

Primo Piano:

• Nuovo marchio per le Autorità di Sistema Portuale

(Ferpress, Il Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale, Informazioni Marittime, Informare)

Dai Porti:

Trieste:

"...A Trieste il porto si apre alla città..." (Informazioni Marittime)

"...Porto sostenibile: un nuovo capitolo di sviluppo..."

(L'Informatore Navale, Ferpress, Corriere Marittimo)

Genova:

"...Tre anni per cambiare volto al terminal rinfuse..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Nominato l'Organismo di Partenariato della risorsa mare..."

(Ferpress, Ansa, La Nazione, Città della Spezia)

"...Spezia nel gruppo ristretto di pianificazione portuale..." (Ansa)

Ravenna:

"...Vecchia bomba neutralizzata nell'avamposto..."

(Informazioni Marittime)

Livorno:

"...Retrosceca sul comitato di gestione..." (La Nazione Livorno)

"...Concordato Grandi Molini..." (La Nazione Livorno)

"...Darsena Europa..." (Il Messaggero Marittimo, Il Tirreno, Il Nautilus)

"...Primo shopping per Spinelli-Icon..." (MF)

"...La nuova mission: aiutare i giovani a fare impresa..."

(La Nazione Livorno)

Civitavecchia:

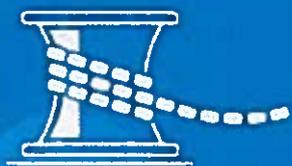
"...Accordo Comune-Authority: il Tar conferma la sospensiva..."

(Civonline)

"...Civitavecchia tra le aree di crisi industriale complesse..." (Civonline)

Salerno:

"...Francesco Messineo Commissario Straordinario Autorità Portuale Salerno..." (L'Informatore Navale)



Bari:

"...Il Norman Atlantic potrebbe lasciare il porto di Bari..."

(The Medi Telegraph, Gazzetta del Mezzogiorno)

Brindisi:

"...Incontro con Tajani..."

(Brindisi Report, Informazioni Marittime, Nuovo Quotidiano di Puglia, Brindisi Sera, Gazzetta del Mezzogiorno, Brindisi Oggi)

"...Brindisi per 4 giorni capitale della Motonautica mondiale..."

(Nuovo Quotidiano di Puglia)

Cagliari:

"...G7—Cagliari: sostenibilità delle infrastrutture..." (Corriere Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Siglato l'accordo: 380 all'Agenzia..."

(The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Ansa, Gazzetta del Sud, Corriere Marittimo, Ferpress)

"...Gioia Tauro apripista delle Zes..." (Il Sole 24 Ore)

"...Sindacati: soddisfazione per la chiusura della vertenza..."

(L'Informatore Navale)

Messina:

"...Messina-Milazzo sacrificati per Gioia Tauro..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti Italiani e esteri

Assoporti: premiato vincitore concorso per realizzazione logotipo delle Autorità di sistema portuale

(FERPRESS) – Roma, 15 GIU – Nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani, il Presidente D'Agostino ha premiato il vincitore del concorso di idee per la realizzazione del logotipo delle neo-istituite Autorità di Sistema Portuale. Proveniente dall'Accademia delle Belle Arti di Cuneo, il giovane studente Cristian Giordano ha ricevuto una lettera di congratulazioni per la qualità e l'originalità del suo progetto, oltre al premio in denaro di 1.000 euro.

Il concorso aveva la finalità di procedere alla realizzazione del logo/marchio delle Autorità di Sistema Portuale per la propria comunicazione istituzionale. Il logo/marchio è stato valutato, secondo una griglia di assegnazione del punteggio, da una commissione di dipendenti delle Autorità stesse, nominati dai propri Presidenti, che hanno stilato una graduatoria dei migliori 3 progetti sui 30 pervenuti in maniera anonima in Associazione attraverso il sito internet. Il progetto vincitore è un logo che può essere personalizzato e che si è distinto anche per l'illustrazione che lo studente ha presentato.

A margine della premiazione D'Agostino ha detto: "La necessità di presentare la portualità italiana con un simbolo comune ci ha portato a indire il concorso tra gli studenti delle Accademie delle Belle Arti. Adesso le Autorità hanno tutti uno strumento in più che li unisce, un simbolo grafico che può essere affiancato da altri marchi di tipo commerciale e/o storico portuale. In Assoporti ci era stata fatta presente l'esigenza di trovare uno strumento di comunicazione comune e abbiamo pensato di coinvolgere i giovani. " Presente anche il Professore di Progettazione Grafica dell'Accademia, Davide Musizzano, molto contento che due studenti della sua classe siano arrivati in graduatoria (la terza classificata è anche della stessa Accademia).

Premiato vincitore del concorso di idee Realizzato un logotipo per le nuove «AdSp»



ROMA - Nella sede dell'Associazione dei porti italiani (Assoporti), il presidente Zeno D'Agostino ha premiato il vincitore del concorso di idee per la realizzazione del logotipo delle neo-istituite Autorità di Sistema portuale. Proveniente dall'Accademia delle Belle Arti di Cuneo, il giovane studente Cristian Giordano ha ricevuto una lettera di congratulazioni per la qualità e l'originalità del suo progetto, oltre al premio in denaro di 1.000 euro. Il concorso aveva la finalità di procedere alla realizzazione del logo/marchio delle Autorità di Sistema Portuale per la propria comunicazione istituzionale. Il logo/marchio è stato valutato, secondo una griglia di assegnazione del punteggio, da una commissione di dipendenti delle Autorità stesse, nominati dai propri presidenti, che hanno stilato una graduatoria dei migliori 3 progetti sui 30 pervenuti in maniera anonima in associazione attraverso il sito internet.

Il progetto vincitore è un logo che può essere personalizzato e che si è distinto anche per l'illustrazione che lo studente ha presentato.

A margine della premiazione D'Agostino ha detto: «La necessità di presentare la portualità italiana con un simbolo comune ci ha portato a indire il concorso tra gli studenti delle Accademie delle Belle Arti. Adesso le autorità hanno tutte uno strumento in più che le unisce, un simbolo grafico che può essere affiancato da altri marchi di tipo commerciale e/o storico portuale. In Assoporti ci era stata fatta presente l'esigenza di trovare uno strumento di comunicazione comune e abbiamo pensato di coinvolgere i giovani».

Presente anche il professore di Progettazione grafica dell'Accademia, Davide Musizzano, molto contento che due studenti della sua classe siano arrivati in graduatoria (la terza classificata è iscritta nella stessa Accademia).

REALIZZATO LOGOTIPO PER NUOVE «ADSP»



ROMA - Nella sede dell'Associazione dei porti italiani (Assoporti), il presidente Zeno D'Agostino ha premiato il vincitore del concorso di idee per la realizzazione del logotipo delle neo-istituite Autorità di Sistema portuale. Proveniente dall'Accademia delle Belle Arti di Cuneo, il giovane studente Cristian Giordano ha ricevuto una lettera di congratulazioni per la qualità e l'originalità del suo progetto, oltre al premio in denaro di 1.000 euro. Il concorso aveva la finalità di procedere alla realizzazione del logo/marchio delle Autorità di Sistema Portuale per la propria comunicazione istituzionale. Il logo/marchio è stato valutato, secondo una griglia di assegnazione del punteggio, da una commissione di dipendenti delle Autorità stesse, nominati dai propri presidenti, che hanno stilato una graduatoria dei migliori 3 progetti sui 30 pervenuti in maniera anonima in associazione attraverso il sito internet. Il progetto vincitore è un logo che può essere personalizzato e che si è distinto anche

per l'illustrazione che lo studente ha presentato.

A margine della premiazione D'Agostino ha detto: «La necessità di presentare la portualità italiana con un simbolo comune ci ha portato a indire il concorso tra gli studenti delle Accademie delle Belle Arti. Adesso le autorità hanno tutte uno strumento in più che le unisce, un simbolo grafico che può essere affiancato da altri marchi di tipo commerciale e/o storico portuale. In Assoporti ci era stata fatta presente l'esigenza di trovare uno strumento di comunicazione comune e abbiamo pensato di coinvolgere i giovani».

Presente anche il professore di Progettazione grafica dell'Accademia, Davide Musizzano, molto contento che due studenti della sua classe siano arrivati in graduatoria (la terza classificata è iscritta nella stessa Accademia).

Premiato il vincitore del concorso di idee per la realizzazione del logotipo delle Autorità di sistema portuale



Autorità di Sistema Po

Roma, 15 giugno 2017 - Sono stati presentati 30 progetti grafici dalle Accademie di Belle Arti di tutta Italia nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani, il Presidente D'Agostino ha premiato il vincitore del concorso di idee per la realizzazione del logotipo delle neo-istituite Autorità di Sistema Portuale. Proveniente dall'Accademia delle Belle Arti di Cuneo, il giovane studente Cristian Giordano ha ricevuto una lettera di congratulazioni per la qualità e l'originalità del suo progetto, oltre al premio in denaro di 1.000 euro.

Il concorso aveva la finalità di procedere alla realizzazione del logo/marchio delle Autorità di Sistema Portuale per la propria comunicazione istituzionale.

Il logo/marchio è stato valutato, secondo una griglia di assegnazione del punteggio, da una commissione di dipendenti delle Autorità stesse, nominati dai propri Presidenti, che hanno stilato una graduatoria dei migliori 3 progetti sui 30 pervenuti in maniera anonima in Associazione attraverso il sito internet.

Il progetto vincitore è un logo che può essere personalizzato e che si è distinto anche per l'illustrazione che lo studente ha presentato.

A margine della premiazione D'Agostino ha detto: " La necessità di presentare la portualità italiana con un simbolo comune ci ha portato a indire il concorso tra gli studenti delle Accademie delle Belle Arti. Adesso le Autorità hanno tutti uno strumento in più che li unisce, un simbolo grafico che può essere affiancato da altri marchi di tipo commerciale e/o storico portuale. In Assoporti ci era stata fatta presente l'esigenza di trovare uno strumento di comunicazione comune e abbiamo pensato di coinvolgere i giovani. "

Presente anche il Professore di Progettazione Grafica dell'Accademia, Davide Musizzano, molto contento che due studenti della sua classe siano arrivati in graduatoria (la terza classificata è anche della stessa Accademia).

Ogni Autorità avrà modo di personalizzarlo con diversi pantone colori.

In allegato l'illustrazione del progetto presentato dallo studente.

Seconda classificata: Federica Dimitri (Accademia delle belle arti di Bari)

Terza classificata : Romina Sciacca (Accademia delle belle arti di Cuneo)

Arriva il logo delle Autorità di sistema portuale



Le quindici Autorità di sistema portuale, nate **a settembre** dell'anno scorso in sostituzione di ventiquattro autorità portuali, hanno da oggi un nuovo logo valido per tutti. È il primo marchio unico per tutti i porti commerciali: fino ad oggi ciascuno realizzava il proprio. Oggi, nella sede di Assoport, il presidente Zeno D'Agostino ha premiato il vincitore del concorso di idee per la realizzazione del logotipo. Si chiama Cristian Giorando, dell'Accademia delle Belle Arti di Cuneo, e ha ricevuto una lettera di congratulazioni e un premio di mille euro. La giuria era composta dai dipendenti delle stesse Autorità, i quali hanno stilato una graduatoria dei migliori tre progetti su un totale di trenta proposte.

«La necessità di presentare la portualità italiana con un simbolo comune ci ha portato a indire il concorso tra gli studenti delle Accademie delle Belle Arti», spiega D'Agostino. «Adesso – continua - le Autorità hanno uno strumento in più che li unisce, un simbolo grafico che può essere affiancato da altri marchi di tipo commerciale e/o storico portuale. In Assoport ci era stata fatta presente l'esigenza di trovare uno strumento di comunicazione comune e abbiamo pensato di coinvolgere i giovani». Presente anche il professore di Progettazione Grafica dell'Accademia, Davide Musizano, che ha contato su due studenti della sua classe in graduatoria (la terza classificata è anche della stessa Accademia).

Nuovo marchio per le Autorità di Sistema Portuale italiane

Selezionato il logo vincitore del concorso indetto da Assoport



Le nuove Autorità di Sistema Portuale italiane, nate nei mesi scorsi dall'accorpamento di diverse Autorità Portuali nazionali, hanno un nuovo marchio che le identifica e che è stato selezionato con un concorso di idee per la realizzazione del logotipo. Vincitore è risultata la proposta grafica del giovane studente Cristian Giordano, che oggi nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoport) ha ricevuto dal presidente Zeno D'Agostino una lettera di congratulazioni per la qualità e l'originalità del suo progetto, oltre al premio in denaro di 1.000 euro. Seconda classificata è risultata Federica Dimitri (Accademia delle Belle Arti di Bari) e terza Romina Sciacca (Accademia delle Belle Arti di Cuneo).

Nell'ambito del concorso, che aveva la finalità di selezionare il marchio delle Autorità di Sistema Portuale per la propria comunicazione istituzionale, sono stati presentati 30 progetti grafici dalle Accademie di Belle Arti di tutta Italia. Il logo è stato valutato da una commissione di dipendenti delle Autorità stesse, nominati dai propri presidenti, che hanno stilato una graduatoria dei migliori tre progetti sui 30 pervenuti in maniera anonima ad Assoport attraverso il sito internet. Il progetto vincitore è un logo che può essere personalizzato con diversi colori e che si è distinto anche per l'illustrazione che lo studente ha presentato.

«La necessità di presentare la portualità italiana con un simbolo comune - ha spiegato D'Agostino - ci ha portato a indire il concorso tra gli studenti delle Accademie delle Belle Arti. Adesso le Autorità hanno tutti uno strumento in più che li unisce, un simbolo grafico che può essere affiancato da altri marchi di tipo commerciale e/o storico portuale. In Assoport ci era stata fatta presente l'esigenza di trovare uno strumento di comunicazione comune e abbiamo pensato di coinvolgere i giovani».

A Trieste il porto si apre alla città



Domenica 18 giugno il **porto di Trieste** si apre alla città. L'*Open Day 2017*, organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale insieme a tutte le associazioni di categoria, gli operatori e la comunità portuale, prevede visite guidate mattutine e pomeridiane (ma è possibile prenotare ancora solo i turni delle ore 14 e 15 in quanto i rimanenti turni sono esauriti) con partenze dal Museo Ferroviario di Campo Marzio. Dopo una breve introduzione, i visitatori verranno accompagnati in porto a bordo di un pullman.

Grazie all'*Open Day* i visitatori potranno osservare i terminal principali, conoscere i luoghi del carico e scarico delle navi e dei traghetti, scoprire tante notizie sulle merci in transito, su cosa contengono i container e dove sono diretti. Vedranno poi come il porto di Trieste abbia una vocazione ferroviaria con ogni banchina servita dai binari, scopriranno come lo scalo sia strettamente collegato alla produzione industriale e manifatturiera e potranno notare grandi motori e bobine giganti pronti per l'imbarco. Si potrà inoltre entrare in alcuni magazzini dove farsi avvolgere dall'intenso aroma dei chicchi di caffè, camminare tra i bancali di legname, accedere alle celle frigorifere e scoprire come si conservano le merci. L'evento ha inoltre lo scopo di valorizzare chi ogni giorno lavora nei terminal, dando l'opportunità agli operatori di raccontarsi e di mostrare quali sono le loro professioni e di cosa si occupano nel dettaglio.

Per partecipare è obbligatorio prenotarsi: telefonando al numero dedicato: +39.340.7546609, oppure registrandosi qui (<http://www.porto.trieste.it/open-day-2017/registrazione>). Le richieste saranno accolte sino a sabato 17 giugno ore 13 e sino all'esaurimento dei posti.

PORTO SOSTENIBILE: UN NUOVO CAPITOLO DI SVILUPPO. Progetto modifica dell'impianto fotovoltaico nel porto di Trieste grazie al supporto del GSE



La ricollocazione dell'impianto permetterà lo sviluppo del terminal intermodale della Samer & co Shipping

Trieste, 15 giugno 2017 – Il porto di Trieste, da sempre attento alla sostenibilità ambientale, ha terminato il progetto di modifica dell'impianto fotovoltaico presente nello scalo, grazie al supporto del Gestore dei Servizi Energetici, società controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con un ruolo centrale nella promozione dello sviluppo sostenibile in Italia.

Con la modifica progettuale individuata, e in seguito alla valutazione tecnica effettuata dal GSE, i pannelli fotovoltaici posti sulla copertura del magazzino n. 50 sul molo V, potranno essere ricollocati su altri magazzini del porto, garantendo il mantenimento in esercizio dell'impianto e il rispetto delle condizioni per l'accesso agli incentivi.

La vicenda dei pannelli fotovoltaici era sorta quando la Samer & Co. Shipping aveva chiesto all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale la demolizione del magazzino n. 50, sul quale erano installati sin dall'anno 2012 i pannelli dell'impianto gestito dalla Meridian Parco Energia srl.

Obiettivo della Samer Co Shipping è l'acquisizione di nuove aree scoperte all'interno del molo V al fine di ricavare nuovi spazi operativi per il terminal intermodale attualmente in costruzione.

“Lo scalo giuliano ha una forte vocazione ferroviaria, ed è impegnato nella crescita della mobilità intermodale e nella movimentazione sostenibile delle merci” – commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino. “Desidero ringraziare il G.S.E. poiché l'autorizzazione ricevuta ci consente di perseguire i piani di sviluppo del porto, creando le condizioni per realizzare nuovi investimenti senza penalizzare le attività economiche già esistenti”.

Porto Trieste: progetto di modifica dell'impianto fotovoltaico grazie al supporto del GSE

(FERPRESS) – Trieste, 15 GIU – Il porto di Trieste, da sempre attento alla sostenibilità ambientale, ha terminato il progetto di modifica dell'impianto fotovoltaico presente nello scalo, grazie al supporto del Gestore dei Servizi Energetici, società controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con un ruolo centrale nella promozione dello sviluppo sostenibile in Italia.

Con la modifica progettuale individuata, e in seguito alla valutazione tecnica effettuata dal GSE, i pannelli fotovoltaici posti sulla copertura del magazzino n. 50 sul molo V, potranno essere ricollocati su altri magazzini del porto, garantendo il mantenimento in esercizio dell'impianto e il rispetto delle condizioni per l'accesso agli incentivi. La vicenda dei pannelli fotovoltaici era sorta quando la Samer & Co. Shipping aveva chiesto all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale la demolizione del magazzino n. 50, sul quale erano installati sin dall'anno 2012 i pannelli dell'impianto gestito dalla Meridian Parco Energia srl.

Obiettivo della Samer Co Shipping è l'acquisizione di nuove aree scoperte all'interno del molo V al fine di ricavare nuovi spazi operativi per il terminal intermodale attualmente in costruzione.

“Lo scalo giuliano ha una forte vocazione ferroviaria, ed è impegnato nella crescita della mobilità intermodale e nella movimentazione sostenibile delle merci” – commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino. “Desidero ringraziare il G.S.E. poiché l'autorizzazione ricevuta ci consente di perseguire i piani di sviluppo del porto, creando le condizioni per realizzare nuovi investimenti senza penalizzare le attività economiche già esistenti”.

Trieste, progetto di sostenibilità ambientale

Progetto di modifica dell'impianto fotovoltaico presente nel porto di Trieste grazie al supporto del GSE. La ricollocazione dell'impianto permetterà lo sviluppo del terminal intermodale della Samer & co Shipping

Trieste, Il porto di Trieste, a favore della sostenibilità ambientale, ha terminato il progetto di modifica dell'impianto fotovoltaico presente nello scalo, grazie al supporto del **Gestore dei Servizi Energetici**, società controllata dal ministero dell'Economia e delle Finanze con un ruolo centrale nella promozione dello sviluppo sostenibile in Italia.

Con la modifica progettuale individuata, e in seguito alla valutazione tecnica effettuata dal GSE, i pannelli fotovoltaici posti sulla copertura del magazzino n. 50 sul molo V, potranno essere ricollocati su altri magazzini del porto, garantendo il mantenimento in esercizio dell'impianto e il rispetto delle condizioni per l'accesso agli incentivi.

La vicenda dei pannelli fotovoltaici era sorta quando la Samer & Co. Shipping aveva chiesto all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale la demolizione del magazzino n. 50, sul quale erano installati sin dall'anno 2012 i pannelli dell'impianto gestito dalla Meridian Parco Energia srl.

Obiettivo della Samer Co Shipping è l'acquisizione di nuove aree scoperte all'interno del molo V al fine di ricavare nuovi spazi operativi per il terminal intermodale attualmente in costruzione.

*"Lo scalo giuliano ha una forte vocazione ferroviaria, ed è impegnato nella crescita della mobilità intermodale e nella movimentazione sostenibile delle merci" - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, **Zeno D'Agostino**. "Desidero ringraziare il G.S.E. poiché l'autorizzazione ricevuta ci consente di perseguire i piani di sviluppo del porto, creando le condizioni per realizzare nuovi investimenti senza penalizzare le attività economiche già esistenti".*

Genova, tre anni per cambiare volto al terminal rinfuse

Genova - Incontro ieri a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona, tra Aldo e Roberto Spinelli (presidente e ad dell'omonimo gruppo), il presidente dell'Adsp, Paolo Emilio Signorini e il **segretario generale Marco Sanguineri**.



