizi nel porto commerciale.

Taranto, banchina militare verso cessione ad Autorità portuale

Taranto - L'obiettivo è quello di mettere a disposizione questi 750 metri di molo, in passato utilizzati per l'attracco delle navi militari, a disposizione della nautica da diporto e degli yacht.

Taranto - Non ci sono ancora le firme ma il testo dell'accordo, almeno come bozza, col quale la Marina Militare cede all'Autorità portuale la banchina torpediniere, c'è. E la riunione di oggi in Prefettura del Tavolo istituzionale Taranto col ministro per il Mezzogiorno, Claudio de Vincenti, dovrebbe probabilmente consentire un ulteriore passo avanti. L'obiettivo, infatti, è «incassare» il via libera del Tavolo istituzionale in modo che il testo, un volta condiviso da tutte le altre parti in causa, possa portare ad un accordo di programma. L'atto, in sostanza, che formalizzerà il passaggio della banchina di Mar Piccolo dalla Marina all'Autorità portuale. **L'obiettivo è quello di mettere a disposizione questi 750 metri di molo, in passato utilizzati per l'attracco delle navi militari, a disposizione della nautica da diporto e degli yacht.** Il tutto è finalizzato al rilancio turistico sia di un'area del Mar Piccolo che di una parte dell'Arsenale della Marina - quella non adibita alle manutenzioni navali - da trasformare in museo storico. Su come «riconvertire» un pezzo di Arsenale, tecnici della stessa Marina e della Difesa stanno già lavorando da tempo con quelli della struttura di missione di Palazzo Chigi che segue l'andamento del Contratto di sviluppo per Taranto. Adesso è la volta della banchina torpediniere. Per la ristrutturazione del molo non c'è ancora un progetto ma uno studio di fattibilità dell'Authority. Che stima che i lavori - tra interventi sulla banchina, messa in sicurezza e riqualificazione dei capannoni - costino circa 30 milioni ma non è ancora noto il reperimento delle risorse. È presumibile che possano venire in parte dal Contratto di sviluppo, essendo un investimento per la città, e in parte da fondi propri dell'Authority.

Grimaldi: «Un miliardo per nuove navi da cabotaggio internazionale»

Taranto - Il «cabotaggio continentale» è la nuova prospettiva di investimento nell'economia portuale e marittima cui pensa il gruppo Grimaldi, leader del settore. Lo ha detto stasera a Taranto Emanuele Grimaldi, presidente del gruppo e di Confitarma, la confederazione degli armatori, intervenendo alla presentazione di uno studio di Srm sul rilancio del porto di Taranto. «Contiamo - ha affermato Grimaldi - di investire un miliardo di euro già da quest'anno per la costruzione di nuove navi da utilizzare in questo progetto. Saranno unità con caratteristiche molto innovative: grande resa produttiva, perché trasporteranno il doppio delle merci, ma, soprattutto, emissioni ancora più basse, stimiamo il 50 per cento in meno rispetto alle navi che hanno già basse emissioni. Ci stiamo già lavorando - ha annunciato Grimaldi - con una serie di progetti». Il presidente di Confitarma, riferendosi poi alle nuove possibilità di traffico marittimo e merceologico offerto dal potenziamento dei canali di Suez e di Panama, ha osservato che questo «non è stato proprio positivo perché molte compagnie sono entrate in crisi e alcune hanno anche dovuto chiudere. Il motivo? Perché le attuali dimensioni di Suez e Panama hanno reso possibile il transito di nuove unità con una capacità di trasporto di 9-10mila container mettendo fuori gioco navi in grado di trasportare 3-4mila container. Navi che avevano appena sette anni di esercizio, che erano in perfetto stato, e che alla fine si sono rivelate per i loro armatori non più competitive a fronte dello scenario mutato».

