Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
7 DICEMBRE 2017

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Primo Piano:

"...Porti autonomi, l'ora della svolta..." (La Rep. Ge)

"...Uiltrasporti, la camera adegui l'emendamento a tutta la platea dei portuali..." (Informatore Navale)

Venezia:

"...Crociere a Venezia, le proposte..." (Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Il Ministero imbarca i super-tecnici di Ram Spa..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Bucci rilancia le authority spa..." (La Rep. Ge, The Meditelegraph)

"...Il porto che verrà l'opera—simbolo è la nuova diga per le mega navi..." (Repubblica)

"...Protesta a Genova dei lavoratori portuali..." (Il Messaggero Marittimo, La Repubblica)

"...Con Brexit armatori da Londra a Genova..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Piano della Logistica, luci e ombre 2 anni dopo..." (The Meditelegraph)

Livorno:

"...Darsena, il futuro comincia ora..." (Il Tirreno)

"...A Febbraio il passaggio delle quote..." (Il Telegrafo, Il Messaggero Marittimo)

"...Lavori di dragaggio senza sosta..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

"...Nuova mega unità della Msc al terminal Lorenzini..." (Il Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo)

Napoli:

"...In crescita il traffico containerizzato nei porti di Napoli e Salerno..." (Informare, Il Messaggero Marittimo, Il Mattino, Informatore Navale, Informazioni Marittime)

Bari:

"...Bari sperimenta software Ismael..." (Ansa)

"...Zes, doccia fredda sulla Puglia..." (La Gazzetta del Mezzogiorno, Newspam, Nuovo Quotidiano di Puglia, RTM)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Palermo:

"...Sospesi dall'attività e senza paga, accolto il ricorso..."(Giornale di Sicilia)

"...Recupero degli approdi turistici e collegamenti con Punta Raisi..." (Giornale di Sicilia)

"...Il Porto fattura solo 9 milioni..." (Giornale di Sicilia)

"...Approvata la perizia di variante..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Messaggero Marittimo

LO STATO NON DIMENTICHI I PORTI

Arrangelo Merella

Anche il professor Francesco Munari, tornando su *Repubblica* sul tema delle autonomie portuali, cede alla tentazione di confondere-dal mio punto di vista – l'autonomia finanziaria dei porti con la possibilità di destinare parte dei proventi, da essi generati, alla propria comunità locale.

pagina XX

Commento

PORTI AUTONOMI, L'ORA DELLA SVOLTA

Arrangelo Merella *

Anche il professor Francesco Munari, tornando su Repubblica sul tema delle autonomie portuali, cede alla tentazione di confondere-dal mio punto di vista – l'autonomia finanziaria dei porti con la possibilità di destinare parte dei proventi, da essi generati, alla propria comunità locale. L'eccesso di autonomia finanziaria mal si concilia – e qui dice bene Munari – con l'esigenza di una regia nazionale utile a programmare investimenti sulla base del posizionamento strategico dei diversi scali nell'ottica di una politica nazionale a sua volta a pieno inserita nelle scelte strategiche dell'Unione Europea. L'assenza di programmazione e il finanziamento a pioggia, spesso per accontentare appetiti locali, ha determinato la perdita di competitività del sistema logistico italiano allontanandolo sempre di più dalle performance dei porti del Nord.