Genova - Incontro ieri a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona, tra Aldo e Roberto Spinelli (presidente e ad dell'omonimo gruppo), il presidente dell'Adsp, Paolo Emilio Signorini e il **segretario generale Marco Sanguineri**.

Obiettivo, formalizzare l'operazione che ha portato il gruppo logistico a controllare l'80% del Terminal Rinfuse di Genova (Trge), **insieme al 20% del precedente azionista di maggioranza, la Italiana Coke di Augusto Ascheri**. Oltre a illustrare i termini dell'accordo, Spinelli ha dato le proprie garanzie sull'occupazione dei lavoratori (37 il terminal, 42 soci della compagnia Pietro Chiesa), ponendo una serie di interrogativi sull'adeguamento dell'area, che dopo la chiusura della Centrale Enel ha visto un drastico calo dei traffici di carbone e la necessità da parte di Italiana Coke a concentrare le rinfuse nere - che erano circa il 70% del traffico di Trge - sul terminal di Savona.

Spinelli nel mese di luglio cederà il 34% al gruppo Msc di Gianluigi Aponte, che progressivamente aumenterà le quote fino al 45% man mano che si concretizzerà la realizzazione del Terminal Bettolo, a Ponente del Trge. Ascheri rimarrà in società (la quota potrebbe variare) almeno fino a scadenza della concessione (2020), concentrando le rinfuse bianche dall'ex Ponte Rubattino a una parte di Ponte San Giorgio (dei tre sporgenti del Rinfuse, quello al centro: a Est c'è il Rubattino, a Ovest l'ex Idroscalo).

- segue

Una volta acquisite le quote, Msc punta a estendersi sull'ex-Rubattino (anche se ragionevolmente il gruppo italo-svizzero non concretizzerà investimenti sull'area prima dell'ultimazione del Terminal Bettolo, e indiscrezioni parlano di un possibile riempimento di Calata Giaccone, tra i Ponti ex Rubattino e San Giorgio) mentre Spinelli si estenderà su una parte del San Giorgio e sul Ponte Ex Idroscalo, in parte occupato dal parco carbonifero della Centrale: parco e stabilimento Enel torneranno all'Adsp nel 2018, che dovrebbe metterle a gara (l'edificio della Centrale tra l'altro è vincolato).

Spinelli investirà 20 milioni nell'adeguamento del terminal ai traffici di merce varia, ro-ro e container, ma ha chiesto un sopralluogo dei tecnici dell'Adsp per valutare gli interventi - che dovrebbero essere a carico di Palazzo San Giorgio, fino a 30 milioni - per la demolizione del ciclo del carbone: parchi, muraglioni, nastri, gru, tramogge, binari, oltre alla necessità di dare alla società Getoil, che opera nel compendio, una sistemazione adeguata alla nuova struttura del terminal

«Certo: prima che qualcosa si muova passeranno due o tre anni, perché noi siamo veloci a comprare tutti i mezzi necessari, ma serve tempo per i permessi e i lavori. Partiremo in perdita, **poi, come è successo con il nostro terminal, recupereremo**» commenta Aldo Spinelli.

COSÌ CAMBIA IL PORTO DI GENOVA

Il nuovo terminal rinfuse fra tre anni

Spinelli: «Serve tempo per ottenere i permessi». In ballo 50 milioni di investimenti

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Incontro ieri a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona, tra Aldo e Roberto Spinelli (presidente e ad dell'omonimo gruppo), il presidente dell'Adsp, Paolo Emilio Signorini e il segretario generale Marco Sanguineri.

Obiettivo, formalizzare l'operazione che ha portato il gruppo logistico a controllare l'80% del Terminal Rinfuse di Genova (Trge), insieme al 20% del precedente azionista di maggioranza, la Italiana Coke di Augusto Ascheri.

Oltre a illustrare i termini dell'accordo, Spinelli ha dato le proprie garanzie sull'occupazione dei lavoratori (37 il terminal, 42 soci della compagnia Pietro Chiesa), ponendo una serie di interrogativi sull'adeguamento dell'area, che dopo la chiusura della Centrale Enel ha visto un drastico calo dei traffici di carbone e la necessità da parte di Italiana Coke a concentrare le rinfuse nere - che

erano circa il 70% del traffico di Trge - sul terminal di Savona.

Spinelli nel mese di luglio cederà il 34% al gruppo Msc di Gianluigi Aponte, che progressivamente aumenterà le quote fino al 45% man mano che si concretizzerà la realizzazione del Terminal Bettolo, a Ponente del Trge. Ascheri rimarrà in società (la quota potrebbe variare) almeno fino a scadenza della concessione (2020), concentrando le rinfuse bianche dall'ex Ponte Rubattino a una parte di Ponte San Giorgio (dei tre sporgenti del Rinfuse, quello al centro: a Est c'è il Rubattino, a Ovest l'ex Idroscalo). Una volta acquisite le quote, Msc punta a estendersi sull'ex-Rubattino (anche se ragionevolmente il gruppo italo-svizzero non concretizzerà investimenti sull'area prima dell'ultimazione del Terminal Bettolo, e indiscrezioni parlano di un possibile riempimento di Calata Giaccone, tra i Ponti ex Rubattino e San Giorgio) mentre Spinelli si estenderà su una parte del San Giorgio e sul Ponte Ex Idroscalo, in parte occu-

pato dal parco carbonifero della Centrale: parco e stabilimento Enel torneranno all'Adsp nel 2018, che dovrebbe metterle a gara (l'edificio della Centrale tra l'altro è vincolato).

Spinelli investirà 20 milioni nell'adeguamento del terminal ai traffici di merce varia, ro-ro e container, ma ha chiesto un sopralluogo dei tecnici dell'Adsp per valutare gli interventi - che dovrebbero essere a carico di Palazzo San Giorgio, fino a 30 milioni - per la demolizione del ciclo del carbone: parchi, muraglioni, nastri, gru, tramogge, binari, oltre alla necessità di dare alla società Getoil, che opera nel compendio, una sistemazione adeguata alla nuova struttura del terminal.

«Certo: prima che qualcosa si muova passeranno due o tre anni, perché noi siamo veloci a comprare tutti i mezzi necessari, ma serve tempo per i permessi e i lavori. Partiremo in perdita, poi, come è successo con il nostro terminal, recupereremo» commenta Aldo Spinelli.

© BYINK/NEAL/ALCANTARA/INSEPIVA/



Paolo Emilio Signorini

AdSP Mar Ligure Orientale: nominato l'Organismo di Partenariato della risorsa mare. Oggi la prima riunione

(FERPRESS) – La Spezia, 15 GIU – La prima riunione dell'Organismo di Partenariato della risorsa mare si tiene oggi presso la sede dell'AdSP. La legge sul "Riordino della legislazione in materia portuale e successive modificazioni", prevede infatti, oltre al Comitato di Gestione, molto ristretto, l'istituzione di questo organo più allargato di cui devono far parte i rappresentanti di ciascuna fra le categorie degli armatori, industriali, operatori di cui all'art. 16/18, spedizionieri, operatori logistici intermodali, operatori ferroviari, agenti e raccomandatari marittimi, autotrasportatori, lavoratori delle imprese, rappresentanti degli operatori del turismo o del commercio operanti nell'ambito portuale designati dalle rispettive organizzazioni nazionali di categoria, dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori e dalle organizzazioni sindacali.

Tra gli argomenti all'Ordine del Giorno, il più rilevante che è stato presentato oggi al Tavolo di Partenariato è sicuramente il Piano Operativo triennale, che indirizzerà l'azione dell'Autorità di Sistema per il prossimo triennio.

L'Organismo di partenariato rimarrà in carica per quattro anni a partire dalla sua nomina, ed è così composto:

Carla Roncallo (Presidente), Com.te della Capitaneria di Porto di La Spezia, C.V. CP Francesco Tomas; Com.te Capitaneria di Porto di Marina di Carrara, C.F. CP Marco Landi. In rappresentanza degli Armatori, Antonio Musso (Confitarma); in rappresentanza della categoria Industriali Giorgio Bucchioni (Confindustria); in rappresentanza degli operatori art. 16/art. 18, Franco Cupolo (Assologistica, Assiterminal); in rappresentanza della categoria Spedizionieri Alessandro Laghezza (Fedespedi) e Segio Landolfi (Anasped); in rappresentanza degli operatori logistico intermodali del porto, Maurizio De Fazio (Agens), Stefano Morelli (Assologistica); Mario Durando (Assiterminal); in rappresentanza degli operatori ferroviari del porto, Osvaldo Bagnasco (Agens), Fabrizio Filippi (FerCargo), Guido Gazzola (ASSOFERR); in rappresentanza degli Agenti e Racc. Marittimi, Andrea Fontana (Federagenti); in rappresentanza dei lavoratori delle imprese che operano in porto, Antonio Carro (FIT-CISL), Fabio Quaretti (FILT-CGIL), Marco Furletti (UILTRASPORTI); in rappresentanza degli operatori del turismo e del commercio operanti in porto, Roberto Ferrarini (ASTOI) e Giorgia Bucchioni (Assiterminal). Non risulta ancora pervenuta la nomina da parte degli autotrasportatori;

"In alcuni casi sono pervenute più designazioni per la stessa categoria da parte delle associazioni di riferimento che sono state interpellate; tuttavia, essendo l'Organismo un organo di consultazione, si è ritenuto, di accoglierle tutte, garantendo in tal modo la massima espressione di rappresentatività per tutte le categorie coinvolte. Anche le nomine per le Commissioni Consultive per entrambi i porti sono pervenute e a breve verranno convocate; a questo punto l'AdSP è operativa al cento per cento", ha dichiarato la Presidente dell'AdSP, Carla Roncallo.

Porti: Spezia-Carrara, tavolo partenariato da 15 a 19 membri

Roncallo "Arrivate più designazioni le accogliamo tutte"



(ANSA) - LA SPEZIA, 15 GIU - "Adesso la struttura è operativa al cento per cento". Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di sistema del Mar ligure orientale che riunisce La Spezia e Marina di Carrara spiega soddisfatta che l'organismo di partenariato è completato e oggi si è riunito per la prima volta, per esaminare il piano triennale delle opere e tutti i tasselli delle nomine sono a posto. Ma il tavolo di partenariato si è allargato rispetto al minimo per legge perché le associazioni non si sono messe d'accordo. "In alcuni casi sono pervenute più designazioni per la stessa categoria da parte delle associazioni di riferimento interpellate, ma essendo un organo di consultazione, si è ritenuto di accoglierle tutte, garantendo in questo modo la massima espressione di rappresentatività" spiega Carla Roncallo.

Da 15 compresi i vertici il numero è lievitato a 19. Ad esempio, invece di un rappresentante per categoria gli spedizionieri ne hanno nominato uno per ciascuna associazione (2), così i trasporti intermodali (2), gli operatori ferroviari (3) e gli operatori del turismo (2). Mentre manca quello degli autotrasportatori. Dalla prossima riunione entreranno anche i supplenti e il numero salirà ancora.

(ANSA).

PORTO SU DESIGNAZIONE DEGLI OPERATORI

Varato l' organo di partenariato

- LA SPEZIA - SI È INSEDIATO l' Organismo di Partenariato della risorsa mare previsto dalla legge sul riordino dei porti chiamato ad affiancare il Comitato di Gestione dell' Autorità di sistema portuale e il suo presidente. L' organismo, che rimarrà in carica per quattro anni ed è frutto delle designazioni degli operatori, è composto, oltrechè da Carla Roncallo (presidente), dal comandante della Capitaneria di Porto della Spezia Francesco Tomasn e dal comandante della Capitaneria di Porto di Marina di Carrara Marco Landi, dai rappresentanti di categoria: eccoli: armatori: Antonio Musso (Confitarma); industriali: Giorgio Bucchioni (Confindustria); operatori: Franco Cupolo (Assologistica, Assiterminal); spedizionieri: Alessandro Laghezza (Fedespedi) e Segio Landolfi (Anasped); operatori logistico intermodali: Maurizio De Fazio (Agens), Stefano Morelli (Assologistica); Mario Durando (Assiterminal); operatori ferroviari: Osvaldo Bagnasco (Agens), Fabrizio Filippi (FerCargo), Guido Gazzola (ASSOFERR); agenti e raccomandatari marittimi, Andrea Fontana (Federagenti); lavoratori delle imprese che operano in porto: Antonio Carro (FIT-CISL), Fabio Quaretti (FILT-CGIL), Marco Furletti (UILTRASPORTI); operatori del turismo e de commercio: Roberto Ferrarini (ASTOI) e Giorgia Bucchioni (Assiterminal).

Città della Spezia

Roncallo: "La nuova Autorità di Sistema è operativa al cento per cento"

Oggi la prima riunione con tutti i rappresentanti delle categorie interessate. Tutti i nomi dell' organismo di partenariato

La Spezia - La prima riunione dell' Organismo di Partenariato della risorsa mare si tiene oggi presso la sede dell' AdSP. La legge sul "Riordino della legislazione in materia portuale e successive modificazioni", prevede infatti, oltre al Comitato di Gestione, molto ristretto, l' istituzione di questo organo più allargato di cui devono far parte i rappresentanti di ciascuna fra le categorie degli armatori, industriali, operatori di cui all' art. 16/18, spedizionieri, operatori logistici intermodali, operatori ferroviari, agenti e raccomandatori marittimi, autotrasportatori, lavoratori delle imprese, rappresentanti degli operatori del turismo o del commercio operanti nell' ambito portuale designati dalle rispettive organizzazioni nazionali di categoria, dal Comitato centrale dell' Albo degli autotrasportatori e dalle organizzazioni sindacali. "In alcuni casi sono pervenute più designazioni per la stessa categoria da parte delle associazioni di riferimento che sono state interpellate; tuttavia, essendo l' Organismo un organo di consultazione, si è ritenuto, di accoglierle tutte, garantendo in tal modo la massima espressione di rappresentatività per tutte le categorie coinvolte. Anche le nomine per le commissioni consultive per entrambi i porti sono pervenute e a breve verranno convocate; a questo punto l' AdSP è operativa al cento per cento", ha dichiarato la Presidente dell' AdSP, Carla Roncallo. Tra gli argomenti all' Ordine del Giorno, il più rilevante che è stato presentato oggi è sicuramente il Piano Operativo triennale, che indirizzerà l' azione dell' Autorità di Sistema per il prossimo triennio. L' organismo di partenariato rimarrà in carica per quattro anni a partire dalla sua nomina, ed è così composto: Carla Roncallo (Presidente), comandante della Capitaneria di Porto della Spezia, Francesco Tomas, comandante Capitaneria di Porto di Marina di Carrara, Marco Landi. In rappresentanza degli Armatori, Antonio Musso (Confitarma); in rappresentanza degli industriali Giorgio Bucchioni (Confindustria), in rappresentanza degli operatori art. 16/art. 18, Franco Cupolo (Assologistica, Assiterminal), in rappresentanza degli spedizionieri Alessandro Laghezza (Fedespedi) e Segio Landolfi (Anasped), in rappresentanza degli operatori logistico intermodali del porto, Maurizio De Fazio (Agens), Stefano Morelli (Assologistica); Mario Durando (Assiterminal), in rappresentanza degli operatori ferroviari del porto, Osvaldo Bagnasco (Agens), Fabrizio Filippi (FerCargo), Guido Gazzola (ASSOFERR), in rappresentanza degli Agenti e Racc. Marittimi, Andrea Fontana (Federagenti); in rappresentanza dei lavoratori delle imprese che operano in porto, Antonio Carro (FIT-CISL), Fabio Quaretti (FILT-CGIL), Marco Furetti (Uiltrasporti), in rappresentanza degli operatori del turismo e del commercio operanti in porto, Roberto Ferrarini (ASTOI) e Giorgia Bucchioni (Assiterminal). Non risulta ancora pervenuta la nomina da parte degli autotrasportatori. Giovedì 15 giugno 2017 alle 17:16:58 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.

Porti: Spezia nel gruppo ristretto di pianificazione portuale

Lo ha promosso il ministero delle Infrastrutture



(ANSA) - LA SPEZIA, 16 GIU - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Porti di La Spezia e Marina di Carrara, è stata scelta dal ministero delle Infrastrutture per far parte del gruppo di lavoro ristretto sulla pianificazione portuale in Assoporti. Oltre all'Autorità del Mar Ligure Orientale, ne fanno parte solo altre tre AdSP nazionali: quella del Mar Ligure Occidentale, del Mar Tirreno Centrale e del Mar Ionio. Partecipano anche le regioni Toscana e Campania, l'Istituto Nazionale di Urbanistica, Assoporti e Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il gruppo di lavoro si è costituito per rispondere alla necessità di un confronto più diretto ed approfondito sul tema della pianificazione dei porti, allo scopo di superare congiuntamente le novità introdotte in materia di pianificazione portuale dalla recente riforma. Con la nuova legge, infatti, la pianificazione portuale dovrà abbracciare tutti i porti dei neo costituiti Sistemi, con la complessità che questo comporta, soprattutto nei casi di sistemi che ricadono in regioni diverse, e non riguarderà più, come fino ad oggi, i porti visti singolarmente. Da qui l'esigenza di approfondire meglio la tematica, con intenti per quanto possibile, volti ad agevolare decisioni e autorizzazioni. "Siamo molto soddisfatti - afferma Carla Roncallo, Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - di poter portare il nostro contributo ad un tavolo così qualificato e strategico per il futuro della portualità italiana". (ANSA).

Ravenna, vecchia bomba neutralizzata nell'avamposto



I palombari del **Nucleo SDAI (Sminamento Difesa Antimezzi Insidiosi)** di Ancona hanno concluso nei giorni scorsi le operazioni di rimozione e neutralizzazione di un ordigno esplosivo residuo bellico issato a bordo di un peschereccio durante una normale battuta di pesca.

Per questioni di sicurezza, il peschereccio è stato fatto ormeggiare nell'avamposto di Ravenna in una banchina del Terminal Crociere di Porto Corsini, area che è stata poi sottoposta ad interdizione da parte della Capitaneria di Porto.

Le operazioni condotte dai palombari della Marina hanno permesso di riconoscere l'ordigno come una bomba d'aereo americana da 500 libbre della Seconda Guerra mondiale e di trasportarla in un'area di sicurezza individuata dalla locale autorità marittima, al fine di rendere nuovamente fruibile l'avamposto di Ravenna e svincolare il peschereccio. La bomba è stata poi fatta brillare al largo.

LA CITTA' E L'ECONOMIA

IL RICORSO AL TAR

UN'EVENTUALE SENTENZA NEGATIVA DEL TAR SUL RICORSO NOGARIN NON ANNULLETEREBBE IL COMITATO E LE SUE DELIBERE. E QUINDI BASTEREBBE CHIEDERE AL COMUNE UN ALTRO NOMINATIVO

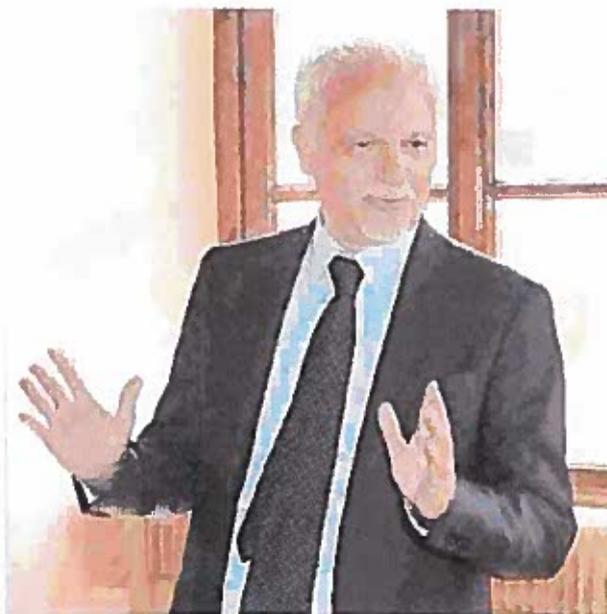
Autorità portuale, riunioni ufficiose

Retrosцена sul comitato di gestione

Coinvolgimento della piombinese Macii segretaria a Civitavecchia

- LIVORNO -
C'È STATA anche una cena con Massimiliano Allegri, che era venuto a sciacquare i suoi panni all'Ardenza dopo la delusione con il Real Madrid. Una cena quasi tra amici, ma nella quale - calcio e Juventus a parte - Stefano Corsini, Enrico Bonistalli e alcuni consoli livornesi hanno ovviamente parlato di porto. In vista dell'assemblea annuale dell'Asamar, l'associazione degli agenti marittimi della costa in programma per oggi pomeriggio, qualcosa è filtrato sugli assetti della "governance" che Corsini va perseguendo malgrado l'ultimo bastone tra le ruote, il ricorso al Tar del sindaco Nogarin.