«Già impegnati 460 milioni per il rilancio di Taranto Ora i risultati si vedono»

Il ministro De Vincenti al tavolo Cis: il porto sta andando bene

di **Alessio PIGNATELLI**

Più della metà delle risorse del Contratto istituzionale di sviluppo per Taranto già mobilitata da lavori in corso o già conclusi. Nello specifico, circa 460 milioni sugli 882 totali. E ancora: passi avanti per il porto, per le bonifiche, per lo sfruttamento della Stazione Torpediniere a fini turistici e per il progetto della foresta urbana al quartiere Tamburi.

Il ministro per il Mezzogiorno Claudio De Vincenti è stato nuovamente a Taranto per coordinare il tavolo istituzionale del Cis. Ha verificato e raccontato le novità del lavoro che coinvolge diverse istituzioni e si snoda su strade diverse. «Abbiamo constatato che gli interventi già in fase di esecuzione, lavori in corso o conclusi, impegnano più della metà delle risorse del Contratto istituzionale di sviluppo. Circa 460 milioni di euro su 882. Abbiamo in fase di progettazione altri interventi, tra cui importantissimo sarà l'ospedale San Cataldo, che valgono nel complesso oltre 300 milioni di euro e stiamo finalizzando la programmazione di ulteriori azioni per una tranche di 100 milioni. Abbiamo ragionato sui 70 milioni stanziati dal governo per la sanità: abbiamo demandato a Regione e ministero della Salute il progetto. Direi che i risultati iniziano a vedersi: spero che i cittadini di Taranto inizino a percepire l'importanza di quello che stiamo facendo con il loro apporto, con quello delle forze sociali e con le istituzioni per la rinascita di Taranto».

La rinascita dell'economia passa sicuramente per il porto. Lo scalo jonico, al centro anche del dibattito "Lo sviluppo strategico del porto di Taranto" al Castello Aragonese cui hanno partecipato tra gli altri lo stesso ministro, il sindaco Stefano e il presidente dell'Autorità portuale Sergio Prete, è reputato da De Vincenti un fattore decisivo per tutto il sistema Paese.

«Il porto sta andando molto bene - ha confermato il ministro -

si procede speditamente per piastra logistica integrata, molo poli-settoriale e a giorni partono i lavori di dragaggio e per la costruzione della vasca di colmata dove immettere i sedimenti marini. Stiamo a buon punto».

Sul post Tct, ossia su chi movimenterà i container dopo l'abbandono di Taranto Container Terminal, De Vincenti non si sbilancia: «L'Autorità portuale sta individuando concessionari per il comparto merci per sostituire l'azienda che se n'è andata e che secondo noi ha fatto un grande errore perché non ha capito le potenzialità del porto di Taranto.

Stiamo anche lavorando per le navi da crociera che da maggio sbarcheranno a Taranto (Thomson Cruises ha inserito Taranto nelle sue destinazioni per il 2017, con Thomson Spirit - la nave ha una capacità di 1.400 passeggeri - che

prevede sette approdi da maggio a ottobre *ndc*). Presto ci saranno frutti visibili importanti per la ripresa economica».

Discorso a parte merita la piastra portuale. Se da una parte il ministro De Vincenti ha assicurato che «a breve sarà definito il collegamento diretto con la rete ferroviaria italiana», la piattaforma logistica inaugurata da Graziano Delrio a dicembre 2015 stenta a decollare. La società Taranto logistica S.p.A. aveva ipotizzato un'operatività entro novembre

2016: attualmente è ferma ma, secondo fonti sindacali, sembrerebbero esserci aziende interessate al fitto per sfruttare la piattaforma. Chiaramente, l'avvio del traffico container spingerebbe ancor di più quest'opera.

«Sulla piattaforma logistica stiamo pressando l'azienda per accelerare, per noi si può e si deve partire» ha chiarito De Vincenti. Sul capitolo bonifiche, il governo ha apprezzato le azioni di caratterizzazione necessarie a procedere

alla bonifica effettiva ed è «iniziat

to il lavoro sul Mar Piccolo per tutelare delle specie e per limitare drasticamente gli scarichi».