Da qualche anno, grazie anche alla politica comunitaria e ad una nuova visione del Ministero delle Infrastrutture, le cose stanno cambiando e diventa perciò inevitabile ragionare in termini di sistema, di corridoi transnazionali, di nodi intermodali e di regioni logistiche. Ciò determina l'incompatibilità del sistema previgente con l'attuale necessità di fare scelte misurate in funzione dell'interesse collettivo e non più particolare. In tal modo sarà anche meno difficile fare fronte alle sfide del settore sempre più caratterizzate dall'aggregazione tra player mondiali che, quando si muovono sulla scacchiera globale, puntano alla convenienza, all'efficienza, alle opportunità di crescita del proprio business. O sei pronto o sei fuori per sempre. Dunque è utile che lo Stato non perda di vista un settore vitale per la sua economia, guidandone lo sviluppo, finanziando generosamente le opere che servono – rigorosamente determinate – ma non è giusto che, laddove le cose funzionano, i benefici non ricadano anche sulla comunità locale che ospita il porto. Andiamo con ordine: le nuove Autorità di Sistema Portuale hanno, a mio avviso, ragioni da vendere quando rivendicano una maggiore autonomia che potrebbe consentire loro di agire con la scioltezza e la velocità che il mercato richiede. E' un autonomia "civilistica" che riguarda il profilo giuridico dell'Autorità di Sistema più che un'autonomia finanziaria, oggettivamente difficile da ottenere in questo contesto e forse pericolosamente prodomica alla privatizzazione, tout court, dei porti. La nuova legge, voluta dal ministro Delrio, risolve qualche problema ma si caratterizza ancora per un eccesso di rinnovato centralismo statale. Ora, se è pur vero – come sottolinea Munari – che è fondamentale per la Nazione darsi una visione complessiva e fare scelte ragionevoli e oculate nel definire priorità e strategie per l'economia portuale, è altrettanto vero che il rinnovato centralismo è maturato in un contesto euforico e illusorio di una riforma costituzionale destinata, nell'intenzione dei proponenti, a ridurre significativamente le autonomie regionali a tutto vantaggio di una maggiore presenza del governo centrale. L'esito del referendum ha rilanciato, invece, la vocazione delle Regioni a curare con maggiore autonomia anche alcuni processi economici che avvengono all'interno dei loro territori. Ma non è nemmeno questo il punto, posto che pensare ai porti senza pensare al paese rischia di perpetuare una politica dissennata di dispersione di risorse e perdita di competitività del nostro sistema logistico-portuale. Diverso è invece, sempre a parer mio, ignorare che i porti, in tanti casi, e quelli liguri lo sono tutti, sono intimamente legati, anche fisicamente, alla propria città e ogni scelta della città condiziona lo sviluppo del porto e ogni scelta del porto rischia, talvolta, di compromettere la città quanto meno sotto il profilo della qualità ambientale e urbanistica. Dunque è indispensabile che porto e città si parlino, è indispensabile che il sindaco eletto dai cittadini, risponda alle esigenze di sviluppo dell'economia portuale senza trascurare l'impatto – al netto dei benefici economici e occupazionali – che

esso può avere sulla sua comunità. E' indispensabile che il Sindaco (o un suo rappresentante) sieda con autorevolezza nel board dell'Autorità di Sistema portuale, non come comparsa, ma con la forza e l'autorevolezza che il ruolo di amministratore pubblico e primo cittadino gli conferisce. Non si possono pretendere da un sindaco i risultati se egli non è messo in condizione di tutelare adeguatamente gli interessi della cittadinanza che amministra. Ne' un sindaco può aiutare il suo porto a crescere se non è partecipe delle sue scelte strategiche. Il correttivo alle legge 169 (a sua volta di parziale riforma della 84/94) in dirittura di arrivo al Consiglio dei Ministri contiene, sotto questo profilo, aspetti poco rassicuranti dando l'impressione di vivere con fastidio il ruolo e la presenza dei Comuni. Una città può anche sacrificare parte di se stessa allo sviluppo del porto, nella previsione di contribuire alla creazione di maggior ricchezza, ma è inaccettabile che il Comune all'interno del quale vive il suo porto, non abbia risorse sufficienti per migliorare la qualità di vita dei suoi cittadini. Da questa considerazione è nata la mia proposta di destinare una parte minima – l'1% dell'Iva, accise e dazi doganali, generate dai traffici e tutte destinate a Roma – che solo per la città di Genova valgono ad oggi oltre 5 miliardi di euro, alla città che ospita il porto. Se ciò avvenisse vorrebbe dire garantire un cash flow di 50 milioni di euro (a valori attuali) con i quali essa può far fronte a investimenti strategici volti a migliorare qualità urbana e ambientale e trasformerebbe i cittadini in tifosi accaniti del proprio porto, posto che più esso "tira" più risorse vanno a beneficio della città. Tutto questo c'entra poco e niente con la totale autonomia finanziaria e il finanziamento delle grandi opere e degli investimenti che un porto può e deve fare così come uno Stato che ha una strategia di crescita e non lesina risorse per tutto ciò che può concorrere allo sviluppo della Nazione.