DUE I TEMI principali: l'opportunità di attivare il comitato di gestione così com'è, in attesa che il Tar si pronunci sul ricorso Nogarin (e il cluster portuale livornese spinge decisamente per questa soluzione, perché attendere il Tar potrebbe portare a ulteriori ritardi); e la costituzione del tavolo del partenariato, per il quale il presidente Corsini ha già chiesto i nomi alle categorie. Il termine posto da Corsini per i nomi in questione scade martedì prossimo e qualche indicazione è già arrivata. Il tavolo del partenariato non ha funzioni deliberanti in quanto solo consultivo: ma per la «governance» completa dell'AdsP ci deve essere, quindi Corsini ha sollecitato. Se entro martedì prossimo arriveranno tutti i nomi, come richiesto, il tavolo potrebbe essere insediato prima della fine del me-



IL PRESIDENTE Stefano Corsini al timone dell'Autorità Portuale di Sistema Livorno-Civitavecchia

se. E in parallelo il presidente Corsini potrebbe anche "accendere" il comitato di gestione così com'è costituito oggi, compreso cioè il sindaco Nogarin. Un'eventuale sentenza negativa del Tar sul ricorso Nogarin non annullerebbe il comitato e le sue delibere, e quindi basterebbe chiedere al Comune un altro nominativo. Ma è importante bruciare i tempi, dopo la troppo lunga attesa: anche perché il sistema porto ha biso-

gno di decisioni. Fin qui l'ufficialità. Poi ci sono le indiscrezioni. Per le quali il comitato di gestione, ovviamente senza Nogarin, avrebbe già fatto almeno un paio di riunioni "ufficiose", con la reiterata scelta di Corsini di prorogare almeno fino alla fine dell'anno l'attuale segretario generale Massimo Provinciali (la sua proroga scade a fine giugno) e con un singolare coinvolgimento della dottoressa Roberta Macii, di recente segre-

tario generale dell'AdsP a Civitavecchia, di collaborare in prima persona allo studio per la modifica del progetto della Darsena Europa. Pare che questo coinvolgimento sia dovuto al presidente della Regione Rossi, che ha molta stima nella Macii. E non ci è voluto molto per far partire ipotesi di una soluzione-ponte Provinciali fino alla fine dell'anno, per poi nominare segretario generale dell'AdsP livornese la dottoressa Macii: che in questo modo coprirebbe anche le legittime aspirazioni di Piombino ad essere rappresentata al vertice del sistema.

DI FATTO, il team incaricato di rivedere (in chiave assai meno costosa e quindi più modesta) il progetto della Darsena Europa è ormai chiaramente incarnato al MIT, basandosi per i contributi locali su Corsini e Macii e tagliando fuori - pur senza alcuna ufficializzazione - la società di consulenza londinese (che lo stesso Nogarin ha sempre duramente criticato) e lo stesso ufficio programmazione **Adas** diretto da Claudio Vanni. Solo chiacchiere? Difficile che ci sia tanto fumo senza un pò d'arrostato. In quanto a Nogarin, qualcuno gli ha suggerito in queste ore di adottare una strategia ancor più velenosa: nelle more del giudizio del Tar, autospendersi dal comitato di gestione nominando un suo tecnico, in modo da costringere Corsini a convocarlo. E all'interno, dare battaglia al rinnovo di Provinciali per delegata persona. Fantasie di una notte di mezzo giugno?

A.F.

LA CITTÀ E IL LAVORO

PRIMO CARICO DOPO MESI
L'8 GIUGNO È USCITO IL PRIMO
CARICO DI SEMOLA DI GRAND
DALLO STABILIMENTO

INVESTITI 100 MILIONI
L'IMPIANTO MOLITORIO
È COSTATO 100 MILIONI
AL GRUPPO RODIGIANO

Concordato Grandi Molini L'udienza slitta al 14 luglio *C'è attesa per la decisione al Tribunale di Rovigo*

di MONICA DOLCIOTTI

- LIVORNO -

AL TRIBUNALE di Rovigo è slittata al 14 luglio (non più il 14 giugno come era previsto in un primo momento) l'udienza per l'omologazione del piano di concordato che ha presentato il gruppo Grandi Molini ammesso alla procedura di concordato preventivo in continuità. I creditori del colosso molitorio veneto hanno già accettato lunedì 5 giugno il piano che prevede il pagamento integrale delle spese di predelezione, dei creditori privilegiati entro un anno dall'omologazione. Sono tre le classi di creditori: commerciali strategici, istituti finanziari strategici e chirografari con una soddisfazione rispettivamente del 70%, 30% e 30%. Arriveranno poi 20 milioni di euro più 10 di aumento di capitale della famiglia Costato. Questa data sarà cruciale per tutti gli impianti del gruppo e in special modo per quello di Livorno, che ha dovuto ingoiare il boccone più amaro dopo mesi di cassa integrazione a zero per i 45 dipendenti rimasti a casa e falcidiati anche dai licenziamenti decisi alla fine di aprile. All'inizio i licenziamenti dovevano essere 30

su 45 addetti. Alla fine sono 17 dipendenti sono stati licenziati. A loro è stato offerto un incentivo di 25 mila euro. Ai restanti 13 dipendenti, che erano in bilico, è stato applicato il contratto di solidarietà. L'azienda non estende l'offerta

della Regione e del ministero dello sviluppo di usufruire degli ammortizzatori sociali previsti per l'area di crisi di Livorno, è andata avanti con i licenziamenti giustificandoli come necessari ai fini del concordato.



MOBILITAZIONE In prima linea anche vescovo e governatore Rossi

Intervista a Luca Becce "ad" del Terminal Darsena Toscana «Senza la piattaforma Europa porto di Livorno verso il declino»

di Renato Roffi

LIVORNO - «Per quanto stia raccogliendo in questi tempi i massimi risultati della sua storia ormai ultraquarantennale, l'attuale porto contenitori di Livorno, in pratica l'ottima darsena Toscana nata sul volgere degli anni Settanta, dovrà necessariamente arrendersi di fronte alle navi superiori alle 85 mila tonnellate, per una serie di ragioni obiettive, prime fra tutte la scarsa manovrabilità e l'impossibilità di poter disporre di fondali superiori ai 13 metri. Nelle attuali

condizioni, infatti, il Terminal Darsena Toscana (Tdt) ben difficilmente potrà garantire ulteriori sviluppi per il traffico dei contenitori ed è chiaro che un grande porto, come Livorno, avendone caratteristiche e potenzialità, aspira ad essere, non potrà darsi tale senza un considerevole movimento containers».

E' quanto, non certo da oggi, sostiene Luca Becce, un giovanotto di cinquantasette anni, amministratore delegato del terminal Darsena Toscana (Tdt), entrato
(continua a pagina 2)



Una veduta del Terminal Darsena Toscana a Livorno

Piattaforma Europa

nel mondo del lavoro come funzionario dell'allora Partito comunista, sotto la cui bandiera fu vice sindaco di Albissola Superiore, poi presidente della società di trasporto pubblico locale della provincia di Savona, direttore, nella stessa città, del complesso "Il gabbiano", un centro commerciale con sessantacinque negozi, più una Ipercoop, in cui lavorano ancora oggi circa cinquecento persone, quindi responsabile dell'Ipercoop "Aquilone di Genova, direttore delle risorse umane del gruppo GF Orsero (2.200 dipendenti) e, dal 2006, in forza al Gruppo investimenti portuali (Gip) che ha scalato fino all'attuale incarico di amministratore delegato di "Tdt" al quale ha recentemente aggiunto quello di presidente di Assiterminal, la massima associazione dei terminalisti portuali (prevalente nei maggiori porti italiani, esclusi Ravenna e La Spezia) che Becce sogna di rendere finalmente un unicum con l'affine Assologistica.

Il prossimo 23 Giugno, fra l'altro, si terrà un importante consiglio direttivo della stessa Assiterminal a cui seguirà un'assemblea dei soci che procederà a delineare importanti scelte associative e, salvo mutamenti di situazione, si stabilirà di proseguire sulla strada del defilamento da Confindustria con cui, comunque, verranno mantenuti rapporti di collaborazione, dove possibile.

«Il terminal va bene - si affretta a dire Becce, prevenendo una nostra inevitabile domanda. Abbiamo registrato 650 mila teu anche se il venir meno di Msc, trasferitasi al terminal Lorenzini per ragioni di partecipazione societaria, ha fatto sentire il suo peso rispetto all'anno passato.

Per il Tdt, è chiaro, si è trattato di una perdita rilevante, ma non in-

sanabile. Pur con un 70% in meno di movimento transhipment, dovuto anche al trasferimento a Valencia di quell'attività da parte della Zim, continuiamo a servire con reciproca soddisfazione tutti i più grandi vettori internazionali.

Le perdite che ci sono toccate in sorte, come universalmente riconosciuto, sono dovute non a disservizi o a mal funzionamento del terminal, ma determinate, piuttosto, dall'attuale situazione di estrema fluidità dello shipping internazionale in tutte le sue molteplici e variabilissime sfaccettature.

Ormai i grandi gruppi del trasporto mondiale delle merci via mare sono concentrati sostanzialmente nelle tre compagnie Maersk, Cma Cgm e Hapag Lloyd che, da sole, si accaparrano l'ottanta per cento del traffico mondiale dei contenitori e modificano le logiche di rotazione secondo le convenienze aziendali del momento».

Dottor Becce, veniamo alla "vexata quaestio" della darsena o, se preferisce, piattaforma Europa di cui parlava poc'anzi...

«Intanto deve essere chiaro che la grande infrastruttura non è stata concepita come una superficie aggiuntiva alla darsena Toscana, non lo sarà né potrà esserlo, ma ne rappresenterà, se mai, la sostituzione in senso evolutivo anche perché - spiega l'amministratore delegato del Tdt - come dimostra uno studio appositamente condotto tempo fa a nostra cura e spese. Pur con tutti gli investimenti e con tutti gli interventi possibili, per l'attuale terminal sarà sempre impossibile ricevere unità che superino gli 8.400 teu, vale a dire, lunghe 335/340 metri, inoltre, data la morfologia di questo porto, pur con l'encantabile abilità e disponibilità dei nostri piloti, i costi per gli armatori subiscono aggravii sempre più onerosi sopra tutto per la necessità di impiegare un numero di rimorchiatori quasi doppio di quanti ne servono - per esempio - a La Spezia.

Sono condizioni sfavorevoli che

preoccupano non poco, per un po' potremo riuscire a salvare i traffici con le Americhe e con l'Africa, ma, senza la grande darsena, saremo destinati a perdere (quasi) completamente quelli con l'Estremo Oriente.

Per avere un'idea più chiara delle potenzialità dello scalo, dobbiamo considerare che i record che andiamo registrando, almeno dal 2014, sono da considerarsi al netto di un 30% di traffici con il Far East e di sostanziose quote di transhipment.

Dunque, non esistono alternative. Senza la darsena Europa, riconosciuta dal governo come opera strategica indispensabile, il porto di Livorno si avvierà verso un declino, magari lento, ma sicuro o, se andrà bene (si fa per dire), dovrà rassegnarsi a rivestire un ruolo fortemente ridimensionato, almeno per quanto concerne i contenitori, che - non dimentichiamolo - rappresentano più del 50% del trasporto mondiale delle merci.

Fin qui abbiamo parlato solo di contenitori, ma la darsena Europa dovrebbe essere anche altro...

«Sicuramente. Va ben precisato che il complesso darsena o piattaforma Europa non dovrà riguardare esclusivamente lo scalo containers, che, in ogni modo, ne costituirà la parte maggiormente rilevante, ma verrà a configurarsi come una vera e propria espansione verso mare dell'intero porto livornese in tutte le sue specialità.

Insomma, la protezione del porto verso il mare, oltre a servire per i contenitori, garantirà il necessario sviluppo a molte altre tipologie di traffici che oggi, costrette in spazi sempre meno adeguati, mostrano inconfondibili segni di sofferenza. La grande piattaforma Europa, una volta realizzata, farà di Livorno il primo scalo marittimo d'Italia e uno dei primissimi nel Mediterraneo».

Veniamo ai lavori per l'ampiamiento del canale del Mar-

zocco che sembrano aver finalmente preso la dovuta accelerazione. Quali saranno i reali vantaggi per i problemi di manovrabilità di cui si è parlato?

«Forse siamo davvero sulla strada giusta e possiamo sperare di veder chiudere entro il 2018 una ferita che ci portiamo dietro ormai dal 2004 o dal 2005 e potremo così salvare almeno i traffici con il continente americano che oggi viene svolto con navi da 7 mila teu, ma per il quale, molto facilmente, le economie di scala potrebbero imporre a breve l'impiego di unità anche da 8 mila teu. I traffici con le Americhe sono della massima importanza per consentirci di lavorare fino al sospirato avvento della darsena Europa.

Che dire dell'ennesimo rinvio della gara per la grande infrastruttura?

«Potremmo dire che era necessario. Al punto in cui ci troviamo, qualche aggiustamento alla pianificazione è sicuramente opportuno; noi, in ogni caso, come Gruppo investimenti portuali, continuiamo ad essere interessati al progetto che - merita ripetere - su un totale di circa 800 milioni, ne chiede 320 all'investimento privato. E' per questo che il soggetto (o i soggetti) che dovesse uscire vincitore dovrà risultare assolutamente credibile ed incondizionatamente capace sotto il profilo finanziario, dovrà assicurare traffici e certezza di capitali per la realizzazione di un impianto che, per sostenersi, avrà assoluta necessità di poter contare su traffici che assicurino almeno da 1,2 agli 1,6 milioni di teu all'anno.

Lo scalo marittimo, così com'è oggi, manifesta chiari segnali di sofferenza, basti pensare al canale di evoluzione che attualmente, per navi lunghe anche 350 metri, può mettere a disposizione uno specchio del diametro di soli 380 metri. I piloti stanno compiendo veri e propri miracoli di abilità, forse saprebbero fare anche di meglio, ma credo proprio che siamo al limite».

CORSINI **(AUTHORITY)**

«La Darsena Europa? Sarà realtà fra cinque anni»

■ LIVORNO

«Entro il biennio 2022/23 costruiremo la prima banchina, la Darsena Europa è alla base del Prg portuale ed è il volano per rilanciare la città». A Livorno, sviluppo del territorio fa rima con porto e all'incontro alla Camera di Commercio **Stefano Corsini**, presidente **dell'Associazione**, annuncia che nel giro di cinque anni la prima banchina della maxi-Darsena sarà realtà. «Dobbiamo cercare di abbreviare i tempi, realizzando una piattaforma che si intrecci nel sistema infrastrutturale della Toscana. Il progetto è composto da tre blocchi: una darsena portuale efficiente, un interporto capiente e un collegamento con le linee ferroviarie italiane ed europee: il traffico container è rilevante».

Per **Luca Sani**, presidente della commissione agricoltura alla Camera, «nonostante i grossi investimenti, ancora agli agricoltori rimane poco in tasca: i problemi riguardano soprattutto le zone rurali dove si svolgono i lavori manuali». Sani chiede di valorizzare il fattore umano e insiste sul fatto che bisogna vigilare di più sulle aziende che utilizzano il nome Toscana («è un nome che "tira" tantissimo ma spesso viene dato a prodotti contraffatti»).

Per fare gli onori di casa è intervenuto il presidente della Camera di Commercio **Riccardo Breda**. «Dobbiamo aiutare le piccole e medie imprese, che sono la quasi totalità di quelle che abbiamo in Italia. Servono delle riforme dal punto di vista amministrativo e istituzionale». Un esempio? «Questa Camera di Commercio abbraccia 2 province e 48 comuni. Decisamente troppi. È un territorio particolarmente frammentato e questo crea enormi problemi di sinergia che fanno male all'impresa».

L'assessore regionale **Cristina Grieco** sottolinea che «si parla di industria 4.0 ma lo preferisco parlare di impresa 4.0. Dobbiamo favorire l'alleanza tra scuola e lavoro per far capire agli studenti come funziona il mercato del lavoro e per far conoscere all'imprenditoria il loro futuro. Prima il Ministero della pubblica istruzione e quello del lavoro neanche si parlavano, oggi le cose sono cambiate». (n.c.)

Darsena Europa a Livorno: insediato al Mit il gruppo di lavoro



LIVORNO – Si è insediato presso il MIT, su richiesta dell’Autorità di Sistema Portuale Livorno – Piombino e d’intesa con la Regione Toscana, il Gruppo di Lavoro congiunto per la revisione del Progetto Darsena Europa.

Le importanti innovazioni normative introdotte negli ultimi due anni in materia di portualità ed opere pubbliche, prime fra tutte la riforma della normativa per i dragaggi ed il nuovo Codice Appalti, offrono una importante opportunità di rilettura di alcuni significativi aspetti del progetto al fine di ridefinirne modalità e tempi di realizzazione.

Inoltre, con l’entrata in vigore della legge di riforma della portualità, tale opera può essere meglio inquadrata all’interno delle più complessive strategie nazionali per il settore poste in capo al Ministero. Il Presidente Rossi ed il Ministro Delrio ribadiscono la centralità del porto labronico, e dell’intero sistema logistico della costa toscana, nel più vasto disegno di rilancio della “risorsa mare” quale volano di sviluppo e crescita dell’intero Paese.

CEDUTO DA ITALIANA COKE L'80% DI TERMINAL RINFUSE GENOVA DOVE ENTRERANNO MSC E FORSE PIR

Primo shopping per Spinelli-Icon

Il deal vale 5 milioni, a cui si aggiungeranno 20 mln di nuovi investimenti. A Livorno intanto è stato rinviato il bando per la Piattaforma Europa. Il progetto verrà rivisto per attrarre gli investitori

A quasi due anni di distanza dell'ingresso del fondo d'investimento Icon Infrastructure con una quota del 45%, il gruppo Spinelli ha messo a segno la sua prima acquisizione. Nel capoluogo ligure è stata infatti formalizzata la cessione da parte di Italiana Coke dell'80% di Terminal Rinfuse Genova, società terminalistica che ha in concessione una banchina e un'area sotto la Lanterna da circa 160 mila mq adibita finora allo sbarco di carbone e altre merci alla rinfusa. Un'attività andata progressivamente riducendosi (complice anche la chiusura della vicina centrale Enel del porto) e che, per effetto anche del concordato preventivo nella quale è rimasta coinvolta Italiana Coke, ha offerto a Spinelli e soci la possibilità di mettere a segno un'acquisizione che porterà a una riconversione del terminal. Le cifre dell'affare secondo quanto risulta a MF Shipping & Logistica sarebbero di poco superiori ai 5 milioni di euro (una cifra modesta giusti-

ficata dal fatto che la concessione scade nel 2020), a cui però il nuovo proprietario dovrà aggiungere nuovi investimenti per circa 20 milioni di euro. Spinelli non sarà solo in queste aree ai piedi della Lanterna perché è già previsto che una quota venga ceduta al Gruppo Msc interessato ad ampliare gli spazi operativi del vicino terminal di Calata Bettolo (operativo dal 2019) così come dall'altra parte potrà espandersi il Genoa Port Terminal che fa capo all'ormai quasi ex presidente del Livorno Calcio (sta in questi giorni trattando la cessione del club). Sempre sulle aree del Terminal Rinfuse Genova dovrebbero inoltre trovare posto i depositi petroliferi del Gruppo Pir ma questa è una partita che richiede più tempo perché prevede il coinvolgimento anche del Comune di Genova e un trasferimento delle attività da Multedo. Per Spinelli, dunque, un altro successo arrivato a poche settimane di distanza dal prolungamento della concessione fino al 2054 concesso al suo Genoa



Il terminal rinfuse di Genova

Port Terminal dall'Autorità di Sistema Portuale genovese a fronte di un piano d'investimenti da 182 milioni che prevede nuove attrezzature e persino il tombamento dello specchio acqueo di Calata Inglese. Nelle mire del duo Spinelli-Icon Infrastructure sembra esserci poi il progetto della Piattaforma Europa di Livorno (cui guarda con grande interesse anche Gruppo Investimenti Portuali, società controllata dai fondi Infracapital e Infravia), la nuova infrastruttura portuale dedicata in una prima fase alla movimentazione delle

grandi navi portacontainer e in una seconda fase ai traffici di rotabili. Questa infrastruttura dalle grandi potenzialità ma anche molto onerosa (800 milioni complessivi, di cui 325 a carico dei privati) sembra però aver subito una battuta d'arresto perché i termini per la presentazione delle manifestazioni d'interesse sono stati prorogati a dopo l'estate (29 settembre) e nel frattempo la locale autorità portuale, di concerto con il Ministero dei trasporti, ha avviato una revisione del progetto. Ufficialmente, dice una nota del dicastero romano,

per migliorarlo consistentemente «le importanti innovazioni normative introdotte negli ultimi due anni in materia di portualità ed opere pubbliche, prime fra tutte la riforma della normativa per i dragaggi ed il nuovo Codice Appalti» che «offrono una importante opportunità di rilettura di alcuni significativi aspetti del progetto al fine di ridefinirne modalità e tempi di realizzazione». In realtà pure che, seppure qualche interessato si sia palesato in maniera più o meno esplicita, tutti abbiano più di un timore a imbarcarsi in un'opera dai grandi costi e da alcuni limiti imposti ad esempio dal fatto che la profondità dei fondali difficilmente potrebbe essere superiore ai 16 metri (con ciò limitando l'accesso del terminal alle grandi navi portacontainer di ultima generazione). Ad ogni modo Ministero e Autorità di Sistema portuale lavoreranno a una revisione che renda il progetto della Piattaforma Europa più facilmente realizzabile con costi e tempi maggiormente contenuti. (riproduzione riservata)

CAMERA DI COMMERCIO LA QUINDICESIMA GIORNATA DELL'ECONOMIA

La nuova mission: aiutare i giovani a fare impresa

-LIVORNO-

LA QUINDICESIMA giornata dell'economia, celebrata ieri pomeriggio in Camera di Commercio con un prestigioso panel di relatori, ha tracciato un quadro in agrodolce della realtà socio-economica della costa. Sintetizzando al massimo, con una efficace espressione utilizzata dal dottor Mauro Schiano dell'ufficio studi camerale: «Da giovani che eravamo». Nella sostanza: dopo i picchi negativi degli anni passati, con la moria di imprese sia nel grossetano che nel livornese, la situazione sembra in leggera ripresa, ma il vero nodo è la decrescita demografica, con sempre meno giovani e sempre più oneri sociali appesantiti dall'invecchiamento della popolazione. Ogni 100 giovani nel territorio ci sono 217 vecchi e il conteggio annuo vede costantemente più morti che nati. Anche l'immigrazione non pareggia il conto. Le ci-

fre, riunite in un corposo fascicolo di 26 pagine denso di grafici e di "torte" sono state precedute dall'introduzione del presidente camerale Riccardo Breda, che ha ricordato le travagliate fasi della riforma delle Camere di Commercio- volontariamente "anticipata" dai due istituti di Livorno e Grosseto fusi in un'unica entità- ma ha anche sottolineato l'orgogliosa tenuta generale dell'istituzione, con 77 mila imprese iscritte in 48 comuni, 560 mila cittadini residenti e oltre 200 km di costa «compreso un arcipelago invidiatoci da tutti». Per Breda, confortato in questo anche dai relatori che lo hanno seguito, la sfida per rilanciare l'economia è specialmente nell'innovazione, nell'aiuto ai giovani per fare impresa, nel comprendere i meccanismi dei comparti che possono crescere. Con una speciale parola di riconoscimento per il porto, e per l'opera che il suo

nuovo presidente Stefano Corsini- ha detto Breda- va svolgendo nella piena collaborazione dell'imprenditoria più consapevole e della stessa Camera.