Si è giunti poi a un duplice accordo: quello tra Regione e Comune per il progetto denominato "foresta urbana" nel quartiere Tamburi. È stata inoltre definita l'intesa per la concessione della banchina Torpediniere con la Marina e anche qui si può procedere. Alla prossima riunione saranno analizzate le proposte, ha fatto sapere il ministro, mentre sono già in corso i lavori all'Arsenale per il polo turistico-culturale nel-

la parte non soggetta alle lavorazioni navali.

Capitolo Iva, infine. De Vincenti si è mantenuto prudente in quanto c'è una procedura coperta da segreto. «Ci sono delle regole. Il governo attende le valutazioni dei commissari e degli esperti che devono fare questo lavoro. Però l'idea generale è positiva. Sono due offerte che provengono da imprenditori importanti del settore siderurgico con importanti risorse finanziarie. Sarà approntato per Taranto un piano ambientale di avanguardia nel mondo».

«Il centro storico di Taranto sarà attrazione internazionale»

De Vincenti: interverrò alla premiazione. Stefano: sceglieremo i progetti migliori

GIACOMO RIZZO

«Ci vorrà un po' di tempo, ma si realizzerà una grande azione di rigenerazione urbana che farà del centro storico di Taranto un'attrazione internazionale». E quanto auspica, aprendo il libro dei sogni, il ministro per il Mezzogiorno e la Coesione territoriale Claudio De Vincenti, che ieri ha presieduto una nuova riunione del Tavolo istituzionale per Taranto. Il 24 marzo saranno premiati i tre team vincitori di #OpenTaranto, il concorso internazionale di idee per la riqualificazione della Città vecchia, promosso dalla presidenza del Consiglio, Regione Puglia e Comune di Taranto e attuato da Invitalia, nell'ambito del Contratto istituzionale di sviluppo (Cis) per l'area di Taranto. Al primo posto si è classificata «Mate Società Cooperativa» di Bologna, al secondo «Stefano Boeri Architetti srl» di Milano e al terzo «Studio Bargone Architetti Associati» di Roma. «Alla premiazione - ha annunciato De Vincenti - io ci sarò e quella sarà anche una occasione di incontro con la cittadinanza. Abbiamo le idee ma ora bisogna passare alla progettazione effettiva per mettere in campo gli interventi».

E i progetti, ha annunciato il sindaco Ippazio Stefano, «saranno discussi per due mesi con i cittadini. Per fare le cose per bene bisogna chiamare gli esperti. Hanno partecipato più di 150 studi internazionali che hanno immaginato il futuro dell'Isola. Ma la città vecchia è dei tarantini e questi progetti devono essere accettati, armonizzati, anche unendo varie idee, scelte dai tarantini».

Il ministro ha poi fatto il punto della situazione sulle opere in programma e sulle risorse a disposizione. «Sono già stati impegnati - ha puntualizzato De Vincenti, affiancato dal prefetto Donato Cafagna - 460 milioni di euro degli 882 milioni di euro stanziati per Taranto. Credo che siano stati fatti passi in avanti molto

concreti. Abbiamo in fase di progettazione ulteriori interventi che valgono nel complesso oltre 300 milioni e stiamo anche finalizzando la programmazione di interventi per un'ulteriore tranche di 100

milioni sul contratto di sviluppo».

Il rappresentante del governo ha ricordato che sono state completate le attività di caratterizzazione necessarie per le bonifiche. Per quanto riguarda mar Piccolo, «sono in corso - ha affermato il ministro - la messa in sicurezza delle specie della fauna e le attività per bloccare gli scarichi che hanno finora inquinato il mare». Tra gli interventi previsti «priorità assoluta - ha evidenziato De Vincenti - merita la progettazione del nuovo ospedale San Cataldo. Al tavolo abbiamo ragionato anche dei 70 milioni destinati dal decreto legge 243 all'acquisto di apparecchiature medico-diagnostiche per le strutture sanitarie dei comuni dell'area di Taranto».