**movimento civico Ge9si*

PORTI: UILTRASPORTI, LA CAMERA ADEGUI L'EMENDAMENTO A TUTTA LA PLATEA DEI PORTUALI

Roma, 7 dicembre 2017 - "L'emendamento che tende a modificare l'esito di quanto portato avanti con il Ministero dei Trasporti e che stravolge l'Avviso Comune firmato da tutte le parti sociali rappresentative della portualità italiana, discrimina i lavoratori portuali, prevedendone trattamenti di serie A e di serie B". E' quanto afferma il Segretario Generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, sull'emendamento, passato al Senato ed ora in esame alla Camera, di modifica del comma 15-bis dell'art.17 della legge sui porti 84/94.

"Il processo di automazione, le trasformazioni in atto nei terminal e l'usura del lavoro portuale – spiega Tarlazzi – incidono direttamente anche sui dipendenti delle imprese e dei terminal portuali, che con questo emendamento verrebbero esclusi dalle misure necessarie alla loro riqualificazione e ricollocazione e per l'anticipo pensionistico.

"Se l'emendamento non sarà adeguato a tutta la platea dei lavoratori portuali – avverte il Segretario della Uiltrasporti - dopo lo sciopero del 15 dicembre, necessariamente seguirà altra mobilitazione dei lavoratori, bloccando i porti italiani, che sono il volano di sviluppo del Paese.

"Lunedì 13 dicembre il Correttivo porti (del Dlg.169/16) dovrebbe passare in via definitiva in Consiglio dei Ministri – conclude Tarlazzi – nella formulazione condivisa da tutte le parti sociali ed il cui merito va dato soprattutto al Ministro dei Trasporti. A maggior ragione, ci aspettiamo dal Parlamento un'attenta riflessione seguita dall'omologazione dell'emendamento in questione ai contenuti del Correttivo Porti, stoppando in tal modo il ridicolo e il grave danno che diversamente si creerebbe".

Crociere a Venezia, le proposte

VENEZIA - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, sentito il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha pubblicato sul suo sito internet www.port.venice.it (https://www.port.venice.it/it/studi-relativi-alla-crocieristica-venezia.html) la documentazione presentata al "Comitatone" dello scorso 7 novembre in merito al futuro della crocieristica a Venezia.

Nell'area dedicata agli "studi sulla crocieristica" sono stati infatti pubblicati i tre documenti sulla base dei quali è stato scelto un percorso condiviso per ovviare al passaggio delle grandi navi davanti S. Marco.

La decisione di rendere pubblici e consultabili i risultati delle analisi condotte dall'AdSP è dettata dalla volontà di dare massima trasparenza al percorso condiviso dai membri del "Comitatone" e dalla necessità di fare chiarezza e sgombrare il campo da informazioni e interpretazioni errate.

Sono dunque reperibili online i documenti relativi.

A) Analisi Multicriteria delle alternative per la crocieristica a Venezia, a cura degli analisti dell'Autorità di Sistema Portuale. Nel documento vengono messe a confronto le soluzioni disponibili tenendo conto non solo delle condizioni di fattibilità dei progetti ma anche della loro sostenibilità economica in relazione ad una analisi dell'andamento del mercato crocieristico nei prossimi anni (Cruise Orderbook 2017-2026). Il tutto con la dovuta attenzione alla protezione di un'area ad elevata sensibilità ambientale e valenza storico-artistico-culturale qual è Venezia. La procedura utilizzata è quella prevista dalle "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" di cui al DLgs 228/2011. Il modello multicriteri adottato è già stato applicato per la valutazione di altre rilevanti infrastrutture nazionali dal gruppo di trasporti dell'Università IUAV di Venezia.

B) Traffico Marittimo nel Porto di Venezia: Stima della Capacità del Canale Malamocco Marghera, analisi a cura del professor Raffaele Pesenti Università Ca' Foscari di Venezia (Giugno 2017)

C) Perizia esperta indipendente per la validazione della metodologia utilizzata dagli analisti dell'Adsp, della qualità dei dati utilizzati e quindi della coerenza dei contenuti e affidabilità dei risultati ottenuti, curata da DITS (Development & Innovation in Transport System), società nata da uno spin-off della Sapienza Università di Roma (Settembre 2017).