QUASICOMMOSSO, nella sua comprensione delle difficoltà del territorio e nella sua fiducia sui giovani, il saluto del prefetto Anna Maria Minzone, che ha ribadito l'impegno non formale dei suoi collaboratori e di lei stessa anche sul piano sociale. Sono seguiti, dopo il saluto dell'assessore Martini del Comune, gli interventi di Luca Sani (commissione agricoltura della Camera) Cristina Greco (Regione Toscana) Stefano Corsini (Sutorita portuale di sistema) e Gualtiero Fantoni ingegneria civile dell'Università di Pisa). Ha concluso, portando il saluto e l'impegno del governo, il viceministro all'economia e finanze Enrico Morando.

A.F.



IL RUOLO Il presidente dell'ente camerale Riccardo Breda

Accordo Comune-Authority: il Tar conferma la sospensiva

Bloccata l'ingiunzione di pagamento del Comune nei confronti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. Il 13 dicembre l'udienza di merito. Cozzolino: "Una notizia che creerà ulteriori disagi all'Ente. Dovrò fare nei prossimi giorni le dovute valutazioni del caso con gli uffici per valutare con precisione quali azioni intraprendere per mettere al riparo il Comune"



CIVITAVECCHIA - Il Tar del Lazio ha confermato la sospensione dell'ingiunzione di pagamento del Comune nei confronti dell'Autorità di sistema portuale, fissando l'udienza di merito per il 13 dicembre 2017.

"Una notizia che ci rammarica - ha commentato il sindaco Antonio Cozzolino - perchè arriva in un momento di certo non facile per le casse del Comune e che creerà ulteriori disagi all'Ente. Dovrò fare nei prossimi giorni le dovute valutazioni del caso con gli uffici per valutare con precisione quali azioni intraprendere per mettere al riparo il Comune in attesa che il Tar si pronunci nel merito. Rimango convinto dell'efficacia dell'accordo, che ho firmato in buona fede con l'allora presidente di Autorità portuale e che sono convinto possa dare un nuovo slancio al collegamento fra la città di Civitavecchia ed il porto di Civitavecchia, tanto auspicato in questi anni praticamente da tutti ma poi rimasto tristemente una mera intenzione. Noi ci siamo mossi attivamente per collegare le due realtà - ha concluso Cozzolino - e continueremo a lavorare per farlo".

Civitavecchia tra le aree di crisi industriale complesse

CIVITAVECCHIA - «Verificare se anche il porto di Civitavecchia e l'area urbana possono rientrare nei parametri che il legislatore ha individuato per la qualificazione delle aree di crisi industriale complesse». È quanto annunciato dal nuovo segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Roberta Macii che nei giorni scorsi ha incontrato il sindaco Antonio Cozzolino affrontando anche questa eventualità, per rispondere alla crisi anche occupazionale che ha colpito il territorio, sulla scia di quanto già messo in campo a Piombino. «Se questa possibilità fosse concreta - ha concluso - anche coinvolgendo il presidente della Regione Lazio Nicola Zingaretti, potrebbero essere studiati degli strumenti di accelerazione che potrebbero rivelarsi estremamente utili».

Francesco Messineo Commissario Straordinario Autorità Portuale Salerno



Salerno, 15 giugno 2017 – L'ingegner Francesco Messineo è stato nominato, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Salerno. Resterà in carica sino al 31 dicembre 2017. Dal 1 gennaio 2018, infatti, Salerno entrerà a far parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

“La mia attenzione – ha dichiarato Messineo a seguito della notifica del decreto di nomina – sarà prioritariamente dedicata al dragaggio dei fondali portuali e alla prosecuzione del cantiere di Porta Ovest. Continueremo a lavorare nei prossimi mesi per realizzare al meglio, entro l'anno, l'integrazione tra i porti campani, in una logica di mutuo sviluppo. L'economia del nostro territorio richiede leve di crescita, ed anche l'istituzione delle zone economiche speciali per le aree contigue ai porti di Napoli e di Salerno rappresenta un'occasione per offrire nuove opportunità di sviluppo alla nostra Regione e per attrarre nuovi investimenti.”

L'Autorità Portuale di Salerno, così come precisato nel decreto di nomina del Commissario Straordinario, manterrà l'autonomia finanziaria e amministrativa sino al 31 dicembre 2017.

Francesco Messineo, dal suo canto, resta Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, svolgendo le nuove funzioni di Commissario Straordinario di Salerno nelle more del completamento del sistema portuale campano che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Nel decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13 giugno 2017 in cui si nomina il Commissario Straordinario (art.1), all'art.2 si definisce anche la costituzione del Collegio dei revisori dei conti dell'Autorità Portuale di Salerno che risulta così composto: Presidente, Salvatore Riccio, membri effettivi, Antonietta De Pasquale, Emanuele Mattei, membri supplenti, Silvia Cirasa e Carla Folcarelli.

Il Commissario Straordinario sarà affiancato dal Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Salerno Luigi Di Luise.

Il Norman Atlantic potrebbe lasciare il porto di Bari

Bari - La nave è ormeggiata alla banchina dinanzi al terminal crociere dal febbraio 2015, dopo essere stata rimorchiata da Brindisi, primo porto di approdo dopo il naufragio avvenuto al largo delle coste albanesi.

Bari - Potrebbe lasciare presto il terminal crociere del porto di Bari il relitto del traghetto Norman Atlantic a bordo del quale, nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014, scoppiò un incendio **nel quale morirono 11 persone e altre 18 sono ancora disperse**. La nave è ormeggiata alla banchina dinanzi al terminal crociere dal febbraio 2015, dopo essere stata rimorchiata da Brindisi, primo porto di approdo dopo il naufragio avvenuto al largo delle coste albanesi. Autorità Portuale, Procura di Bari - che coordina le indagini - e l'armatore Carlo Visentini - indagato e custode giudiziario della nave - stanno infatti cercando la soluzione più idonea per liberare quella banchina, utile per altri ormeggi in piena stagione crocieristica, mantenendo però il relitto, ancora sotto sequestro probatorio, a disposizione dell'autorità giudiziaria, che ha tuttora in corso le indagini.

Il traghetto era stato portato in quel punto del porto di Bari perché occorreva una banchina con un piazzale ampio per le operazioni di smassamento (lo svuotamento della nave dalle carcasse di auto e tir bruciati). A bordo, poi, si è svolto un incidente probatorio, iniziato a giugno 2015 e concluso nei mesi scorsi, che ha ricostruito tutte le fasi del naufragio, dall'incendio al funzionamento degli impianti di bordo fino alle operazioni di salvataggio e abbandono nave. Nell'inchiesta penale sono indagate le due società Visemar, proprietaria della nave, e la greca Anek, noleggiatrice del traghetto, e 16 persone, l'armatore, il comandante, gli amministratori della società greca e alcuni membri dell'equipaggio. Nei loro confronti sono ipotizzati i reati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio plurimo e lesioni.

NAUFRAGIO NEL 2014

DUE ANNI E MEZZO DOPO

UNA SOLUZIONE PER IL RELITTO

Procura e Autorità portuale vogliono il trasferimento altrove (forse in un'area attigua nell'ex Arsenale di Taranto), ma c'è il nodo sigilli

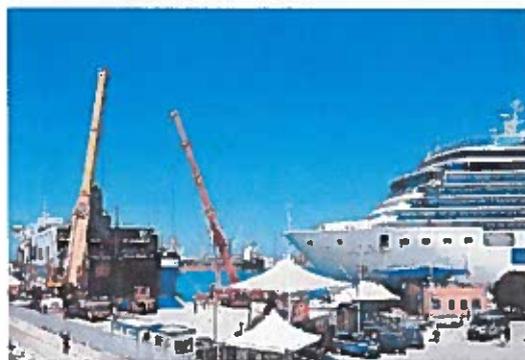
«No accanto ai crocieristi La Norman lascerà Bari»

Appena iniziata la terza stagione turistica con il relitto sullo sfondo

GIORGIO LOISE

■ **BARÌ.** Per le navi da crociera che entrano lentamente nel porto di Bari il «bigliettino da visita» è il «Norman Atlantico». Per la terza stagione turistica il relitto della nave è ormeggiato alla banchina numero 12. Adesso, Procura della Repubblica di Bari, Autorità del sistema portuale dell'Adriatico meridionale, l'armatore Carlo Visentini, al tempo stesso indagato e custode giudiziario della nave, sono al lavoro per cercare una soluzione. C'è chi avrebbe individuato in una zona attigua all'Arsenale di Taranto oggi inutilizzata il luogo ideale. Ma servirebbe l'ok della magistratura. Annunci è meglio non farne. L'impresa è che una soluzione potrebbe essere vicina, anche se non sarà facile anche da un punto di vista tecnico oltre che giuridico. La nave, ricordiamo, è ormeggiata davanti al terminal crociera dal febbraio 2015, dopo essere stata rimorchiata da Brindisi, primo porto di approdo dopo il naufragio avvenuto al largo delle coste albanesi. Nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014, scoppiò un incendio nel quale morirono 11 persone e altre 18 risultano ancora ufficialmente disperse.

Da conciliare due esigenze: liberare quella banchina, utile per altri ormeggi in piena stagione crocieristica e mantenere il relitto, ancora sotto sequestro probatorio, a disposizione dell'Autorità giudiziaria, che ha tuttora in corso le indagini. L'immagine di quel relitto lamentano gli operatori idrografici anche il turista. La nave da crociera «Thompson Holiday», per esempio, quest'anno ha scelto di abbandonare Bari per approdare a Taranto. «Scoraggia e spaventa i turisti inglesi», aveva spiegato l'agenzia barese della compagnia. E poi c'è il costo per l'ormeggio: 100mila euro al mese circa sul conto del ministero della Giustizia, senza considerare i circa 900mila euro spesi per i pontoni. La quota principale è rappresentata da un rimorchiatore che vigila sul relitto. Il conto a grandi linee sino a oggi ammonta a circa 3 milioni di euro. Senza calcolare



l'impiego dei mezzi della Capitaneria di porto che ha a tu per tu le indagini sul disastro, coordinate dal pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano. Dopo l'incidente probatorio.

CONTO SALATO

L'ormeggio costa circa 100mila euro al mese pagati dal ministero di Giustizia. Da febbraio 2015 a oggi quasi 3 milioni

gli accertamenti sono di fatto conclusi. Ma il Norman è ancora qui

Il presidente dell'Autorità, Ugo Patroni Griffi e i magistrati inquirenti sono al lavoro, dunque, per trovare una soluzione che non si annuncia agevole. Il traghetto era stato portato in quel punto del porto di Bari perché oc-

correva una banchina con un piazzale ampio per le operazioni di svuotamento della nave dalle carcasse di auto e turbinacci. A bordo, poi, si è svolto un incidente probatorio. Iniziato a giugno 2015 e concluso nei mesi scorsi, che ha ricostruito tutte le fasi del naufragio, dall'incendio al funzionamento degli impianti di bordo fino alle operazioni di salvataggio e abbandono nave. Nell'inchiesta sono indagate le due società Visemar, proprietaria della nave, e la greca Anek, noleggiatrice del traghetto, e 15 persone. Tra cui, il comandante, gli amministratori della società greca e alcuni membri dell'equipaggio. Nei loro confronti sono ipotizzati i reati di cooperazione elusiva in naufragio, omicidio plurimo e lesioni.

E per spostare il relitto occorrerà verificare prima le condizioni della nave e dello scafo. «Non essere ancora trattata come scaglia per il triste viaggio da Brindisi a Bari o dovrà essere «abbracciata» stile Concordia?»



NORMAN ATLANTIC
A sinistra una foto del giugno 2015. Anche oggi le navi da crociera sbraccano accanto al traghetto sul quale sono morte 11 persone (18 i dispersi) a causa del rogo divampato nel dicembre 2014. Si cerca una soluzione per trasferire il relitto lontano da Bari (foto) Luca Tori

FIAMME A BORDO GENERATE DENTRO IL GARAGE

Una notte terribile undici le vittime

■ L'indagine del Norman Atlantic comincia con l'incendio sviluppatosi dai garage dell'imbarcazione in viaggio dalla Grecia all'Italia. Accade tutto in un attimo. Sono le 4.30 del mattino del 28 dicembre 2014, quando, a una ventina di miglia dalle coste dell'Albania, sul traghetto di proprietà della società armatrice Visemar partito da Patrasso, divampano le fiamme. Dopo una sosta ad Igoumenitsa, il Norman Atlantic era atteso ad Ancona alle 17. Ma non arriverà mai a destinazione.

Cosa abbia scatenato l'incendio al momento neanche l'inchiesta penale è riuscita ancora a determinarlo. Secondo alcuni camionisti, il traghetto era sovraccarico e la sporte alta dei mezzi pesanti faceva attrito con il soffitto del garage. «Può essere stata una scintilla partita da lì», si ipotizzerà poi. Sarà sempre l'inchiesta a chiarire se vi siano state carenze alle porte tagliafuoco: un'ispezione effettuata 10 giorni prima dell'incidente aveva evidenziato un «malfunzionamento» proprio dello struttura capaci di impedire alle fiamme di propagarsi. Ma l'armatore della nave, Carlo Visentini, smentisce: «Il problema c'era ed è stato subito risolto. Il traghetto era pienamente funzionante».

Quando sono ormai le 22 del 28 dicembre 2014, si può lo scafo e un primo bilancio dei soccorsi: sono 190 le persone tratte in salvo, però a bordo sono rimasti quasi altri 300 passeggeri e a raddare ancora più difficili i soccorsi ci si mettono anche le condizioni meteo proibitive. Per tutta la mattina il mare forza 7-8 ha alzato onde di oltre cinque metri, rendendo impossibile qualsiasi manovra di avvicinamento alla nave in fiamme. Dopo 40 ore in balia delle onde altissime, di gelo, fumo e fiamme, saranno 42 i naufraghi portati in sicurezza. Il numero dei morti viene fissato a undici subito, ma destinato ad aumentare viste le condizioni di alcuni feriti.

«NORMAN ATLANTIC» AL TERMINAL CROCIERE, IPOTESI TRASFERIMENTO

«Quel relitto nel porto di Bari danneggia il turismo»

LONGO A PAGINA 9»



BARI
Il relitto del traghetto è attraccato alla banchina da febbraio 2015. L'ormeggio costa 100mila euro al mese, a carico del ministero della Giustizia

NORMAN ATLANTIC
A sinistra una foto del giugno 2015. Anche oggi le navi da crociera attraccano accanto al traghetto sul quale sono morte 11 persone (18 i dispersi) a causa del rogo divampato nel dicembre 2014. Si cerca una soluzione per trasferire il relitto lontano da Bari (foto Luca Turi)

NAUFRAGIO NEL 2014

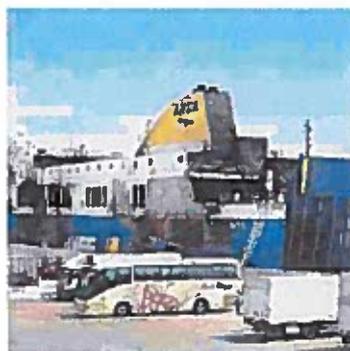
DUE ANNI E MEZZO DOPO

UNA SOLUZIONE PER IL RELITTO

Procura e magistrati vogliono il trasferimento altrove (forse in un'area attigua nell'ex-Arsenale di Taranto), ma c'è il nocciolo sigillato

«No accanto ai crocieristi La Norman lascerà Bari»

Appena iniziata la terza stagione turistica con il relitto sullo sfondo



GIOVANNI LONGO

● **BARI.** Per le navi da crociera che entrano lentamente nel porto di Bari il «bigliettino da visita» è il «Norman Atlantic». Per la terza stagione turistica il relitto della nave è ormeggiato alla banchina numero 12. Adesso, Procura della Repubblica di Bari, Autorità del sistema portuale dell'Adriatico meridionale, l'armatore Carlo Visentini, al tempo stesso indagato e custode giudiziario della nave, sono al lavoro per cercare una soluzione. C'è chi avrebbe individuato in una zona attigua all'Arsenale di Taranto oggi inutilizzata il luogo ideale. Ma servirebbe l'ok della magistratura. Annunci e meglio non farne. L'impressione è che una soluzione potrebbe essere vicina, anche se non sarà facile anche da un punto di vista tecnico oltre che giuridico. La nave, ricordiamo, è ormeggiata dinanzi al terminal crociera dal febbraio 2015, dopo essere stata rimorchiata da Brindisi, primo porto di approdo dopo il naufragio avvenuto al largo delle coste albanesi. Nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014, scoppiò un incendio nel quale morirono 11 persone e altre 18 risultano an-

cora ufficialmente disperse.

Da conciliare due esigenze: liberare quella banchina, utile per altri ormeggi in piena stagione crocieristica e mantenere il relitto, ancora sotto sequestro probatorio, a disposizione dell'autorità giudiziaria, che ha tuttora in corso le indagini. L'immagine di quel relitto lamentano gli operatori danneggia anche il turismo. La nave da crociera «Thompson Holiday», per esempio, quest'anno ha scelto di abbandonare Bari per approdare a Taranto. «Scoraggia e spaventa i turisti inglesi», aveva spiegato l'agente barese della compagnia. E poi c'è il costo per l'ormeggio: 100mila euro al mese circa sul conto del ministero della Giustizia, senza considerare i circa 500mila euro spesi per i pontoni. La quota principale è rappresentata da un rimorchiatore che vigila sul relitto. Il conto a grandi linee sino a oggi ammonta a circa 3 milioni di euro. Senza calcolare l'impiego dei mezzi della Capitaneria di porto che ha sta conducendo le indagini sul disastro, coordinate dal pm Ettore Cardinall e Federico Perrone Capano. Dopo l'incidente probatorio, gli accertamenti sono di fatto conclusi. Ma il Norman è ancora qui.

Il presidente dell'Autorità, Ugo Patroni Griffi e i magistrati inquirenti sono al lavoro, dunque, per trovare una soluzione che non si annuncia agevole. Il traghetto era stato portato in quel punto del porto di Bari perché occorre una banchina con un piazzale ampio per le operazioni di svuotamento della nave dalle carcasse di auto e tir bruciati. A bordo, poi, si è svolto un incidente probatorio, iniziato a giugno 2015 e concluso nei mesi scorsi, che ha ricostruito tutte le fasi del naufragio, dall'incendio al funzionamento degli impianti di bordo fino alle operazioni di salvataggio e abbandono nave. Nell'inchiesta sono indagate le due società Visemar, proprietaria della nave, e la greca Anck, noleggiatrice del traghetto, e 16 persone, l'armatore, il comandante, gli amministratori della società greca e alcuni membri dell'equipaggio. Nei loro confronti sono ipotizzati i reati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio plurimo e lesioni.