Il porto. «Ci sono opere in esecuzione - ha riferito De Vincenti - che riguardano la riqualificazione del molo polisettoriale, dove si è già molto avanti con i lavori. Proseguono anche gli interventi per la piastra logistica integrata e nei prossimi

giorni si aprirà il cantiere per il dragaggio e per la realizzazione della vasca di colmata. Poi, nel giro di qualche settimana, si aprirà il cantiere sul collegamento ferroviario dal porto di Taranto alla rete nazionale».

Sono inoltre «partiti i lavori per trasformare in polo museale con finalità culturali e turistiche una parte dell'Arsenale non soggetta alle lavorazioni navali» e si sta definendo l'intesa in base alla quale la Marina Militare cede all'Autorità portuale la banchina

torpediniere. Il disegno progettuale è noto: mettere a disposizione questi 750 metri di molo, in passato utilizzati per l'attracco delle navi militari, a disposizione

della nautica da diporto e degli yacht. Si è parlato anche dello stato del ponte girevole a seguito del crollo, nelle acque

del canale navigabile, di alcuni pezzi del marciapiede del ponte. «Mi sembra importante - ha annotato De Vincenti - mettere a tema la rimessa in efficienza del ponte girevole. Nel prossimo incontro del tavolo avremo delle alternative di intervento su cui faremo delle valutazioni e verificheremo anche le risorse necessarie».

Il futuro di Taranto passerà dal porto

Lo sviluppo strategico dello scalo tema di un convegno

LEO SPALLUTO

«La strada è in salita ma si comincia a vedere la cima». Claudio De Vincenti, ministro della Coesione Territoriale e del Mezzogiorno, guarda con ottimismo al futuro del porto di Taranto.

L'esponente del governo Gentiloni ha partecipato, nel pomeriggio di ieri, alla presentazione dello studio su «Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per l'economia della Puglia e dell'Italia» realizzato da Srm, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno.

Dopo il saluto del sindaco di Taranto, Ippazio Stefano, e di Francesco Mastro, delegato al settore portuale del presidente della Regione Emiliano, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, ha introdotto l'illustrazione del documento.

Dati e analisi sono stati descritti dal direttore di Srm, Massimo De Andreis e da Alessandro Panaro, responsabile dell'Ufficio Srm Maritime and Mediterranean Economy.

È emersa la necessità di puntare su tre direttrici: sviluppo del traffico container, incentivazione del polo crocieristico, autostrade del mare.

«Si può cominciare - sottolinea De Vincenti - a guardare con fiducia allo sviluppo del porto. I tarantini ci hanno

segnalato a più riprese le potenzialità dello scalo. Negli ultimi anni ci siamo trovati nel pieno della crisi: una città come Taranto, sede della grande industria, non poteva non soffrirne».

Prima di diventare un luogo simbolico. «La compatibilità tra industria, ambiente e salute - ribadisce il ministro - ha trovato in Taranto un crocevia. La questione-Ilva ha aperto una strada per l'avvenire della siderurgia in tutti i paesi avanzati. Abbiamo accettato una sfida difficile: adesso ci sono due offerte

importantissime presentate dai maggiori gruppi di livello mondiale. Chi si aggiudicherà l'azienda dovrà rispettare il piano industriale e ambientale, non abbasseremo la guardia».

Il porto sarà un'altra chiave dello sviluppo del territorio. «Il presidente Prete - evidenzia De Vincenti - sta

svolgendo un lavoro straordinario. La ricerca di Srm apre un ventaglio di possibilità nuove, cogliendo un cam-

biamento nella direzione dei traffici internazionali: il Mediterraneo sta riacquistando importanza, può diventare un'area di traffici e crescita».

Lo scalo jonico ha una grande occasione da sfruttare. «Taranto deve giocare a tutto campo: non deve essere soltanto un porto industriale a supporto dell'Ilva, ma deve puntare anche sul profilo commerciale e crocieristico. Per questo bisogna puntare sulla retroportualità, che è un moltiplicatore di ricchezza, sulla piastra logistica, sui lavori di dragaggio».