"Trasparenza e dialogo sono alla base dell'agire di questa Autorità di Sistema Portuale - ha dichiarato il presidente Pino Musolino - dopo troppo tempo passato a speculare senza le necessarie informazioni, sul tema della crocieristica a Venezia. Ritengo infatti che solo le decisioni basate su criteri scientifici e analisi approfondite possano portare a scelte consapevoli e di lungo periodo. Scelte che tengano conto della sostenibilità economica e al tempo stesso anche di quella ambientale e sociale. Con questo lavoro, che ha costituito la base per le discussioni e valutazioni del Comitatone, abbiamo voluto dare il nostro contributo sostanziale ad un dibattito che da troppo tempo si era radicalizzato e insabbiato tra scelte discutibili e per niente praticabili e opinioni basate principalmente su congetture. Ben venga ogni discussione, - ha concluso Musolino - anche aspra, tenendo però sempre a mente che questa città deve, per garantirsi un futuro di comunità viva e reale, coniugare sostenibilità e sviluppo economico".

COSÌ CAMBIANO I RUOLI A ROMA

Porti, il ministero imbarca i super-tecnici di Ram Spa

Più potere al team di Cascetta. La scelta non piace a tutti

IL CASO

GIORGIO CAROZZI

GENOVA. Tensioni, inquietudini e palpabili malumori ai piani alti del ministero dei Trasporti: a Roma dirigenti e funzionari di Delrio temono di perdere il controllo del loro lavoro e delle competenze consolidate, che stanno per passare in outsourcing nelle mani di una società esterna. Nel bizzarro arcipelago dello shipping e dei porti, può accadere anche che Ram (Rete Autostrade Mediterranee), società privata a capitale interamente detenuto dal ministero dell'Economia, si appropri per statuto del ruolo e dei compiti di pertinenza istituzionale delle direzioni generali del ministero. Consegnando di fatto enorme potere a Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram e principale consulente dello stesso Delrio, arricchendone il curriculum già lungo un chilometro.

Possibile che le mansioni tipiche della burocrazia ministeriale vengano trasferite all'esterno e che i vari direttori debbano rispondere a una spa privata? Così pare. Ram ha bruciato tutti sul tempo riscrivendo il proprio statuto. E ha scavalcato anche i pareri della Commissione Trasporti, che esaminando il provvedimento "correttivo" sui porti, ha rimandato alla valutazione del governo l'esigenza reale di includere la stessa Ram tra i soggetti che collaborano con la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità portuali. Tra i compiti previsti per la società nel nuovo statuto, spicca la collaborazione con gli uffici del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'indirizzo strategico e lo sviluppo delle infrastrutture. Emerge soprattutto l'alta sorveglianza del ministero stesso sia per la parte di analisi e studi che per quella di predisposizione degli strumenti a supporto della pianificazione e programmazione.

Considerando la complessità dei compiti previsti nel nuovo Statuto di Ram (collaborazione, supporto, affiancamento, svolgimento di attività) a servizio delle Direzioni Generali del mIT in materia di trasporti (stradale, ferroviario e aereo, oltre a quello marittimo), la società privata assume compiti primariamente pubblici che, anche a garanzia dell'operato, dovrebbero essere svolti dalle stesse Direzioni Generali del ministero. Sembra evidente, inoltre, che così delineati i compiti di Ram non sono coerenti con la scelta dello stesso Governo di limitare la possibilità per le Autorità portuali (enti pubblici non economici) di assumere partecipazioni in società funzionali allo svolgimento dei compiti loro assegnati per legge. Tra cui quelli di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle attività esercitate in porto. Insomma, bastone per le Authority e carota per Ram.

Ram era stata costituita nel 2004 con l'obiettivo di realizzare il piano nazionale delle Autostrade del Mare all'interno del più ampio contesto della Rete Trans-Europea dei Trasporti (Ten-T), con specifico riferimento al Corridoio trasversale Motorways of the Sea. Oggi Ram è davvero l'ago della bilancia, una superconcentrazione di poteri affidati al napoletano Ennio Cascetta, professore, docente, consulente, braccio destro di Delrio, stratega dell'unità di missione ministeriale, animatore di Sipotra (Società italiana di politica dei trasporti) e infine presidente della Metropolitana di Napoli.