E per spostare il relitto occorrerà verificare prima le condizioni della nave e dello scafo. Può essere ancora trainata come accadde per il triste viaggio da Brindisi a Bari o dovrà essere «imbracata» stile Concordia?

CONTO SALATO

L'ormeggio costa circa 100mila euro al mese pagati dal ministero di Giustizia. Da febbraio 2015 a oggi quasi 3 milioni



Incontro con Tajani per inserire il porto di Brindisi nella rete europea

Dedicato al porto di Brindisi il pomeriggio del convegno del Ppe sulle reti di trasporto Ten-T e sulla Dorsale Adriatica. Visite e un confronto ristretto sulle prospettive

BRINDISI - L'utilizzo dei fondi strutturali europei per l'implementazione di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, quale esempio di best practice, sarà al centro dell'intervento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, al convegno del gruppo Ppe del Comitato Europeo delle Regioni che si svolgerà a Brindisi venerdì 16 giugno.

Patroni Griffi illustrerà agli ospiti come la soppressa Autorità portuale di Brindisi, usufruendo strategicamente dei fondi europei per lo Sviluppo Regionale (Fesr), abbia realizzato la pavimentazione del piazzale di Costa Morena Est, completando e definendo la dotazione infrastrutturale dell'area, opera questa pienamente coerente con gli Orientamenti Strategici Comunitari (Osc).

La piattaforma, i cui lavori sono stati progettati e diretti dall'area tecnica dell'Ente, mira a incrementare prevalentemente i traffici delle merci containerizzate, ha un'estensione complessiva di 200.000 metri quadrati e ha visto un investimento iniziale di circa 20 milioni di euro, finanziato nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013. La piastra vanta, grazie alla presenza di un fascio di binari di banchina, per il collegamento alla rete nazionale ferroviaria.

L'organizzatore dell'evento, Mauro D'Attis, vicepresidente del gruppo Ppe del Comitato europeo delle Regioni, ha dedicato la sessione pomeridiana al porto di Brindisi. Alle 14 infatti, i partecipanti si sposteranno nella sala conferenze dell'ente portuale, dove il presidente Patroni Griffi illustrerà l'evoluzione del porto dal 2003 ad oggi.

Subito dopo, mentre i componenti del Comitato delle Regioni, a bordo di un bus proseguiranno la study-visit presso Costa Morena Est, si terrà nella stessa sala conferenze, un tavolo ristretto al quale parteciperanno il presidente Patroni Griffi, il segretario generale della soppressa Autorità portuale di Brindisi, amm. Salvatore Giuffrè, l'ingegner Francesco Di Leverano, dirigente dell'Area Tecnica, il presidente del Parlamento europeo, Antonio Tajani e Mauro D'Attis.

Nel corso della riunione, si discuterà dell'inserimento del porto di Brindisi nella Rete Centrale Europea che attualmente include solo i porti di Bari e Taranto. Assisteranno alla riunione i componenti dell'organismo di partenariato e rappresentanti del cluster marittimo e portuale di Brindisi.

Brindisi mostra come si utilizzano i fondi europei



L'utilizzo dei fondi strutturali europei per l'implementazione di "Costa Morena Est", nel porto di Brindisi, quale esempio di *best practice*, sarà al centro dell'intervento di Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico Meridionale, nel corso del convegno del gruppo del Partito Popolare Europeo del Comitato Europeo delle Regioni che si svolgerà a Brindisi venerdì.

Durante l'iniziativa, Griffi mostrerà come la soppressa Autorità portuale di Brindisi, usufruendo strategicamente dei Fondi Europei per lo Sviluppo Regionale (FESR), abbia realizzato la pavimentazione del piazzale di Costa Morena Est, completando e definendo la dotazione infrastrutturale dell'area, opera coerente con gli Orientamenti Strategici Comunitari (OSC). La piattaforma, i cui lavori sono stati progettati e diretti dall'area tecnica dell'Adsp, mira a incrementare prevalentemente i traffici delle merci containerizzate, ha un'estensione complessiva di 200 mila metri quadrati e un investimento iniziale di circa 20 milioni di euro, finanziato nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013. La piastra dispone di un collegamento alla rete nazionale ferroviaria, che non è poco, tramite un raccordo retro-portuale. «L'evento- commenta Griffi - è una ghiotta opportunità per il territorio e soprattutto per le nostre infrastrutture portuali. Avremo la possibilità di mostrare a circa 50 consiglieri europei e al presidente Tajani le innumerevoli peculiarità del porto di Brindisi». L'organizzatore dell'evento, Mauro D'Attis, vicepresidente del gruppo PPE del Comitato europeo delle Regioni, ha inteso dedicare la sessione pomeridiana al porto di Brindisi. Alle 14.00, infatti, i partecipanti si sposteranno nella sala conferenze dell'Ente portuale, dove il presidente Patroni Griffi illustrerà l'evoluzione del porto dal 2003 ad oggi. Subito dopo, mentre i componenti del CoR, a bordo di un bus proseguiranno la study- visit presso Costa Morena Est, si svolgerà, nella stessa sala conferenze, un tavolo ristretto al quale parteciperanno il presidente Patroni Griffi, il segretario generale della soppressa Autorità portuale di Brindisi, amm. Salvatore Giuffrè, l'ingegner Francesco Di Leverano, dirigente dell'Area Tecnica, il presidente Antonio Tajani e Mauro D'Attis. Nel corso della riunione, si discuterà dell'inserimento del porto di Brindisi nella Rete Centrale Europea che attualmente include solo i porti di Bari e Taranto. Assisteranno alla riunione i componenti dell'Organismo di partenariato e rappresentanti del cluster marittimo e portuale.

Brindisi al centro del dibattito sul futuro dei trasporti nell'Ue

Oggi arriva anche il presidente del Parlamento Europeo Tajani



European Commission

● Brindisi nel cuore dell'Europa. Prende il via oggi, alle 9 in punto, la conferenza del gruppo del Partito Popolare Europeo nel Comitato delle Regioni sul tema "Città e regioni per il rilancio della rete di trasporto trans-europea (Ten-T Network)", alla quale interverrà anche il presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani. Il seminario, che si svolgerà nel Nuovo Teatro Verdi, è arrivato a Brindisi a seguito della candidatura avanzata da Mauro D'Atis, che è vice presidente del gruppo del Ppe proprio nel Comitato delle Regioni a Bruxelles. Un gruppo che conta in totale 350 componenti, tra i quali 24 italiani.

L'incontro è l'occasione per mettere in chiaro le priorità in materia di trasporto trans-europeo, del ruolo degli enti territoriali nel processo di costruzione di una rete portante dei nodi e dei terminali, e della necessità di inserire tra le priorità il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico e di modifica di quello Scandinavo-Mediterraneo.



In alto, il presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani, che oggi sarà a Brindisi nell'ambito del seminario sul trasporto europeo organizzato dal gruppo del Ppe nel Comitato delle Regioni di Bruxelles. Accanto, il nuovo Teatro Verdi, all'interno del quale si terrà il dibattito su diversi temi

A Brindisi è attesa la partecipazione delle più alte rappresentanze politiche e istituzionali europee e nazionali, sessanta membri provenienti dall'Unione Europea (presidenti di Regione, sindaci e quant'altro), dei parlamentari europei, dei vertici del Parlamento Europeo e della Commissione Europea competenti per il settore, del governo nazionale, nonché di importanti manager del settore che illustreranno le buone pratiche in

materia di trasporti e delle economie infrastrutturali connesse. I lavori saranno aperti da Michael Schneider, presidente del gruppo del Partito Popolare Europeo nel Comitato delle Regioni, mentre il commissario prefetizio Santi Giuffrè porterà il saluto della città di Brindisi.

A mezzogiorno, si terrà la conferenza stampa sull'incontro, cui parteciperanno il presidente Tajani, Michael Schneider e Mauro D'Atis. Tajani

sottolineerà la centralità strategica dei trasporti integrati e i benefici diretti in termini di competitività del sistema e di ricaduta sui territori. Il trasporto incide sulla crescita economica attesa che la facilità di spostamenti più ampi conduca alla costruzione di un mercato più allargato e globale. Dopo la conferenza stampa, il presidente del Parlamento Europeo si intratterrà nel porto brindisino a bordo di un rimorchiatore dell'Im-

presa Barretta, accompagnato dal presidente dell'Autorità di sistema portuale Ugo Patroni Griffi, per poi visitare, nel pomeriggio, la sede brindisina dell'Authority ed incontrare gli operatori economici.

Il prossimo futuro sarà decisivo per le scelte che riguarderanno un settore, come quello dei trasporti, che ha una forte valenza strategica in termini di sostegno dello sviluppo e della creazione di occupazione: la verifica del Ppe a

Brindisi può in effetti segnare una svolta nelle politiche delle reti di trasporto trans-europee, alla luce del peso strategico di una geografia progettuale così ampia ed estesa e degli obiettivi di integrazione che l'Europa si è data e sui quali le commissioni del Parlamento europeo hanno più volte espresso parere favorevole. Una politica integrata dei trasporti contribuisce in maniera determinante alla crescita economica: le reti trans-europee di trasporto (Ten-T) svolgono un ruolo fondamentale nel conseguimento dei principali obiettivi definiti nella strategia Europa 2020. Per questo potenziare i trasporti, valorizzare i porti core e il sistema delle portualità significa dare uno straordinario impulso all'economia del territorio, creare un tessuto che avvicina la periferia al centro, infine significa promuovere politiche sicure, innovative, efficienti e sostenibili.

E non a caso, proprio nel pomeriggio di oggi, dopo che il presidente Patroni Griffi avrà delineato l'evoluzione del porto dal 2003 ad oggi, si terrà un tavolo ristretto al quale parteciperanno lo stesso Patroni Griffi, il segretario generale della soppressa Autorità portuale di Brindisi Salvatore Giuffrè, il dirigente dell'Area tecnica Francesco Di Leverano, il presidente Tajani e Mauro D'Atis. Nel corso della riunione, si discuterà dell'inserimento del porto di Brindisi nella Rete Centrale Europea che attualmente include solo i porti di Bari e Taranto. Tutto questo mentre i componenti del Comitato delle Regioni saranno in visita proprio nel porto di Brindisi.

L'INTERVISTA

Per il componente del Comitato delle Regioni D'Atis l'evento può portare al capoluogo benefici non esclusivamente di visibilità

«Occasione da sfruttare per inserire il nostro porto nella rete europea Ten-T»

Un collegamento diretto tra le istituzioni locali e quelle europee: «Facciamo lavoro di squadra»

di Francesco RIBEZZO PICCINNI

Ancora impegnato nell'organizzazione del seminario sul trasporto del Partito Popolare Europeo nel Comitato delle Regioni di Bruxelles, l'ormai ex consigliere comunale Mauro D'Atis, rappresentante dell'Ani nel medesimo Comitato, non nasconde l'ottimismo rispetto a quello che Brindisi potrebbe ottenere anche grazie ai contatti tra istituzioni locali ed europee di queste ore.

«Perché è importante ospitare un evento come quello di oggi?»

«È importante perché mette al centro dell'attenzione dell'Europa una città su un tema che, non a caso, per questa città è vitale. Brindisi vive di porto, semiporta, di collegamenti con l'Italia e col resto del mondo. Ovviamente, per uno che fa politica riuscire ad organizzare un evento su un argo-

mento che si proietta sulla propria città pur interessando tutto il Paese è una cosa importante».

Questo seminario, con i suoi ospiti, in particolare grazie alla presenza del presidente del Parlamento Europeo Tajani, può rappresentare per Brindisi un'occasione di entrare finalmente a far parte della rete Ten-T?

«Questo incontro si tiene nel pieno procedimento di revisione, che è attualmente in azione, della rete Ten-T. Un incontro di consultazione, perché ad ascoltare quanto detto qui ci sono i rappresentanti dei principali dell'organo parlamentare che può essere quello che deve approvare la revisione della rete Ten-T. Nei prossimi mesi, tra l'altro, il Comitato delle Regioni darà il suo parere proprio sul regolamento della rete Ten-T, ecco perché tra gli altri motivi è importante che la città

conservi il suo rappresentante nel Comitato».

È anche previsto un incontro, proprio sul tema della rete Ten-T, con il presidente dell'Autorità di sistema portuale Patroni Griffi.

«Proprio a cura del presidente dell'Autorità di sistema approfondiremo per svolgere un incontro col territorio. Al Verdi Tajani incontrerà l'Europa, in Autorità portuale la Puglia ed in particolare Brindisi. Questo incontro è il pezzo che manca e fa da collegamento diretto

tra Brindisi e l'Unione Europea. Devo dire che il lavoro di squadra sul territorio è esattamente quello che serve e in questo caso, questo lavoro sta funzionando perché operatori economici, istituzioni come l'Autorità di sistema portuale e politici, seppure di una parte, stanno provando a fare qualcosa di importante. La mia speranza è che anche gli altri facciano la stessa cosa».

Dunque si può dire che sia un bene per il territorio la sua presenza nel Comitato delle Regioni?

Collegamenti marittimi, rete ferroviaria e aeroporto

Un'opportunità anche in termini di marketing territoriale

internazionale anche per la bellezza che la città esprime. Non a caso, molti dei partecipanti saranno alla cena di benvenuto ed alla visita guidata per poi condizionare anche le scelte politiche. Io tento, col mio ruolo, di spingere il nostro porto a livello regionale e nazionale. Del resto, recentemente, in conferenza stampa anche l'onorevole Vitali è intervenuto sul tema. L'obiettivo è ottenere che Brindisi diventi un porto strategico».

Per diventarlo, però, è fondamentale l'intermodalità. Ma a Brindisi manca ancora qualche passaggio.

«È questa è un'ottima occasione. Se Brindisi programma il completamento più attraverso l'Autorità di sistema portuale, candidarsi ai finanziamenti europei. La rete internazionale a Brindisi è quasi completata, bisogna soprattutto recuperare fiducia nelle proprie forze. Siccome i contatti, anche a livello di Unione Europea, non ci mancano, sfruttiamoli».

Ma non c'è solo il trasporto delle merci. Brindisi e il Salento hanno ancora il debito avvelenato per la questione Frecciarossa.

«Il Frecciarossa è la parte finale di una battaglia. La semplice constatazione di un risultato negativo che si supera se ci si basa per determinare la continuazione del corridoio Baltico-Adriatico o di quello Scandinavo-Mediterraneo fino alla penisola salentina. Questo significa che si potrebbero prendere fondi dal bilancio dell'Unione Europea dei prossimi anni per finanziare l'infrastrutturazione per far arrivare l'alta velocità».



Accanto, Mauro D'Atis, ex consigliere comunale e rappresentante dell'Ani nel Comitato delle Regioni, che ha candidato Brindisi ad ospitare l'evento del Partito Popolare Europeo

Convegno del gruppo PPE del Comitato Europeo delle Regioni. Ugo Patroni Griffi: l'utilizzo dei fondi strutturali europei esempio di best practice



L'utilizzo dei fondi strutturali europei per l'implementazione di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, quale esempio di best practice, sarà al centro dell'intervento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale, professor Ugo Patroni Griffi, nel corso del convegno del gruppo PPE del Comitato Europeo delle Regioni che si svolgerà a Brindisi domani venerdì 16 giugno.

Durante l'iniziativa, il presidente dell'ADSP illustrerà agli ospiti come la soppressa Autorità portuale di Brindisi, usufruendo strategicamente dei Fondi Europei per lo Sviluppo Regionale (FESR), abbia realizzato la pavimentazione del piazzale di Costa Morena Est, completando e definendo la dotazione infrastrutturale dell'area, opera questa pienamente coerente con gli Orientamenti Strategici Comunitari (OSC). La piattaforma, i cui lavori sono stati progettati e diretti dall'Area Tecnica dell'Ente, mira a incrementare prevalentemente i traffici delle merci containerizzate, ha un'estensione complessiva di 200.000 metri quadrati e ha visto un investimento iniziale di circa 20 milioni di euro, finanziato nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013.

La piastra vanta, grazie alla presenza di un fascio di binari di banchina, l'importantissima peculiarità di disporre di un collegamento alla rete nazionale ferroviaria, per il tramite dell'infrastruttura di raccordo retro-portuale.

"L'evento- commenta il presidente dell'ADSP- è una ghiottissima opportunità per il territorio e soprattutto per le nostre infrastrutture portuali. Nel corso dell'intensa giornata avremo la possibilità di mostrare a circa 50 consiglieri europei e al presidente Tajani le innumerevoli peculiarità del porto di Brindisi."

L'organizzatore dell'evento, Mauro D'Attis, vicepresidente del gruppo PPE del Comitato europeo delle Regioni, ha inteso dedicare la sessione pomeridiana al porto di Brindisi. Alle 14.00, infatti, i partecipanti si sposteranno nella sala conferenze dell'Ente portuale, dove il presidente Patroni Griffi illustrerà l'evoluzione del porto dal 2003 ad oggi. Subito dopo, mentre i componenti del CoR, a bordo di un bus proseguiranno la study- visit presso Costa Morena Est, si svolgerà, nella stessa sala conferenze, un tavolo ristretto al quale parteciperanno il presidente Patroni Griffi, il segretario generale della soppressa Autorità portuale di Brindisi, amm. Salvatore Giuffrè, l'ingegner Francesco Di Leverano, dirigente dell'Area Tecnica, il presidente Antonio Tajani e Mauro D'Attis. Nel corso della riunione, si discuterà dell'inserimento del porto di Brindisi nella Rete Centrale Europea che attualmente include solo i porti di Bari e Taranto.

Assisteranno alla riunione i componenti dell'Organismo di partenariato e rappresentanti del cluster marittimo e portuale.

SVILUPPO ECONOMICO

SEMINARIO DEL PPE

ATTESA PER LE PAROLE DI TAJANI

Il presidente dell'Europarlamento si soffermerà sul ruolo di città e regioni per il rilancio della rete trasportistica

PATRONI GRIFFI



AUTHORITY Ugo Patroni Griffi

Il futuro del Meridione nel sistema dei trasporti transeuropei

È una giornata particolare per Brindisi e per la Puglia, quella odierna, perché dedicata al nodo delle reti di trasporto transnazionali. Nel Nuovo Teatro «Verdi», infatti, il gruppo Ppe del Comitato delle Regioni dell'Unione europea con la partecipazione delle più alte rappresentanze politiche e istituzionali nazionali ed europee si confronta sull'argomento ed attende l'intervento del Presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani, nella considerazione che si tratta di un momento di riflessione sulle politiche europee in materia di infrastrutture di trasporto, con particolare riferimento per la rete transeuropea (TEN T) e del ruolo di città e regioni nel processo di mediazione astrazionale.

Lavori saranno aperti da Michael Schneider, Presidente del gruppo Ppe del Comitato europeo delle Regioni, e da Mauro D'Atta, Vicepresidente dello stesso gruppo che ha candidato la sede brindisina alla programmazione del seminario. Sarà il Commissario prefettizio Santi Giuffrè a portare il saluto della città di Brindisi.

«Il gruppo Ppe si è dunque dato convegno a Brindisi per disegnare la mappa delle prio-

rità legate allo sviluppo delle reti transeuropee di mobilità che includono i grandi progetti per il trasporto su strada e combinato, i porti e le vie navigabili, oltre alla rete europea dei treni ad alta velocità», spiega una nota. «Il core network si compone di dieci "corridoi" multimodali, e di questi ben quattro investono il territorio nazionale. Il focus punterà sulla esigenza di prolungare il corridoio Baltico-Adriatico, di modificare quello Scandinavo-Mediterraneo, che parte dal Brennero e arriva a Napoli per poi biforcarsi verso la Sicilia da una parte e la Puglia dall'altra».

Il Presidente Tajani interverrà ai lavori sottolineando la centralità strategica del trasporto integrato e i benefici di reti in termini di competitività del sistema ed risultati sul territorio. Il trasporto incide sulla crescita economica in modo che la facilità di spostamenti più ampi conduce alla costruzione di un mercato più allargato e globale. Dopo la conferenza stampa, fissata per le 12 nel foyer del teatro, Tajani si intratterrà nel porto brindisino a bordo di un rimorchiatore dell'Impresa Barricatta, accompagnato dal Presidente dell'Autorità portu-



SEMINARIO Una veduta del porto di Brindisi e (in riquadro) Antonio Tajani, presidente dell'Europarlamento

tuale Ugo Patroni Griffi, per poi visitare, nel primo pomeriggio, le sedi dell'Autorità di sistema e incontrare gli operatori economici pugliesi.

«Dunque, un denso programma di visita inserita nelle attività di studio ed di proposta del gruppo Ppe del Comitato delle Regioni, un check del percorso europeo lungo i più strategici assi di mobilità», si spiega: «attivare i porti come all'interno di una rete capillare può consentire di aggiungere nuovi terri-

tori al treno dello sviluppo europeo, recuperare ritardi e spingere verso il protagonismo delle periferie. Il Ppe riparte dal 16 giugno nell'obiettivo di migliorare la qualità della vita dei cittadini europei, del traffico delle merci e di creare le condizioni per lo sviluppo dell'economia e dell'occupazione».