Il dibattito finale, moderato da Domenico Palmiotti, capo della redazione di Taranto della Gazzetta del Mezzogiorno, è stato concluso dal presidente di Confindustria, Emanuele Grimaldi.

«I numeri del porto di Taranto - osserva - sono migliorati, anche se non si può prescindere dalle due multinazionali Ilva ed Eni. I progetti per la ecocompatibilità dell'acciaieria rappresentano una grande prospettiva per la città».

L'armatore, titolare dell'omonimo gruppo, rimarca l'importanza delle cosiddette "autostrade del mare".

«Nel mondo - spiega - rappresentiamo una eccezionalità, abbiamo il primato per le buone pratiche, la Grimaldi è il secondo operatore al mondo».

GRIMALDI

«I numeri del porto di Taranto sono migliorati, i nuovi progetti per l'Ilva aprono una grande prospettiva»

TRASPORTI

IERI AL CASTELLO ARAGONESE

IL FATTO

La Srm ha illustrato il documento per lo sviluppo strategico dello scalo, della Puglia e dell'Italia

LE DIRETTRICI

Sviluppo possibile anche con lo «Short Sea»

■ Lo sviluppo del porto di Taranto ha tante carte da giocare. Lo studio di Srm presentato da Alessandro Panaro parte dal supporto alle eccellenze già esistenti in Puglia, con riferimento ai settori dell'agroalimentare e dell'automotive.

Il porto jonico dovrebbe rivolgersi alle compagnie di shipping che operano nello «Short Sea» (il traffico marittimo a corto raggio) offrendo un'area dedicata all'agroalimentare con servizi di collegamento intermodali, l'utilizzo del Distripark come centro di logistica e distribuzione delle merci, un'area con celle frigorifere, puntando sulla piattaforma Agromed come centro di servizi e trasformazione dei prodotti agricoli. Nel Distripark andrebbe, inoltre, insediata un'area a burocrazia zero: Taranto diventerebbe così il porto di riferimento logistico produttivo dell'Agri-food pugliese e delle aree confinanti.

Lo scalo tarantino può contare su fondi importanti che derivano dal Contratto Istituzionale di Sviluppo: su un totale di 884 milioni di euro il 45% (391 milioni) è destinato al sistema portuale.

La «vision» per i prossimi anni prevede la valorizzazione del traffico container, short sea shipping, crociera e rinfuse (merci non imballate).

(Leo Spalluto)

La vertenza del porto di Gioia Tauro, ieri vertice a Confindustria con i sindacati confederali

Esuberi, Mct non si sbilancia

L'azienda non fornisce numeri ma rilancia contestando lo sciopero

Alfonso Naso Reggio Calabria L'azienda Medcenter Container Terminal, che gestisce il porto di Gioia Tauro, la sua tattica ce l'ha da tempo. Non si scopre, dichiara sempre di valutare e prende tempo.

Così facendo spera di placare gli animi dopo giorni di lotta. È successo anche ieri nel corso di una riunione con i rappresentanti sindacali confederali lontani da Gioia Tauro.

Dalle 16 e 30 alle 20 le parti che stanno ragionando sulla gestione degli esuberi dei portuali, si sono viste a Reggio Calabria presso la sede di Confindustria. Questa la posizione dei sindacati di Cgil, Cisl, Uil e Ugl al termine del vertice, fatta circolare con alcuni messaggi inviati ai lavoratori: «A seguito della richiesta di incontro siamo stati convocati presso Confindustria ed abbiamo spiegato nei dettagli quanto presentato nella riunione del 1 marzo entrando nel merito della proposta avanzata. L'azienda ritiene la nostra proposta lontana dalla loro posizione anche in considerazione del blocco delle attività del terminal. Noi abbiamo insistito nel voler proseguire il confronto ragionando e tenendo in considerazione i volumi registrati nei primi mesi dell'anno che ha generato 12 mani medie. L'azienda, pur non potendo non tener

conto del danno subito e della conseguente perdita dei volumi, si dichiara disponibile a proseguire tale confronto. Rimaniamo fermi sul raggiungimento degli obiettivi di riduzione degli esuberi dichiarati proseguendo gli incontri e fornendo alla Mct dati oggettivi».