Porto di Genova Bucci rilancia le authority spa

Il sindaco: "Noi vorremmo farlo, ma non ce lo permettono, ma la nostra battaglia non si ferma"

Il primo a parlarne è stato il presidente dell'authority Paolo Signorini, intervenendo al dibattito sull'autonomia finanziaria dei porti. Più che battersi per recuperare qualche punto di Iva in più dello zero attuale da reinvestire sui moli forse sarebbe più opportuno affidare agli enti portuali una mission sul modello delle società per azioni, ha spiegato Signorini. Garantendo sempre il supremo servizio pubblico alla comunità, le authority spa potrebbero intervenire su iniziative di logistica e di marketing, favorendo il dialogo con quei soggetti privati a cui compete la gestione dei traffici. Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, pur avendo messo il tema dell'autonomia nella sua agenda di lavoro, aveva però dato un colpo di freno all'argomento, vista l'ormai imminente scadenza della legislatura. «E poi – aveva aggiunto – il problema non era da chi questi soldi potevano arrivare, se dallo Stato o dall'Iva, l'importante era che continuassero ad arrivare». Ora è il sindaco Marco Bucci a rilanciare il tema, intervenendo a una serata del Propeller Club.

«Noi vorremmo i porti spa, come avviene in molte altre parti del mondo, e non un ente dipendente da Roma, con tutte le problematiche burocratiche che ne conseguono. Ma non ce lo fanno fare» dice Bucci, con una posizione sostanzialmente in linea con quella del governatore della Liguria Giovanni Toti e di Signorini.

«Ci vorrebbe una Spa pubblica i cui azionisti potrebbero essere il Comune di Genova, la Regione Liguria e anche Regione Piemonte e Regione Lombardia – continua il sindaco – con un cda che deve rendere conto dei risultati raggiunti, e che se non centra gli obbiettivi si dimette, come avviene nelle società private. Io e Signorini andiamo molto d'accordo, ma pensate se invece ci mettessimo a litigare. Non ci sarebbe nessuna autorità in grado di dirimere le controversie: potremmo farci la guerra in eterno bloccando il porto».

La realtà, è cosa nota, è ben diversa. Comune, Regione e Porto lavorano in sintonia, complice anche una convergenza politica sul fronte del centrodestra (Signorini è un tecnico con una lunghissima esperienza al ministero dei Trasporti, ma ha lavorato anche con Toti come segretario generale della Regione). Le partite aperte sono parecchie, dall'armonizzazione dei piani regolatori (quello comunale a quello portuale) al waterfront di levante di Renzo Piano per arrivare fino al futuro dell'Hennebique.

Sulla centralità di Genova nello scacchiere internazionale interviene anche il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci. «Genova – dice – oggi può attrarre armatori internazionali sul proprio territorio, dove non mancano certo le competenze e i servizi: le condizioni ci sono tutte, ma servirebbe un'apposita agenzia per compiere questo lavoro di promozione del territorio». Duci ricorda ciò che accade a Londra «una delle principali piazze armatoriali del mondo», che ora potrebbe veder ridursi il suo ruolo dopo la Brexit. «Molti operatori internazionali che avevano installato la loro sede nella capitale britannica, con la Brexit, sposteranno i loro headquarter per restare all'interno del territorio dell'Unione Europea. In Italia abbiamo una delle tassazioni per gli armatori più favorevoli di tutto il continente, e ora, con la Legge Europea, queste agevolazioni sono state estese alle navi battenti bandiere estere, purché le società che le gestiscono abbiano una stabile organizzazione sul territorio nazionale. Se solo 10 delle compagnie che stanno abbandonando Londra decidessero di installarsi a Genova avremmo un notevole ricaduta occupazionale». Da qui l'esigenza di dar vita a un'apposita agenzia di promozione dell'Italia, e di Genova in particolare, come nuova destinazione. Un compito di cui dovrebbero farsi carico, più che il governo, gli enti locali.