Ed in serata, annunciando la propria partecipazione al seminario, il sottosegretario al Lavoro, Massimo Cossano, ha confermato: «Il tema dell'incontro è

fondamentale per il rilancio dell'economia del nostro territorio poiché la Rete TEN T definisce le priorità che l'Unione Europea assegna nel destinare le sue attenzioni sullo sviluppo di tutte le reti di trasporto esistenti. Il prossimo futuro sarà decisivo per fare e la Regione Puglia è una delle regioni strategiche rispetto anche alla nostra pressante richiesta di prolungare il corridoio baltico-adriatico sino a Brindisi».

Fondi europei finalizzati a potenziare Costa Morena

Verterà sull'utilizzo dei fondi strutturali europei per l'implementazione di Costa Morena Est, quale esempio di best practice, l'intervento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale, prof. Ugo Patroni Griffi, nel corso del convegno di oggi.

«Durante l'iniziativa - evidenzia una nota - Griffi illustrerà agli ospiti come la soppressa Autorità portuale di Brindisi, utilizzando l'esperienza del Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (Fesr), abbia realizzato la pavimentazione del piazzale di Costa Morena Est, completando e definendo la dotazione infrastrutturale dell'area, opera questa pienamente coerente con gli Orientamenti Strategici Comunitari. La piattaforma, i cui lavori sono stati progettati e diretti dall'Area Tecnica dell'Ente, mira a incrementare prevalentemente i traffici delle merci containerizzate, ha un'estensione complessiva di 300.000 mq e ha visto un investimento iniziale di circa 20 milioni di euro, finanziato nell'ambito del PnR Reti e Mobilità 2007-2013. La piattaforma, grazie alla presenza di un fascio di binari di banchina, l'importantissima peculiarità di disporre di un collegamento alla rete nazionale ferroviaria, per il tramite dell'infrastruttura di raccordo retro-portuale».

«L'evento», commenta il presidente, «è una ghiostissima opportunità per il territorio e soprattutto per le nostre infrastrutture portuali. Nel corso dell'intensa giornata oltre la possibilità di mostrare a presidente Tajani (europeo) e al presidente Griffi (le innumerevoli peculiarità del porto di Brindisi».

L'organizzatore dell'evento, Mauro D'Atta, vicepresidente del gruppo PPE del Comitato europeo delle Regioni, ha inteso dedicare la sessione plenaria al porto di Brindisi. Alle 14.00, infatti, i partecipanti si sposteranno nella sala conferenze dell'Ente portuale, dove il presidente Patroni Griffi illustrerà l'evoluzione del porto dal 2003 ad oggi. Subito dopo, mentre i componenti del CoR, a bordo di un bus percorreranno la study-visit presso Costa Morena Est, si svolgerà, nella stessa sala conferenze, un tavolo ristretto al quale parteciperanno Griffi, il segretario generale della soppressa Autorità portuale di Brindisi, avv. Salvatore Giuffrè, l'ing. Francesco Di Lestrange, dirigente dell'informazione e dei trasporti. Una zona marittima portuale, esclusiva dell'Unione Europea (trattato Cee e successive modificazioni), secondo il Codice Doganale Comunitario, per svolgere attività di stoccaggio, lavorazione, trasformazione, vendita o acquisto di merci, magazzinaggio di levee dure e/o semplicemente transito. Si pensi anche a strutture logistiche e distripark a ridosso di banchine portuali.

*Presidente sezione Raccorco - Brindisi

Propeller: «Prolungare il Corridoio Baltico-Adriatico è l'unica vera politica di coesione per il Sud d'Italia»

Da Brindisi può esserci la svolta decisiva per prendere consapevolezza a livello europeo della necessità di rivisitazione delle reti TEN-T con il prolungamento fino a Brindisi/Taranto del Corridoio Baltico-Adriatico. Il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico è la prima ed unica vera politica di coesione per il Sud del paese. Queste sono le riflessioni del Presidente del Propeller club port of Brindisi, Ing. Domenico Calabro, che ha offerto una riflessione all'incontro odierno. «L'occasione propizia per approfondire alcune questioni con uno sguardo "mediano" - dice - Già nella visione strategica che animava il studio del "Corridoio Meridiano" del 2007 del Ministero Infrastrutture e Trasporti, lo sviluppo territoriale del Sud d'Italia veniva potenziato in una visione che assegnava ad alcune città porto la funzione di "poli di coesione" del sistema euro mediterraneo: luoghi in cui le grandi reti provenienti dalla via della seta, dalla Cina e dall'India attraversano sul territorio i nodi di collegamento ai loro flussi e fertilizzano i sistemi logistici locali. La logica di riferimento era quella di un'efficace dimensione territoriale delle strategie secondo una visione dello sviluppo che guardava al territorio come "progetto implicito", come veicolo di sviluppo. Oggi - prosegue - i dieci anni di distanza, è maturata la consapevolezza che solo nell'incontro tra le città del Nord, messe a sistema con i loro porti ed una rivisitazione dei corridoi trans-europei, con l'allungamento a sud del Corri-

dolo Baltico-Adriatico, si potrà creare uno sviluppo inclusivo e sostenibile che attraverso le politiche di coesione si estenda dal livello europeo e nazionale al livello locale».

Insomma, «il Mezzogiorno può diventare volano non più peso per il sistema Paese, anzi verso la rete delle sue città-porto. Questa è la scommessa e l'occasione irripetibile per il Mezzogiorno a valle della riforma della portualità: la rete delle città portuali del Mezzogiorno, strettamente connesse

via ferro, come Gateway dell'Europa sul Mediterraneo, potrà rivelarsi il nuovo motore dell'economia del Mezzogiorno. Ma se davvero si vuole scommettere sull'economia del mare, dei servizi alle merci, alle imprese e alla persona, sull'incremento dell'offerta tecnologica di logistica e dei beni prodotti o/o sbarcati nel Mezzogiorno, va detto che l'intensità della trasformazione derivare anche dalla soppressione dei colli di bottiglia nel collegamento ultimo miglio mare-terra-ferro».

«Occorrerà individuare le opere realmente utili (snelle e condivise) per i porti del Mezzogiorno perché siano, lato Mediterraneo del Nord, Porte d'accesso all'Europa attraverso l'intermodalità mare/ferro con le rispettive necessità di investimento "ultimo miglio" (infrastrutture e servizi) ha detto ancora Calabro. Occorrerà inoltre valutare, nell'ambito del Comitato di Gestione delle Ad SP, ed attraverso il Tavolo del Partenariato, la possibilità di un "Contratto Istituzionale di Sviluppo».

«Il tema dell'incontro è fondamentale per il rilancio dell'economia del nostro territorio poiché la Rete TEN T definisce le priorità che l'Unione Europea assegna nel destinare le sue attenzioni sullo sviluppo di tutte le reti di trasporto esistenti. Il prossimo futuro sarà decisivo per fare e la Regione Puglia è una delle regioni strategiche rispetto anche alla nostra pressante richiesta di prolungare il corridoio baltico-adriatico sino a Brindisi».

GUADALUPI*

Strutture logistiche e distripark a ridosso delle banchine portuali

» CONTINUA DALLA PAGINA I

«E quindi, «questo riporterà ad una rivisitazione dei sistemi economici a scala regionale e non più globale». Il Mediterraneo sarà chiamato a svolgere un ruolo essenziale. Sono prevedibili mutamenti nell'assetto della catena logistica e nelle dinamiche relative alla movimentazione delle merci. Non solo traffico di container, ma è prevedibile una crescita degli spazi di mercato per i servizi ro-ro. Il combinato strada-mare è una modalità flessibile più capace per rispondere alle fluttuazioni della domanda di mobilità delle merci. Il trasporto marittimo a medio/corto raggio è destinato dunque a crescere notevolmente soprattutto nei corridoi intra-mediterraneo ed in particolare nell'intercombinato sulla rotta Nord-Sud, cioè nel collegamento tra i mercati dell'Europa Comunitaria ed i

paesi della sponda del Sud Mediterraneo». Si sostiene che «è importante che con il processo, ormai avviato, di rivisitazione delle Reti Ten-T, all'obiettivo iniziale di promuovere la coesione territoriale tra i partner comunitari, si affianchi ora quello di una proiezione esterna delle reti Ten e quindi di una loro connessione con le infrastrutture di trasporto dei paesi extra UE. Ora che i Sistemi portuali sono stati definiti e le autorità di sistema Portuale istituite, occorrerà un piano operativo in modo che ogni sistema preveda anche delle zone economiche marittime portuali, secondo una visione spesso campuristica della portualità. Facendo massa critica, presentandosi sul mercato con un'offerta complessiva di dimensioni adeguate, la portualità italiana e pugliese dell'Adriatico Meridionale in particolare potrà essere competitiva del resto tutto ciò fa parte della visione

Use a vietare una rivisitazione delle reti Ten-T».

Giungendo alle conclusioni, sulla scia di queste vie della globalizzazione, si vede un sistema portuale con l'istituzione di una "Marittima Free Zone". Una zona, area, rivendicata dal porto di Brindisi, geograficamente e storicamente ripensata, in cui le attività produttive beneficiano di un regime particolare in materia doganale e fiscale.

Una zona dotata di vasta area retroportuale, come quella di Brindisi, in modo da esercitare una forte attrattività di investimenti in infrastrutture e servizi logistici, in modo da far crescere l'intero sistema portuale pugliese. Filiero produttivo e distributivo internazionale basato sul frazionamento del processo, facilitati da innovazioni tecnologiche dell'informazione e dei trasporti. Una zona marittima portuale, esclusiva dell'Unione Europea (trattato Cee e successive modificazioni), secondo il Codice Doganale Comunitario, per svolgere attività di stoccaggio, lavorazione, trasformazione, vendita o acquisto di merci, magazzinaggio di levee dure e/o semplicemente transito. Si pensi anche a strutture logistiche e distripark a ridosso di banchine portuali.

*Presidente sezione Raccorco - Brindisi

Fondi strutturali per l'implementazione di Costa Morena, Patroni Griffi presenta il progetto al convegno del Ppe



BRINDISI- L'utilizzo dei fondi strutturali europei per lo sviluppo del porto di Brindisi, in particolare l'implementazione di Costa Morena Est, quale esempio di *best practice*, sarà al centro dell'intervento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale, professor Ugo Patroni Griffi, nel corso del convegno del gruppo PPE del Comitato Europeo delle Regioni che si svolgerà a Brindisi domani venerdì 16 giugno.

Durante l'iniziativa, il presidente dell'ADSP illustrerà agli ospiti come la soppressa Autorità portuale di Brindisi, usufruendo strategicamente dei Fondi Europei per lo Sviluppo Regionale (FESR), abbia realizzato la pavimentazione del piazzale di Costa Morena Est, completando e definendo la dotazione infrastrutturale dell'area, opera questa pienamente coerente con gli Orientamenti Strategici Comunitari (OSC). La piattaforma, i cui lavori sono stati progettati e diretti dall'Area Tecnica dell'Ente, mira a incrementare prevalentemente i traffici delle merci containerizzate, ha un'estensione complessiva di 200.000 metri quadrati e ha visto un investimento iniziale di circa 20 milioni di euro, finanziato nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013.

La piastra vanta, grazie alla presenza di un fascio di binari di banchina, l'importantissima peculiarità di disporre di un collegamento alla rete nazionale ferroviaria, per il tramite dell'infrastruttura di raccordo retro-portuale.

"L'evento- commenta il presidente dell'ADSP- è una ghiottissima opportunità per il territorio e soprattutto per le nostre infrastrutture portuali. Nel corso dell'intensa giornata avremo la possibilità di mostrare a circa 50 consiglieri europei e al presidente Tajani le innumerevoli peculiarità del porto di Brindisi."

L'organizzatore dell'evento, Mauro D'Attis, vicepresidente del gruppo PPE del Comitato europeo delle Regioni, ha inteso dedicare la sessione pomeridiana al porto di Brindisi. Alle 14.00, infatti, i partecipanti si sposteranno nella sala conferenze dell'Ente portuale, dove il presidente Patroni Griffi illustrerà l'evoluzione del porto dal 2003 ad oggi. Subito dopo, mentre i componenti del CoR, a bordo di un bus proseguiranno la *study- visit* presso Costa Morena Est, si svolgerà, nella stessa sala conferenze, un tavolo ristretto al quale parteciperanno il presidente Patroni Griffi, il segretario generale della soppressa Autorità portuale di Brindisi, amm. Salvatore Giuffrè, l'ingegner Francesco Di Leverano, dirigente dell'Area Tecnica, il presidente Antonio Tajani e Mauro D'Attis. Nel corso della riunione, si discuterà dell'inserimento del porto di Brindisi nella Rete Centrale Europea che attualmente include solo i porti di Bari e Taranto.

Assisteranno alla riunione i componenti dell'Organismo di partenariato e rappresentanti del cluster marittimo e portuale.

IL CAMPIONATO

Nel porto interno si terrà dal 29 giugno al 2 luglio il tradizionale appuntamento internazionale con i bolidi dell'acqua

Brindisi per 4 giorni capitale della Motonautica mondiale

Danese: «Una sfida che ci proietta in un contesto europeo»

● I bolidi del mare tornano a dare spettacolo: Brindisi per quattro giorni diventa capitale della Motonautica Mondiale. Dal 29 giugno al 2 luglio il porto di Brindisi torna ad ospitare una delle manifestazioni sportive più prestigiose del panorama mondiale con il Campionato Europeo di Off Shore e i campionati italiani di Moto D'Acqua, Hydrofly, Gt15 e il Trofeo Coni.

L'evento è organizzato dal Circolo Nautico Porta D'Oriente in collaborazione con la Federazione Italiana Motonautica, il Comune di Brindisi, la Camera di Commercio, l'Autorità Portuale, la Capitaneria di Porto e gode del Patrocinio morale dell'amministrazione Provinciale.

«Anche quest'anno la città di Brindisi si prepara ad ospitare questa manifestazione sportiva che offre l'opportunità al territorio di proiettarsi in un contesto europeo», spiega il presidente del Circolo Nautico Porta D'Oriente, Giuseppe Danese, e siamo felici di affermare che il nostro stadio del mare è ormai un punto di riferimento per la Federazione Italiana che considera il nostro porto quale campo sperimentale per le attività legate alla motonautica».

Quest'anno in particolare il Campionato di Motonautica porta con sé alcune novità a partire dal nome dell'evento "Adriatic-Cup", che conferisce alla manifestazione un forte elemento identitario. Ogni anno, per volere della Federazione Italiana Motonautica, prima in via sperimentale e poi definitiva, sono state introdotte nuove discipline. New entry dell'edizione 2017 sarà la spettacolare competizione delle Moto D'Acqua, circa 100 piloti si alterneranno in batterie di 15/20 unità, sfidandosi in uno spettacolo mozza fiato.

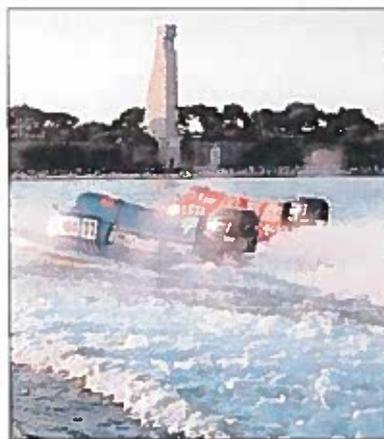
Per il Campionato Europeo Off Shore non mancheranno anche quest'anno i ca-

tamarani classe 5000, normalmente questo tipo di imbarcazioni in virtù delle loro dimensioni gareggiano fuori dai porti, a Brindisi, in via del tutto eccezionale, grazie alle particolari condizioni di sicurezza garantite con la collaborazione della Capitaneria di Porto, potranno invece sfidarsi nel porto interno.

Spettacolo a parte è invece la categoria dell'Hydrofly, dove gli atleti, dotati di un'attrezzatura che permette



di compiere incredibili evoluzioni in acqua, si sfideranno anche in notturna. È una pratica che ha suscitato un interesse talmente elevato da meritare l'organizzazione di vere e proprie competizioni pro-



festinali. Per l'occasione il porto sarà illuminato come fosse un grande palcoscenico.

Spazio anche ai giovanissimi con il Campionato Italiano di GT15 è la vetrina dedicata alle giovani promesse della Motonautica Mondiale, molto spesso "figli d'arte", ma non solo. I vertici della Federazione Italiana Motonautica pongono grande attenzione a questa competizione e alla crescita dei giovani piloti che rappresentano il futuro della motonautica italiana. In quei giorni saranno a disposizione del pubblico e degli amanti della categoria anche gli istruttori. È sempre dedicato ai giovani anche il Trofeo Coni, un Progetto "Multisport" al quale aderisce anche la Fim. Si tratta di una competizione tradizionalmente suddivisa in due fasi, regionale e nazionale, dedica-

ta ai ragazzi nati tra il 2003/2007.

«Il calendario anche quest'anno è ricco di eventi, indipendentemente dal contributo e dal sostegno degli sponsor» dice Danese. «Abbiamo deciso di introdurre nuove attività. Era un impegno che avevo assunto con la Federazione Mondiale già un anno fa ed era giusto mantenerlo. Brindisi merita di entrare nella vetrina degli eventi sportivi internazionali ma soprattutto merita di restarci, da qui il lavoro che ogni anno facciamo per rendere sempre più interessante questo mondiale».

«Inoltre proprio in questi giorni ospitiamo 60 membri provenienti da tutta l'Unione Europea» conclude Danese, «quale occasione migliore per promuovere il nostro territorio in un contesto europeo attraverso lo sport».

L. Pr.

AL MONUMENTO AL MARINAIO

Torna la kermesse dei "Sapori del Mediterraneo"

● Il meglio di ciò che la nostra terra può offrire sul fronte delle produzioni agricole e delle tipicità culinarie. Torna a Brindisi dal 23 al 26 giugno la manifestazione "I Sapori del Mediterraneo" organizzata dall'associazione culturale "Puglia insieme si può" e giunta alla quinta edizione. Sarà il piazzale antistante il Monumento al Marinaio a ospitare l'iniziativa che, quest'anno, si arricchisce di una serie di eventi pensati per rendere ancora più piacevole la scoperta di quello che l'area geografica pugliese offre dal punto di vista gastronomico, produttivo, etnologico, culturale e in termini di usanze tradizionali declinate in chiave contemporanea. Quattro giorni dedicati al gusto, alla riscoperta della convivialità e del "mangiare bene" con particolare riferimento alle caratteristiche nutrizionali dei prodotti proposti in relazione ai benefici per la salute.



L'edizione dello scorso anno

G7- Cagliari: Sostenibilità delle infrastrutture

ROMA -Come si stanno preparando i 7 paesi alla guida automatica e alle strade intelligenti che dovranno ospitarle? Queste le domande al centro del G7 Trasporti, il primo a presidenza Italiana e in Italia che si terrà il **21 e 22 giugno 2017, a Cagliari**,- presieduto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Graziano Delrio**.

I temi del G7 Trasporti: Aggiornando il ragionamento sulla guida automatica posto al G7 in Giappone, il G7 italiano per la prima volta porrà la domanda sulla sostenibilità sociale, economica, ambientale delle infrastrutture. Le infrastrutture di trasporto sono un problema per i territori o una opportunità? I trasporti rispondono a un bisogno di diritti di mobilità e come?

I lavori: Dopo l'arrivo delle delegazioni dei sette ministri il 21 giugno, il G7 Trasporti entrerà nel vivo il **22 giugno** alla Ex manifattura Tabacchi di Cagliari, sede del G7 Trasporti. I lavori si svilupperanno in tre sessioni: la prima, di mattina, sul ruolo sociale delle infrastrutture, la sostenibilità e la programmazione. La seconda, nel pomeriggio, sulla condivisione delle migliori pratiche di infrastrutture e trasporti sostenibili. A seguire l'ultima sessione sulla tecnologia, la guida connessa e automatizzata.

Gioia Tauro, siglato l'accordo: 380 all'Agenzia

Roma - È stato firmato l'accordo tra il gruppo Contship e i sindacati confederali Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti su Gioia Tauro, che prevede il passaggio di 380 lavoratori (previo rifiuto volontario) del terminal all'Agenzia istituita dal governo, che nei fatti dota lo scalo calabrese dell'articolo 17



Roma - È stato firmato l'accordo tra il gruppo Contship e i sindacati confederali Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti su Gioia Tauro, che prevede il passaggio di 380 lavoratori (previo rifiuto volontario) del terminal all'Agenzia istituita dal governo, che nei fatti dota lo scalo calabrese dell'articolo 17.

Da lunedì prossimo scade la cassa integrazione per Gioia Tauro, e senza l'accordo sull'Agenzia nei fatti le 380 persone sarebbero rimaste in esubero senza una rete sociale in grado di mantenerle nel mondo del lavoro. Contrario all'intesa il sindacato di base Sul. Il 19 si terrà l'incontro presso la Regione Calabria per la chiusura dell'esame congiunto dell'accordo. La firma dell'accordo si è tenuta al ministero dei Trasporti, presente anche la presidente del gruppo Contship, Cecilia Battistello.