Numeri ancora niente, quindi, sui lavoratori che saranno collocati nella costituenda Agenzia del Lavoro portuale anche se da alcune indiscrezioni pare che il numero che l'Azienda voglia indicare è di 350 unità, molto più elevato delle proposte dei sindacati che hanno consegnato un documento ancora non diffuso. Sul piatto adesso l'azienda ha messo il blocco quasi totale delle attività per circa una settimana. Mai prima di adesso Medcenter aveva insistito su questa linea. Sempre in precedenza aveva fatto filtrare notizie circa possibili ripercussioni derivanti dagli scioperi selvaggi, poi rivelatesi infondate. Adesso, però, la società vuole puntare tutto su questo avvenimento alzando la posta in palio e limitando così i margini di manovra ai sindacati che avevano chiesto addirittura l'abbattimento degli esuberi sotto la quota di 200 unità.

Fino a lunedì, quando è in programma in Prefettura a Reggio, un tavolo di mediazione unitario, ci dovrebbe essere una nuova riunione anche se le parti non pare possano essere in una posizione di conciliazione.

Davanti al prefetto arriverà anche la richiesta del sindacato autonomo del Sul che punta anche a un contratto di solidarietà finalizzato a salvare i lavoratori dall'Agenzia perdendo, però, sostanziose somme dalle buste paga. La vertenza, quindi, continua a rimanere ancora molto ingarbugliata.

L' iter sembra finalmente sbloccato, ma ci vorrà un anno per l' appalto e alcuni mesi per la realizzazione

Traffico crocieristico: si attende la realizzazione del nuovo terminal

La progettazione è orientata alla sostenibilità e al risparmio energetico

MESSINA - Un settore in crescita che ha bisogno di strutture che alzino la qualità dell' accoglienza e quindi l' immagine della città. Il traffico crocieristico nello stretto, dopo la crisi del 2014, è ormai in costante ripresa e per il 2017 si parla già di 386mila passeggeri che sbarcheranno con un incremento di 20mila unità rispetto allo scorso anno.

Previsto un numero inferiore di navi, 156 rispetto alle 200 del 2016, ma di stazza maggiore dato che le compagnie più all' avanguardia scommettono ormai su flotte dai grandi volumi. All' **Autorità portuale** di Messina -Milazzo si sta lavorando anche per il 2018 e la prossima settimana il commissario Antonino De Simone firmerà un protocollo d' intesa al Seatrade di Miami, insieme ai vertici dei porti delle Baleari, Alghero, Ajaccio e Malta.

Con l' accordo si aderisce ad un progetto di promozione delle isole del Mediterraneo Occidentale, che vuole potenziare con strumenti diversificati, il traffico crocieristico, utilizzando la vocazione nel settore dei porti di Messina e Milazzo. Agli armatori verrà proposto un itinerario nuovo incentrato su alcuni tesori isolani.

Al Seatrade Cruise Global 2017 di Miami inoltre le tre autorità di Messina, **Palermo** e Catania saranno presenti in un unico stand nel segno del Brand Sicilia. "Ho pressato molto perché le tre Authority siciliane fossero insieme a promuovere l' isola malgrado gli accorpamenti ci portino a fare strade diverse- sottolinea De Simone sono contento di essere riuscito nel mio intento".

Il Commissario De Simone non ha mai nascosto la sua contrarietà all' unione del destino dell' Authority messinese a quello dell' ente di Gioia Tauro mentre si spera in una proroga triennale che possa fare portare a termine importanti progetti. Tra i più importanti traguardi c' è sicuramente il nuovo terminal crocieristico il cui iter sembra finalmente sbloccato. Per l' **Autorità portuale** l' esigenza di dotarsi di una nuova Stazione Marittima per le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri in questi anni è diventata sempre più pressante.

- segue

Già nel 2011 ma anche nel 2013 quando in città si registrarono circa 500mila presenze di croceristi fu evidente che era necessario adeguare il punto di accoglienza. Le operazioni di affidamento dei servizi tecnici di progettazione per i lavori di realizzazione del nuovo terminal, furono avviati nel 2014.

Alla manifestazione di interesse parteciparono 30 imprese e vincitrice risultò Milan Ingegneria insieme alla società Ottavio di Blasi e Partners e allo studio geologico Graziano -Masi.

Adesso si è nella fase della progettazione definitiva e validazione che sarà fatta con la collaborazione dell' Ordine degli architetti. Una serie di intoppi si sono presentati per delle segnalazioni fatte all' Anac prima del perfezionamento del contratto, quindi lunghi mesi sono passati prima di avere l' approvazione urbanistica da parte del Comune.

Probabilmente ci vorrà ancora un anno prima che sia completata l' ultima fase e l' opera, che avrà un costo di circa duemilioni 100mila euro, possa andare in appalto e poi alcuni mesi per vederla realizzata.

La struttura prevista, in acciaio e vetro, sarà realizzata su una superficie di mille600mq. Il nuovo edificio dal basso impatto visivo è caratterizzato da una copertura ondulata leggera fortemente riconoscibile rispetto allo Skyline della città.

La progettazione è orientata alla sostenibilità e al risparmio energetico attraverso la riduzione del carico termico dovuto alla radiazione solare, la coibentazione e la ventilazione naturale che sarà integrata da sistemi tradizionali. "La vetrata fronte mare, trasparente e permeabile, si legge nella relazione, è enfatizzata dalla geometria dei pilastri che si alternano sul lato interno. La copertura è in legno lamellare e garantisce economicità, facile manutenzione, eco-sostenibilità, fonoassorbimento ed anche buon comportamento antisismico". Il sistema distributivo modulare rende flessibile l' uso degli spazi in funzione dei flussi dei passeggeri.

Focus

La piattaforma logistica e i progetti di sviluppo

La riqualificazione della riviera di Levante non potrà prescindere neppure dall' Hub Milazzo, la nuova idea che intende portare avanti il gruppo Franza assieme alla società "Centro Mercantile Sicilia" per realizzare una piattaforma di servizi portuali finalizzata a garantire un' organizzazione logistica di smistamento che non vada a congestionare l' area antistante il molo aliscafi bloccando l' intero centro cittadino; creando una navetta di servizio da e per il molo per i viaggiatori che si imbarcano o che sbarcano; mettere a disposizione un' area di interscambio che porta evidenti vantaggi sul traffico, offrire un servizio per i viaggiatori che vengono accompagnati nelle operazioni di imbarco e sbarco. Obiettivi contenuti in un protocollo che presto sarà firmato tra Comune, Autorità portuale e Centro Mercantile spa.

Long Beach, crollano i volumi

Genova - Colpa del capodanno cinese: a febbraio -11,2%.

Genova - Long Beach ha riportato una forte diminuzione nel traffico container a febbraio. Il porto di San Pedro Bay ha visto una decrescita dei volumi pari all'11,2% per un totale di 498 mila teu. Il dato è stato condizionato molto dal capodanno cinese. L'import è calato del 15,6% (250 mila teu) mentre l'export è calato del 2,6% a 119 mila teu. I vuoti (128 mila teu) sono crollati del 9,7%. **A Gennaio il porto di Long Beach era cresciuto dell'8,7%.** Con il dato di febbraio nei primi due mesi dell'anno lo scalo ha registrato una perdita dell'1,5%.