Delrio: «Progetto ambizioso»

«Esprimo grande soddisfazione per la conclusione positiva della vertenza sul porto di Gioia Tauro, per la sua crescita e l'occupazione»: sono le parole con cui il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Graziano Delrio, commenta la firma dell'Intesa Quadro per il rilancio del porto di Gioia Tauro, avvenuta questa mattina al Ministero di Porta Pia a Roma.**

- segue

Spiegando i contenuti dell'Intesa, e in particolare sul fronte porto, il ministro Delrio, in un comunicato stampa, afferma: «Il porto è oggetto di un ambizioso ed indifferibile progetto di riconversione industriale, funzionale e produttiva, messo in campo dal Governo per offrire una risposta strutturale alla crisi globale del settore trasbordo.

Oltre alle tradizionali attività di transhipment, infatti, vanno sviluppati settori nuovi e a tale obiettivo si sta lavorando attraverso la realizzazione del gateway ferroviario, l'istituzione della ZES, il progetto del bacino di carenaggio. **Si sono conclusi interventi di dragaggio attesi da anni, e che fanno oggi di Gioia Tauro l'unico scalo del Mediterraneo in grado di ospitare fino a 4 navi madi.** Si sta lavorando per accelerare le operazioni di controllo sulla merce, grazie alla partnership con l'Agenzia delle Dogane che ha previsto l'istituzione di una vera e propria task force dedicata, e si stanno sostenendo iniziative di diversificazione dei traffici. Sono complessivamente in corso investimenti per 150 milioni di euro, così come previsto nell'Apq firmato a Palazzo Chigi un anno fa». Per quanto riguarda l'occupazione, Delrio afferma che «l'Agenzia per la somministrazione, la riqualificazione e la ricollocazione del personale posto in esubero da Mct, che in prospettiva e come già previsto per legge, si trasformerà poi in soggetto art. 17 come operante in tutti gli altri porti di Italia, ha rappresentato la risposta del Governo alla prima e più importante richiesta giunta dal Sindacato: neanche un posto di lavoro vada perduto, né ora né in futuro».

«Attorno a questo sforzo - conclude Delrio - si sono ritrovati Governo, Regione Calabria, Autorità di Sistema Portuale, azienda, Cgil, Cisl, Uil, e Ugl in rappresentanza di circa l'80% dei lavoratori dello scalo. Ad essi - conclude - va il mio più forte apprezzamento **per una scelta coraggiosa e lungimirante che potrà garantire al porto un futuro di crescita, sviluppo e legalità**».

SINDACATI CONFEDERALI

«L'accordo di chiusura della vertenza nel Porto di Gioia Tauro segna una svolta per tutta la portualità italiana». Così Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti esprimono la propria «soddisfazione per la risposta a cui si è giunti, grazie agli sforzi di tutti, per affrontare la crisi del transhipment che da tempo investe il principale porto italiano in questa attività e per segnare un punto di svolta per lo sviluppo economico e occupazionale della Calabria».

- segue

Il porto di Gioia Tauro, sottolineano i sindacati, «è la principale industria della Calabria e i suoi lavoratori sono un patrimonio di competenza e di specializzazione che non poteva in alcun modo essere disperso. Con questo accordo non è stato perduto un solo posto di lavoro, in un'area economicamente difficile». In vista, comunque, «la parte più impegnativa che riguarda lo sviluppo programmatico delle attività economiche del porto e del suo retroporto», concludono Filt, Fit e Uilt.

I L SUL

La Segreteria Nazionale del Sul in merito alla vertenza porto di Gioia Tauro comunica che, suo malgrado, dopo tanto impegno e dedizione di tutte le parti al tavolo ministeriale, **non ha trovato le condizioni per firmare l'accordo Politico a Roma**. L'indisponibilità aziendale ad ogni tipo di confronto e la carenza di informazioni indispensabili per la struttura territoriale SUL interessata ci ha impedito di convincerci sulla bontà dell'accordo che eravamo pronti a sottoscrivere - lo dichiara il segretario nazionale Antonio Pronesti - perché legato all'accordo di Programma già condiviso nel luglio scorso. Ribadiamo che l'accordo era da firmare per quanto riguarda il lavoro e gli impegni del ministero, dell'autorità portuale e della regione Calabria solo l'atteggiamento di MCT ci ha indotto a non condividere l'accordo, ma non dimentichiamo quanto ci ha detto il comandante Aponte sui suoi progetti su Gioia Tauro e visto che diamo completa fiducia al Ministro e al suo staff, al comandante Aponte, alla Regione Calabria, all'Autorità Portuale e ai colleghi dei sindacati firmatari, ci impegniamo fin da ora ad evitare rivolte che potrebbero compromettere la situazione del porto, ma vigileremo affinché tutto si svolga all'interno delle regole previste dalla legge senza discriminazione alcuna. È scontato che i nostri studi legali sono a completa disposizione dei colleghi che sentendosi discriminati intendessero impugnare la procedura."

Gioia Tauro, 380 passano all'Agencia del lavoro



Accordo a Roma, al ministero dei Trasporti, tra Contship e i sindacati del porto di Gioia Tauro. Un'intesa tra terminalista, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti (contraria la Sul) per portare 380 lavoratori (su un totale di quasi 1,300) nella nuova Agenzia del lavoro **istituita a marzo** dal Comitato portuale e che lavora come un "articolo 17" (della legge 84/94) per la fornitura di lavoro temporaneo.

Un accordo necessario, visto che lunedì prossimo scade la cassa integrazione e per i 380 dipendenti del Medcenter Container Terminal si sarebbe creata una situazione complicata. Prossimo appuntamento, il 19 per la firma in Regione Calabria. «Il porto è oggetto di un ambizioso ed indifferibile progetto di riconversione industriale», commenta il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. «Oltre alle tradizionali attività di transhipment – continua - vanno sviluppati settori nuovi e a tale obiettivo si sta lavorando attraverso la realizzazione del gateway ferroviario, l'istituzione della ZES, il progetto del bacino di carenaggio. Si sono conclusi interventi di dragaggio attesi da anni, e che fanno oggi di Gioia Tauro l'unico scalo del Mediterraneo in grado di ospitare fino a 4 navi madri. Si sta lavorando per accelerare le operazioni di controllo sulla merce, grazie alla partnership con l'Agencia delle Dogane che ha previsto l'istituzione di una vera e propria task force dedicata, e si stanno sostenendo iniziative di diversificazione dei traffici. Sono complessivamente in corso investimenti per 150 milioni di euro, così come previsto nell'Accordo di Programma Quadro firmato a Palazzo Chigi un anno fa».

Porti:Gioia Tauro, siglata al Ministero intesa per il rilancio

Delrio, soddisfazione per conclusione positiva della vertenza



(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 15 GIU - E' stata siglata al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, alla presenza di Regione Calabria, Autorità portuale, azienda e sindacati, l'intesa quadro per il rilancio del porto di Gioia Tauro. L'accordo, sottoscritto da Governo, Regione Calabria, Autorità Portuale, azienda, Cgil, Cisl, Uil, Ugl in rappresentanza di circa l'80% dei lavoratori dello scalo, prevede che 380 unità individuate in base alla legge 223 del 91 transiteranno nell'Agenzia del Lavoro, varata dal Governo, e che vede stanziati 20 milioni di euro. Nell'accordo, che non è stato firmato dal sindacato Sul, si richiama quanto stabilito nell'Apq sottoscritto nel luglio del 2016 e che pone al centro la Polifunzionalità del porto con la realizzazione di opere infrastrutturali quali completamento del dragaggio, gateway ferroviario, Zes e bacino di carenaggio. "Esprimo grande soddisfazione - ha dichiarato il ministro Graziano Delrio - per la conclusione positiva della vertenza sul porto di Gioia Tauro, per la sua crescita e l'occupazione. Il porto è oggetto di un ambizioso ed indifferibile progetto di riconversione industriale, funzionale e produttiva, messo in campo dal Governo per offrire una risposta strutturale alla crisi globale del settore trasbordo. Oltre alle tradizionali attività di transhipment, infatti, vanno sviluppati settori nuovi e a tale obiettivo si sta lavorando attraverso la realizzazione del gateway ferroviario, l'istituzione della Zes, il progetto del bacino di carenaggio. Si sono conclusi interventi di dragaggio attesi da anni, e che fanno oggi di Gioia Tauro l'unico scalo del Mediterraneo in grado di ospitare fino a 4 navi madri".

"Si sta lavorando - ha aggiunto Delrio - per accelerare le operazioni di controllo sulla merce, grazie alla partnership con l'Agenzia delle Dogane che ha previsto l'istituzione di una vera e propria task force dedicata, e si stanno sostenendo iniziative di diversificazione dei traffici. Sono complessivamente in corso investimenti per 150 milioni di euro, così come previsto nell'APQ firmato a Palazzo Chigi un anno fa. L'Agenzia per la somministrazione, la riqualificazione e la ricollocazione del personale posto in esubero da Mct, che in prospettiva e come già previsto per legge si trasformerà poi in soggetto art. 17 come operante in tutti gli altri porti di Italia, ha rappresentato la risposta del Governo alla prima e più importante richiesta giunta dal Sindacato".(ANSA).

Svolta a Roma sulla vertenza occupazionale del porto di Gioia Tauro, quasi tutti i sindacati (tranne la Uil regionale e il Sul) votano sì

L' accordo blindato di Mct regge: via 380 portuali

Penalizzati i più giovani, molti dell' area operativa, che andranno nell' Agenzia. Ma già si profilano ricorsi

Alfonso Naso Reggio Calabria C' è l' accordo sulla vertenza degli esuberanti al porto di Gioia Tauro. Come annunciato nell' edizione di ieri saranno 380 i portuali a transitare nell' Agenzia del lavoro portuale che dovrebbe partire ad agosto. È passata la proposta dell' azienda terminalista dello scalo calabrese, Medcenter, blindata dall' armatore Aponte che non voleva scendere oltre quel numero e del ministero delle Infrastrutture che prevede la gestione delle eccedenze di personale con i criteri dell' anzianità di servizio (64%) e dei carichi familiari (36%). Hanno detto sì all' accordo Cgil, Cisl, Ugl e Uil (per questa sigla solo la segreteria nazionale ha votato sì mentre quella regionale ha respinto l' accordo). Mentre il Sul ha detto "no", come sempre, alla proposta.

All' esito della riunione il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha detto: «Esprimo grande soddisfazione per la conclusione positiva della vertenza sul porto di Gioia Tauro, per la sua crescita e l' occupazione. Il porto è oggetto di un ambizioso ed indifferibile progetto di riconversione industriale, funzionale e produttiva e a tale obiettivo si sta lavorando attraverso la realizzazione del gateway ferroviario, l' istituzione della Zes, il progetto

del bacino di carenaggio. Si sono conclusi interventi di dragaggio attesi da anni, e che fanno oggi di Gioia Tauro l' unico scalo del Mediterraneo in grado di ospitare fino a 4 navi madri. Si sta lavorando per accelerare le operazioni di controllo sulla merce, grazie alla partnership con l' Agenzia delle Dogane. Sono complessivamente in corso investimenti per 150 milioni di euro, così come previsto nell' Apq». Per quanto riguarda l' occupazione, Delrio ha risposto alle sollecitazioni del sindacato che «neanche un posto di lavoro vada perduto, né ora né in futuro» e al sindacato dice «va il mio più forte apprezzamento per una scelta coraggiosa e lungimirante».

All' incontro al quale hanno preso parte anche la Regione e l' Autorità di sistema portuale, ci sono stati pochi margini di manovra. Tutto blindato da veti e rotte già fatte filtrare ad arte nel corso di ultime riunioni. Sindacati con le spalle al muro che ora (forse già sabato) dovranno parlare ai lavoratori. I più giovani sono quelli più penalizzati.

- segue

Tagli pesanti nell' area operativa del piazzale e dei mezzi a terra. Adesso lunedì a Reggio Calabria saranno individuati i nomi ma già si profilano i primi ricorsi.

E ieri sono arrivate le prime reazioni. A giudizio di Stefania Covello del Pd «l' intesa raggiunta è la svolta per la Calabria». Il segretario della Filt Cgil Nino Costantino dichiara: «L' accordo costituisce un buon punto di arrivo nella difesa dei lavoratori e per la prospettiva produttiva del porto. Un anno fa c' era solo la prospettiva della fine dei sei anni di cassa integrazione, senza ulteriore deroghe e il licenziamento di 442 persone. Abbiamo ottenuto, cioè, che nessun posto di lavoro andasse perso, anche per il futuro, e che nessun lavoratore rimanesse senza salario». Pasquale Mennella dell' Ugl mare festeggia: «In tempi stretti sarà costituita l' agenzia per il lavoro portuale che assorbirà e ricollocherà, per un minimo di tre anni, i 380 esuberanti della Mtc. Tale operazione congiunta all' istituzione della zona Economica Speciale (Zes) e alla realizzazione del mega bacino di carenaggio». Antonio Pronesti del Sul invece dichiara: «L' indisponibilità aziendale ad ogni tipo di confronto e la carenza di informazioni indispensabili per la struttura territoriale Sul interessata ci ha impedito di convincerci sulla bontà dell' accordo che eravamo pronti a sottoscrivere perché legato all' accordo di Programma già condiviso nel luglio scorso. Ribadiamo che l' accordo era da firmare per quanto riguarda il lavoro e gli impegni del ministero, dell' autorità portuale e della regione Calabria solo l' atteggiamento di Mct ci ha indotto a non condividere l' accordo».

Rilancio di Gioia Tauro: Delrio firma l'Intesa

ROMA- *“Esprimo grande soddisfazione per la conclusione positiva della vertenza sul porto di Gioia Tauro, per la sua crescita e l’occupazione”* sono le parole con cui il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Graziano Delrio**, commenta la sigla dell’Intesa Quadro per il rilancio del porto di Gioia Tauro, avvenuta questa mattina al Ministero di Porta Pia a Roma.

Spiegando i contenuti dell’Intesa, e in particolare sul fronte porto, **Delrio** afferma: *“Il porto è oggetto di un ambizioso ed indifferibile progetto di riconversione industriale, funzionale e produttiva, messo in campo dal Governo per offrire una risposta strutturale alla crisi globale del settore trasbordo. Oltre alle tradizionali attività di transhipment, infatti, vanno sviluppati settori nuovi e a tale obiettivo si sta lavorando attraverso la realizzazione del gateway ferroviario, l’istituzione della ZES, il progetto del bacino di carenaggio. Si sono conclusi interventi di dragaggio attesi da anni, e che fanno oggi di Gioia Tauro l’unico scalo del Mediterraneo in grado di ospitare fino a 4 navi madri. Si sta lavorando per accelerare le operazioni di controllo sulla merce, grazie alla partnership con l’Agenzia delle Dogane che ha previsto l’istituzione di una vera e propria task force dedicata, e si stanno sostenendo iniziative di diversificazione dei traffici. Sono complessivamente in corso investimenti per 150 milioni di euro, così come previsto nell’APQ firmato a Palazzo Chigi un anno fa”*.

LAVORO

Durante l’incontro il Gruppo Contship, alla presenza di Cecilia Battistello, presidente del Gruppo, e i sindacati confederali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno firmato l’accordo con il quale il personale del MCT, 380 in tutto, passeranno al termine della cassa integrazione, in scadenza la prossima settimana, all’Agenzia istituita dal governo.

Delrio ha sottolineato in merito: *“L’Agenzia per la somministrazione, la riqualificazione e la ricollocazione del personale posto in esubero da MCT, che in prospettiva e come già previsto per legge si trasformerà poi in soggetto art. 17 come operante in tutti gli altri porti di Italia, ha rappresentato la risposta del Governo alla prima e più importante richiesta giunta dal Sindacato: neanche un posto di lavoro vada perduto, né ora né in futuro”*.

*“Attorno a questo sforzo – conclude il Ministro **Delrio** - si sono ritrovati Governo, Regione Calabria, Autorità di Sistema Portuale, azienda, CGIL, CISL, UIL, UGL in rappresentanza di circa l’80% dei lavoratori dello scalo. Ad essi va il mio più forte apprezzamento per una scelta coraggiosa e lungimirante che potrà garantire al porto un futuro di crescita, sviluppo e legalità”*.

Porti: Delrio, siglata al MIT l'intesa quadro per il rilancio del porto di Gioia Tauro

(FERPRESS) – Roma, 15 GIU – “Esprimo grande soddisfazione per la conclusione positiva della vertenza sul porto di Gioia Tauro, per la sua crescita e l'occupazione” sono le parole con cui il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, commenta la sigla dell'Intesa Quadro per il rilancio del porto di Gioia Tauro, avvenuta questa mattina al Ministero di Porta Pia a Roma.

Spiegando i contenuti dell'Intesa, e in particolare sul fronte porto, il Ministro Delrio afferma: “Il porto è oggetto di un ambizioso ed indifferibile progetto di riconversione industriale, funzionale e produttiva, messo in campo dal Governo per offrire una risposta strutturale alla crisi globale del settore trasbordo. Oltre alle tradizionali attività di transhipment, infatti, vanno sviluppati settori nuovi e a tale obiettivo si sta lavorando attraverso la realizzazione del gateway ferroviario, l'istituzione della ZES, il progetto del bacino di carenaggio.

Si sono conclusi interventi di dragaggio attesi da anni, e che fanno oggi di Gioia Tauro l'unico scalo del Mediterraneo in grado di ospitare fino a 4 navi madri. Si sta lavorando per accelerare le operazioni di controllo sulla merce, grazie alla partnership con l'Agenzia delle Dogane che ha previsto l'istituzione di una vera e propria task force dedicata, e si stanno sostenendo iniziative di diversificazione dei traffici. Sono complessivamente in corso investimenti per 150 milioni di euro, così come previsto nell'APQ firmato a Palazzo Chigi un anno fa”.

Per quanto riguarda l'occupazione, Delrio continua: “L'Agenzia per la somministrazione, la riqualificazione e la ricollocazione del personale posto in esubero da MCT, che in prospettiva e come già previsto per legge si trasformerà poi in soggetto art. 17 come operante in tutti gli altri porti di Italia, ha rappresentato la risposta del Governo alla prima e più importante richiesta giunta dal Sindacato: neanche un posto di lavoro vada perduto, né ora né in futuro”.

“Attorno a questo sforzo – conclude il Ministro Delrio – si sono ritrovati Governo, Regione Calabria, Autorità di Sistema Portuale, azienda, CGIL, CISL, UIL, UGL in rappresentanza di circa l'80% dei lavoratori dello scalo. Ad essi va il mio più forte apprezzamento per una scelta coraggiosa e lungimirante che potrà garantire al porto un futuro di crescita, sviluppo e legalità”.



SVILUPPO LOCALE

Gioia Tauro a ripista delle Zes

Donata Marrazzo > pagina 11

Mezzogiorno. Nel decreto Sud la previsione delle Zone economiche speciali sul modello predisposto per lo scalo calabrese

Gioia Tauro a ripista delle Zes

L'obiettivo è attirare capitali (anche esteri) e favorire l'insediamento di imprese

CALABRIA



Donata Marrazzo
REGGIO CALABRIA

■ A Gioia Tauro il progetto della Zona economica speciale (Zes) nell'area portuale è pronto da tempo. La Regione ne ha più volte invocato l'urgenza per sollecitare lo sviluppo economico del territorio. Ed ecco che il nuovo Decreto Sud, varato dal Governo martedì scorso, con lo scopo di sostenere la crescita economica nel Mezzogiorno, dispone di rilanciare la competitività dei porti delle regioni meridionali prevedendo l'istituzione delle Zes, Zone economiche speciali capaci di attrarre investimenti attraverso incentivi, agevolazioni fiscali, deroghe normative.

Una misura di rilievo strategico che colloca in prima linea la Calabria, premiando anche il lavoro svolto negli ultimi mesi dall'assessore regionale alla Logistica Francesco Russo, appena designato presidente dell'Autorità di siste-

ma portuale di Gioia Tauro, dopo tre anni di commissariamento.

Lo studio relativo alla Zes del porto di Gioia Tauro, svolto dalla Regione (che include anche la disciplina normativa delle Zone franche doganali), è di fatto un progetto pilota, il modello che ha ispirato la norma generale, compatibile con gli orientamenti della Commissione europea. Ma soprattutto un passaggio fondamentale per il rilancio dell'infrastruttura portuale.

Lo aveva già anticipato il ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno Claudio De Vincenti in occasione dell'ultima visita in Calabria dichiarando: «Gioia Tauro ha le carte in regola per essere la prima Zes». Il Presidente della Giunta regionale Mario Oliverio aggiunge: «Siamo stati i primi ad avere avanzato al Governo e al Parlamento una proposta di istituzione della Zes i cui contenuti sono stati verificati anche in sede nazionale ed europea».

L'obiettivo è attrarre capitali, soprattutto esteri, e favorire l'insediamento di imprese interessate a operare in un ambito territo-

riale (740 ettari in totale, di cui 240 per le aree in concessione alle società terminalistiche, 80 per la zona franca, 420 ettari destinati alle aree industriali) in cui si offrono "incentivi per la realizzazione degli investimenti iniziali, disponibilità di infrastrutture, di immobili e terreni a canoni di locazione ridotti e allaccio a utenze a tariffe agevolate; agevolazioni o esenzioni fiscali e deroghe alla regolamentazione ordinaria dei contratti di lavoro; semplificazione amministrativa, attraverso la costituzione di un apposito Sportello Unico e l'assicurazione di procedure snelle, certe e celeri".

La gestione operativa della Zes potrà essere affidata a un solo ente che dovrà individuare "il piano di attività, le procedure necessarie per l'insediamento delle imprese, i requisiti di ammissione nella zona, la definizione delle modalità di concessione o vendita delle aree; la progettazione e la costruzione delle infrastrutture e delle opere pubbliche eventualmente necessarie per lo sviluppo; la promozione dell'area verso gli investitori esteri; la supervisione ed il coordi-

namento di tutte le attività".

Le condizioni favorevoli stabilite per la Zona economica speciale (all'interno della quale sono consentite operazioni di importazione, di deposito merce, confezionamento, trasformazione, assemblaggio, riesportazione merce) potranno essere parametrize ai fatturati aziendali, con l'obbligo delle imprese a operare per un periodo di tempo prestabilito (5 anni) e ad assumere la quasi totalità del personale tra i residenti nell'ambito regionale o nei comuni immediatamente limitrofi.

In particolare, al fine di privilegiare la riqualificazione professionale e di mantenere i livelli occupazionali, le imprese saranno tenute a effettuare il recruiting della manodopera specializzata rivolgendosi all'agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale. Di cui al ministero dei Trasporti si è appena siglata la nascita (sarà effettiva dal 1 agosto) per collocare i 380 esuberanti del terminalista Mct (società al 50% tra Msc e Contship).

GIOIA TAURO, SINDACATI: SODDISFAZIONE PER LA CHIUSURA DELLA VERTENZA



Roma, 15 giugno 2017 - “L'accordo di chiusura della vertenza nel Porto di Gioia Tauro segna una svolta per tutta la portualità italiana”. Dopo un intenso lavoro di incontri, così Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti esprimono la propria soddisfazione per la risposta a cui si è giunti, grazie agli sforzi di tutti, per affrontare la crisi del transhipment che da tempo investe il principale porto italiano in questa attività e per segnare un punto di svolta per lo sviluppo economico e occupazionale della Calabria.

“Il porto di Gioia Tauro è la principale industria della Calabria e i suoi lavoratori sono un patrimonio di competenza e di specializzazione che non poteva in alcun modo essere disperso. Con questo accordo non è stato perduto un solo posto di lavoro, in un'area economicamente difficile, grazie all'individuazione di un modello basato sull'Agenzia per il lavoro che sarà attivata per il tempo massimo di tre anni, prima di trasformarsi stabilmente in soggetto art. 17 e finalizzata a riqualificare e ricollocare i dipendenti in esubero del Terminal container MCT”.

“Con la definitiva chiusura nei prossimi giorni della procedura prevista dalla legge 223/91 inizia la parte più impegnativa – avvertono Filt, Fit e Uiltrasporti – che riguarda lo sviluppo programmatico delle attività economiche del porto e del suo retroporto, basato sugli strumenti messi in essere dal Governo, dalla Regione e dalla Autorità di Sistema Portuale per dare nuove e reali prospettive. A questi si aggiungono gli investimenti degli azionisti della MCT, che dovranno portare un incremento significativo dei volumi di traffico”.

“Con questo atto – concludono i tre Sindacati – si è finalizzato collegialmente con il Ministero dei Trasporti un accordo che sulla base del principio che riconosce al lavoro portuale un ruolo fondamentale considerando che i porti sono le principali infrastrutture logistiche del Paese dalle quali dipende la gran parte delle possibilità di crescita e sviluppo”.

Si fa sempre più chiaro il quadro strategico del Governo nazionale la cui attenzione è incentrata solo sul grande porto calabrese

Messina-Milazzo sacrificati per Gioia Tauro

Si deve scongiurare l' accorpamento oppure modificare il decreto e garantire l' autonomia dei porti dello Stretto

Lucio D' Amico **Messina** «Il porto è oggetto di un ambizioso ed indifferibile progetto di riconversione industriale, funzionale e produttiva, messo in campo dal Governo per offrire una risposta strutturale alla crisi globale del settore trasbordo.

Oltre alle tradizionali attività di transhipment, infatti, vanno sviluppati settori nuovi e a tale obiettivo si sta lavorando attraverso la realizzazione del gateway ferroviario, l' istituzione della ZesS, il progetto del bacino di carenaggio. Si sono conclusi interventi di dragaggio attesi da anni, e che fanno oggi di Gioia Tauro l' unico scalo del Mediterraneo in grado di ospitare fino a 4 navi madri. Si sta lavorando per accelerare le operazioni di controllo sulla merce, grazie alla partnership con l' Agenzia delle Dogane che ha previsto l' istituzione di una vera e propria task force dedicata, e si stanno sostenendo iniziative di diversificazione dei traffici. Sono complessivamente in corso investimenti per 150 milioni di euro».

Il porto è quello di Gioia Tauro, le dichiarazioni sono del ministro Graziano Delrio una volta siglato l' accordo quadro (del quale riferiamo a pagina 7).

È logico e legittimo che l' attenzione del Governo nazionale sia incentrata su Gioia Tauro, concepito come grande porto container strategico nelle politiche nazionali ed euromediterranee. Ma il ministro dei Trasporti ha l' obbligo di venire incontro anche alle esigenze di un sistema **portuale**, quello di **Messina** e Milazzo, che ancora non sa a quale futuro deve andare incontro. Anzi, l' orizzonte è delineato da tempo e noi sappiamo benissimo quali saranno le conseguenze dell' accorpamento a Gioia Tauro. Ma tutti fingono di non vederle, tutti s' illudono che **Messina** e Milazzo, in fondo, non avranno conseguenze negative dal lavorare insieme con tutti gli altri porti calabresi. Il problema è che non c' è alcuna norma, nel decreto di riforma dei porti, che tuteli l' autonomia necessaria del nostro sistema **portuale**.

Torniamo alle dichiarazioni di Delrio, non quelle di ieri per Gioia Tauro, ma quelle rilasciate lo scorso 28 febbraio nel corso della sua visita a **Messina**. In quell' occasione, l' esponente del governo Gentiloni, alle domande dei giornalisti, ha risposto: «Ma voi pensate che fino a quando sono io ministro potrei

Creare un SIC a Capo Peloro: l'impegno di Capitaneria di Porto e Unime

Un'idea nata dalla Capitaneria di Porto di Messina, sotto la spinta delle associazioni e dei cittadini che vivono nell'area di Capo Peloro, che ha coinvolto anche il Dipartimento Chibiofaram dell'Università di Messina, col fine di realizzare una mappatura delle biocenosi bentoniche dell'area di Capo Peloro, per creare un Sito di Interesse Comunitario (SIC). Il termine biocenosi indica quegli organismi che, oltre a dipendere dalle caratteristiche fisiche del luogo in cui vivono, sono strettamente legati gli uni agli altri da vari tipi di rapporti reciproci (competizione per lo spazio e l'alimento, rapporti preda - predatore, simbiosi, epibiosi, ecc.) tanto che da queste interazioni può dipendere la loro sopravvivenza. Le biocenosi, secondo la definizione classica, sono composte da specie caratteristiche che, indipendentemente dalla loro abbondanza, vivono preferenzialmente o esclusivamente in quel particolare luogo. Il termine bentonico, invece, si riferisce ai microrganismi la cui vita dipende dalla natura del substrato (sedimenti a differente granulometria e consistenza, rocce di diversa natura mineraria, ecc.), dalla profondità (in funzione della penetrazione della luce e della pressione) ed infine dalle caratteristiche idrodinamiche e chimico-fisiche dei diversi luoghi. La proposta della Capitaneria di Porto, sposata quindi dall'Unime, presentata questa mattina nel corso di una conferenza stampa nella Sala Senato dell'Università, prevede la mappatura dei fondali della zona di Capo Peloro, per individuare soprattutto le zone dove c'è un'ampia incidenza della Posidonia Oceanica (pianta acquatica). Le mappe ottenute, grazie ai rilievi subacquei effettuati dai sommozzatori della Guardia Costiera, anche con l'ausilio di una nave oceanografica che verrà a Messina nel mese di luglio, saranno utilizzate per la creazione, tramite un programma denominato GIS, di mappe del fondale, per calcolare il volume e la densità del tratto mappato. Per l'ambiente corallifero, inoltre, verrà utilizzato il conteggio visivo. In questo modo si riuscirà ad avere un risultato complessivo soddisfacente per un progetto che interessa un'area già finita sotto la lente d'ingrandimento della Soprintendenza del Mare." Il nostro Dipartimento - ha detto il professore Emilio De Domenico intervenuto alla conferenza come rappresentante, insieme al vice direttore Nancy Spanò, del Dipartimento di Chibiofaram - non poteva non essere a disposizione della

- segue

Capitaneria nell' intraprendere questo progetto, rientra, infatti, nelle nostre attività istituzionali che si integrano con quelle proprie della Capitaneria con cui abbiamo il piacere di collaborare da anni e con la quale ne porteremo a breve altri ". Si tratta di un progetto per il quale la Capitaneria di Porto ha fortemente voluto la collaborazione dell' Università di Messina - ha detto invece il Comandante della Capitaneria di Porto Nazzareno Laganà - anche e non solo alla luce dello sprone giuntoci dalle associazioni locali per ciò che riguarda l' ambito della pesca con il cianciolo ". Infatti capita spesso che la pesca di frodo danneggi, come si è visto anche in quest' ultimo periodo la flora e la fauna marina presenti nello stretto." Le mappe che otterremo mediante la ricerca scientifica - ha sottolineato infine la professoressa Spanò - saranno diffuse ampiamente anche sul portale web della Regione Siciliana, all' interno dello spazio dedicato all' Assessorato del Territorio e dell' Ambiente. Con i risultati del progetto potremmo far sì che l' Area di Capo Peloro venga inserita nel circuito SIC (Siti di Interesse Comunitario) e si potranno ottenere benefici anche da altri punti di vista, compreso quello turistico che verrà, certamente, valutato dalle autorità preposte ".L' inserimento dell' area di Capo Peloro all' interno del circuito SIC potrebbe aiutare molto nella lotta al contrasto della pesca di frodo mentre non intaccherebbe in nessun modo le potenzialità turistiche dell' area le quali, anzi, potrebbero aumentare. Ma tutto questo sarà possibile solo grazie ad un lavoro sinergico da parte delle autorità, che si dovranno impegnare anche in operazioni di marketing e di promozione del territorio sotto il profilo turistico. Marco Celi.

Sant' Agata Militello

Completamento del porto, vicino l' avvio dei lavori

Giuseppe Romeo L' avvio dei lavori per il completamento del Porto dei Nebrodi di , atteso da decenni, non è mai stato così vicino. Nelle mani del responsabile unico del procedimento Basilio Ridolfo, c' è l' autorizzazione firmata responsabile del Servizio 3 Demanio Marittimo dell' Assessorato regionale territorio ed ambiente, Aldo Guadagnino, per la consegna delle aree necessarie alla realizzazione dei lavori di completamento del porto. Il passaggio ufficiale ieri a Palermo, alla presenza del funzionario regionale, del Rup e del geometra del comune di Sant' Agata Claudio Frusteri.

Passa così nella disponibilità dell' ente la vasta area di circa 520.000 mq, di cui circa 386.000 mq di specchio acqueo e circa 134.000 di suolo demaniale, su cui l' impresa Cogip spa impianterà il cantiere. Da tempo il Rup ha allacciato una fitta interlocuzione con l' impresa che, nelle more della conclusione del procedimento di verifica del progetto esecutivo, per cui si attendono i pareri da parte dell' Ufficio del Genio Civile per gli aspetti statici ed idraulici, dell' Asp per quelli igienico-sanitari e della Soprintendenza di Messina per gli aspetti paesaggistici, è pronta a prendere possesso delle aree e avviare l' installazione del cantiere.

Le opere, in sintesi, riguarderanno il completamento della diga foranea di sopraflutto, con realizzazione della banchina per la parte commerciale, la realizzazione della diga di sottoflutto, il completamento della banchina di riva e la realizzazione dei piazzali con parcheggi, aree verdi e spazi portuali recettivi ed infine la costruzione degli edifici per varie destinazioni d' uso. Avvio dei lavori, dunque, a un passo, grazie al proficuo lavoro condotto in prima persona dall' ingegnere Ridolfo che, sin dal suo insediamento nell' autunno del 2014 ha condotto con decisione e competenza le procedure, pur dovendosi districare tra una serie di rallentamenti burocratici ed amministrativi. Soddisfazione è stata quindi espressa in una nota dal sindaco Carmelo Sottile: «È una data importante, quasi storica - afferma Sottile. Indica la conclusione di un iter molto travagliato.

Abbiamo dovuto lavorare anni, spronando i nostri tecnici, che non finirò mai di ringraziare, partecipare a decine di incontri, rispondere a ripetute richieste di chiarimenti da parte delle istituzioni competenti e proporre una miriade di istanze, per rimettere a posto una documentazione incompleta, in parte assolutamente mancante e senza la quale non sarebbe stato mai possibile pensare di avviare i lavori.

Mi sento sollevato dal raggiungimento di questo prestigioso traguardo - conclude il sindaco - avvertivo la diffidenza dei cittadini che vedevano sempre più lontano l' inizio dei lavori di un' opera che sarà determinante per lo sviluppo e la crescita sociale ed economica della nostra città».

Sant' Agata Militello

C' è il via libera alla costruzione del nuovo porto

OOO Parte ufficialmente la costruzione del porto di Sant' Agata Militello, ieri mattina a Palermo consegnate le aree su cui dovranno essere realizzati i lavori portuali. A dare l'annuncio il sindaco della città Carmelo Sottile "Il porto è alla svolta finale che porterà, in breve tempo, verso l'inizio dei lavori e la completa realizzazione dell'importantestuttura una data importante, quasi storica, che indica la conclusione di un iter molto travagliato". "Abbiamo dovuto lavorare anni- afferma Sottile spronando i nostri tecnici, che non finirò mai di ringraziare, partecipare a decine di incontri, rispondere a ripetute richieste di chiarimenti da parte delle istituzioni competenti e proporre una miriade di istanze, per rimettere a posto una documentazione incompleta, in parte assolutamente mancante e senza la quale non sarebbe stato mai possibile pensare di avviare i lavori". Il Responsabile unico del procedimento (Rup), l'ingegnere Basilio Ridolfo, ac compagno dal geometra Frusteri ha ufficialmente ricevuto dai dirigenti della Regione la consegna di tutti gli atti che indicano le aree: lo specchio a mare e le ampie aree adiacenti previste dal progetto. Sottoscritto all' assessorato regionale tra il Rup Ridolfo, ed il responsabile del Servizio 3 Demanio Marittimo dell' ARTA, Aldo Guadagnino, il verbale di consegna delle aree necessarie alla realizzazione dei lavori di completamento dell' opera. Si tratta di una vasta area di circa 520.000,00 mq, di cui circa 386.000,00 mq riguardano lo specchio acqueo e circa 134.000,00 mq il suolo demaniale. Tale atto rappresenta un passaggio fondamentale del procedimento in quanto consente all' impresa di iniziare ad installare il cantiere nelle more dell' ottenimento dei pareri sul progetto esecutivo da parte del Genio Civile per gli aspetti statici ed idraulici, dell' Asp per quelli igienico -sanitari. (*FALA*)

Taormina. Presentata una osservazione al "Piano paesaggistico dell' Ambito 9" per rendere la zona edificabile

Villagonia, riparte l' iter per il porticciolo

Taormina. La "Russotti finance" non demorde e riaccende le speranze che la cittadina turistica possa avere a disposizione un porticciolo turistico nella baia di Villagonia.

Il dato che emerge in questi giorni potrebbe essere considerato interessante. A seguito di un decreto dell' assessorato regionale per i Beni culturali e l' Identità siciliana, risalente al 29 dicembre dello scorso anno, è stato approvato il cosiddetto "Piano paesaggistico dell' Ambito 9", ricadente nel territorio dell' ex provincia di Messina.

Tra le osservazioni, al momento approvate e pubblicate dalla Gazzetta ufficiale, si trova anche quella proposta proprio dalla "Russotti finance".

Relativamente alla baia di Villagonia, interessata dalla progettazione di un porto turistico, la società giardinese chiede che tale zona venga esclusa dal regime di "tutela 3", che si riferisce alla completa inedificabilità dell' area.

Il gruppo rileva, tra l' altro, che al riguardo del paesaggio locale da tutelare nella zona in cui insiste Villagonia, la situazione sarebbe da considerare in questi termini: «L' intensa e disordinata edificazione della baia di Giardini

Naxos ha cancellato i caratteri storicizzati e identificativi della cala marina e dell' antico borgo marinaro che da piccolo villaggio costiero si è trasformato in un caotico agglomerato di edifici a carattere stagionale e turistico-alberghiero».

Insomma, poche righe per dipingere una triste realtà di un' area che è in attesa di un piano di riqualificazione che potrebbe arrivare magari da iniziative di vario genere come, forse, un approdo di lusso.

Intanto, nelle carte del piano regolatore generale del Comune di Taormina, è scomparsa l' ancora, il simbolo che indicava la propensione ad accogliere un marine nello specchio di mare davanti la stazione ferroviaria. Insomma è un momento di grande confusione per questo progetto che sin dalla sua nascita ha avuto sempre tanti contrasti. Adesso i riflettori si sono nuovamente accessi su un piano difficile da portare a compimento per le note resistenze. E intanto il comprensorio turistico non dispone ancora di un porticciolo attrezzato.

Mauro Romano.

RIPOSTO. Completato nel 2008 e costato oltre 8 mln di euro. Interrogazione del deputato Barbagallo a Crocetta

Una "cattedrale" nel... mare Il primo bacino del porto turistico rimane ancora chiuso al traffico nautico

Costato oltre otto milioni di euro finanziati con fondi Ue, rischia di diventare una "cattedrale nel deserto". Ci riferiamo al primo bacino del porto turistico ripostese che attende dal 2008, anno del completamento, di essere aperto al traffico nautico. Dopo le violente mareggiate del 2009 e del 2014, che hanno reso inagibili diversi pontili mobili, si discute sulla necessità di mettere in sicurezza il nuovo bacino turistico. Sulla vicenda interviene il deputato regionale zafferanese Alfio Barbagallo, che ha presentato un'interrogazione, con risposta scritta, al presidente della Regione Rosario Crocetta e all'assessore regionale alle Infrastrutture, Giovanni Pistorio. Scrive Barbagallo nell'interrogazione: «Il progetto iniziale riguardante la realizzazione della citata **area portuale** prevedeva l'allungamento del molo esterno fino a quota 1,7 km. Se fosse stato applicato in toto quanto previsto dal progetto, le mareggiate susseguitesesi negli anni di certo non avrebbero causato così ingenti danni da costringere la chiusura dell'intero **bacino portuale**».

Il deputato regionale osserva, inoltre, che «i mancati immediati interventi di ripristino del bacino portuale di Riposto crea enormi disagi a tutta la popolazione, considerando che l'attività e la fruibilità del porto turistico di Riposto, finanziato con fondi pubblici, riveste una funzione strategica per lo sviluppo economico del territorio favorendo la crescita del turismo».

L'on. Barbagallo chiede al presidente Crocetta e all'assessore Pistorio se «la Regione è a conoscenza dell'inagibilità dell'**area portuale** di Riposto a causa del mancato prolungamento del molo esterno, nonostante l'infrastruttura sia stata prevista nell'originario progetto». È a questo punto, «quali iniziative si intendono adottare per rendere pienamente fruibile il bacino **portuale**, di fondamentale importanza per l'intera economia locale».

Barbagallo ritiene, altresì, «improcrastinabile l'indizione di una conferenza di servizi con l'obiettivo di individuare e risolvere le problematiche in atto esistenti che non permettono il completamento di tale importante opera».

«Da cittadino di questo territorio - conclude l'on. Barbagallo - ritengo imprescindibile il mio impegno

perché un'opera pubblica di queste dimensioni e dalle grandi potenzialità, non diventi una mortificante incompiuta».

Salvo Sessa.

Allarme rientrato su nave Maersk, riaperto il porto di Charleston

New York - Un terminal del porto di Charleston, in South Carolina, era stato evacuato per una «potenziale minaccia» a bordo di



New York - Un terminal del porto di Charleston, in South Carolina, è stato evacuato per una «potenziale minaccia» a bordo di una nave. Lo ha riferito la Cnm citando la Guardia Costiera. **La Maersk Memphis si trova nel terminal Wando**, usato per le navi cargo. Agenti federali e statali hanno ispezionato la nave per verificare la eventuale presenza di esplosivi.

Terminal riaperto

La zona di sicurezza è stata rimossa, sta per riaprire il terminal del porto di Charleston, in South Carolina, evacuato per una «potenziale minaccia» a bordo di una nave. **Lo ha riferito la Guardia costiera.**