Il fascicolo elettronico per il controllo dei beni in arrivo ha migliorato i tempi di sdoganamento negli scali nazionali

Riforma Dogane: merci "più veloci" nei porti

Notevoli passi avanti per le prestazioni delle strutture meridionali, comunque ancora indietro rispetto a quelle del Nord. In Italia il 92,6% delle dichiarazioni viene sdoganato entro cinque minuti: nella classifica nazionale delle prime 18 aree portuali troviamo Palermo (11esima) e Catania (12esima)

PALERMO - La digitalizzazione accelera il controllo delle merci nei porti italiani. Merito dell' Agenzia delle Dogane che ha messo appunto, tra le altre cose, il fascicolo elettronico, un sistema che permette di controllare le merci in arrivo per via telematica ancora prima dell' ingresso della nave in porto e che di fatto consente di mantenere attive le operazioni di sdoganamento per tutto l' arco delle 24 ore.

Operazioni di questo genere hanno permesso un generale innalzamento della media delle dichiarazioni sdoganate nei porti nazionali e un miglioramento delle medie dei porti meridionali che erano lievemente indietro rispetto ai colleghi del Nord.

In Italia il 92,6% delle dichiarazioni viene sdoganato entro cinque minuti. I dati dell' Agenzia delle Dogane, aggiornati al dicembre del 2016, sono stati pubblicati da Il Sole 24 nelle scorse settimane. Un processo lungo che comincia da molto lontano: le novità più importanti sono state introdotte a partire dallo scorso maggio col nuovo codice doganale dell' Unione.

"In base a quanto stabilito dall' art.

163 (2) del Cdu (codice doganale dell' Unione, ndr) i documenti necessari all' applicazione delle disposizioni che disciplinano il regime doganale e che accompagnano la

dichiarazione sono forniti alla dogana, - si legge in una nota dell' Agenzia delle Dogane - non più sistematicamente, ma solo se sono necessari per controlli doganali o se la normativa dell' Unione lo richiede".

Una novità sostanziale che ha permesso di introdurre semplificazioni nazionali come il fascicolo elettronico.

In particolare, spiega l' Agenzia, gli operatori hanno facoltà di utilizzare il fascicolo elettronico "sia per la dichiarazione 'Ordinaria c/o dogana' (art.

- segue

162 del Cdu) sia per la dichiarazione 'Ordinaria c/o luogo' (art. 139 del Cdu)". Tutte le facilitazioni connesse e le istruzioni per l' utilizzo e la gestione del fascicolo elettronico sono contenute nella nota n. 45898 del 19 aprile 2016 - "Codice Doganale dell' Unione (Cdu). Novità introdotte ed istruzioni operative a decorrere dal 1° maggio 2016".

Ottime prestazioni per tutti nella graduatoria pubblicata dal quotidiano economico Il Sole 24 Ore. Nella classifica dei primi 18 porti nazionali ci sono Palermo e Catania, rispettivamente all' undicesima e dodicesima posizione. Nello scalo etneo il 69,9% delle dichiarazioni viene sdoganato entro cinque minuti, mentre nel porto del capoluogo la prestazione è lievemente migliore con il 71,3%. Ai primi posti ci sono Venezia (96,5%), l' unico al di sopra della media nazionale (92,6%), La Spezia (91,6%) e Livorno (91,3%). Il primo dei meridionali è Brindisi, al quarto posto, che permette una gestione entro 5 minuti dell' 88,4% delle merci. Un percorso lungo e complesso, avviato oltre un anno fa in vista dell' entrata in vigore del nuovo Codice Doganale dell' Unione e delle relative disposizioni attuative. "L' Agenzia ha definito una specifica strategia e un piano di implementazione per limitare gli impatti operativi e adottare le misure atte a garantire agli operatori di potere beneficiare sia delle semplificazioni previste dal complesso delle disposizioni del nuovo codice sia di quelle già adottate a livello nazionale".

L' iter per l' implementazione delle nuove disposizioni si protrarrà almeno fino al 2020, data in cui si prevede "il completamento dei sistemi informatici unionali e nazionali a supporto, secondo il calendario stabilito dal Work Programme definito dall' Ue".