Sulla stessa lunghezza d'onda il presidente Saimare Mino Giachino. «Genova porta d'Europa dovrebbe essere la nuova denominazione e l'obiettivo strategico del porto più importante del nostro Paese – spiega – Nel nome c'è l'obiettivo a cui tutta la comunità portuale e quella genovese dovrebbe lavorare ogni giorno con coerenza. Questyo è l'unico porto che può recuperare gli 800mila container che diretti verso la Pianura Padana, scelgono a causa delle inefficienze logistiche italiane i porti del Nord Europa».

— (massimo minella)

Il porto che verrà l'opera-simbolo è la nuova diga per le mega-navi

MASSIMO MINELLA

NOVANTA milioni di euro già programmati per il 2018 con l'obiettivo di completare o mettere sulla rampa di lancio progetti-chiave per lo sviluppo del megaporto Genova-Savona nato dalla riforma Delrio.

La programmazione del 2018, infatti, si attesta sui 90 milioni di euro e prevede alcune opere fondamentali per la crescita come il completamento del riempimento tra i ponti Ronco e Canepa e un primo lotto di dragaggi nell'area di Sampierdarena e la nuova torre piloti nell'area della Fiera di Genova.

«Per lo scalo di Savona-Vado sono previsti interventi sulla cornice di viabilità urbana e portuale in attuazione di quanto previsto dell'accordo di programma relativo alla realizzazione della piattaforma di Vado Ligure — si spiega a Palazzo San Giorgio — Inoltre sono a bilancio lavori per il polo petrolifero di Vado per 8 milioni di euro e il ripristino ad uso operativo dei due maggiori capannoni situati nel bacino di Savona».

Ma la partita-chiave che si andrà a giocare il prossimo anno è quella delle grandi infrastrutture, fondamentali per far fronte al gigantismo navale, con mezzi sempre più grandi che quindi necessitano di maggiori spazi di evoluzione e di movimento. Una sfida decisiva dal punto di vista della competizione globale, che rimanda però anche ai temi della sicurezza, da garantire sempre ai massimi livelli.

Nel bilancio di previsione 2018 ci sono infatti 23 milioni destinati ad "acquisizioni di beni immateriali" fra cui spiccano per 14,7 milioni la progettazione della nuova diga del porto di Genova e 3 milioni di progettazione della diga a corredo della piattaforma di Vado.

Il comitato di gestione ha anche approvato SI l'aggiornamento delle linee di indirizzo per l'avvio della procedura di assegnazione in concessione del servizio dei bacini di carenaggio.

Si fa finalmente chiarezza sull'utilizzo di questi spazi con il 4 e il 5 che saranno dedicati alle navi mercantili mentre i bacini 1, 2 e 3 saranno dedicati al servizio della grande diportistica degli yacht. Resto fermo il principio del mantenimento del servizio pubblico da parte di chi si aggiudicherà la gara. Uno specifico regolamento stabilisce che almeno uno dei bacini per settore dovrà essere sempre lasciato al pubblico servizio. Gli altri potranno essere assegnati a singoli operatori in uso esclusivo per un periodo massimo di cinque anni. La concessione avrà una durata di 25 anni e si prevede che il bando di gara potrà essere pubblicato entro l'anno.

Prosegue infine il percorso di riorganizzazione e di crescita all'interno della struttura di Palazzo San Giorgio. Sono stati infatti approvati dal comitato di gestione «nuovi strumenti di valutazione del personale in relazione a specifici obiettivi che saranno definiti dall'amministrazione supportata in tale compito da un organismo di valutazione interna, già individuato». Un elemento di novità assoluta introdotto dall'autorità presieduta da Paolo Signorini che prevede anche di poter assumere nel 2018 trentacinque nuovi addetti, destinati principalmente alle strutture tecniche.

Protesta a Genova (con i fumogeni) dei lavoratori portuali

GENOVA - Sono stati i fumogeni dei lavoratori portuali ad accompagnare l'inizio dell'incontro, a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di Sistema portuale di Genova e Savona richiesto dai consoli della Compagnia unica Paride Batini e della Pietro Chiesa, assieme ai sindacati, per

(continua in ultima pagina)

Protesta a Genova

discutere l'inserimento in Compagnia dei soci della Pietro Chiesa, circa 25 lavoratori a rischio per la crisi delle rinfuse, e la regolarizzazione di una cinquantina di lavoratori interinali.

Per i lavoratori della Pietro Chiesa 24 soci e cinque dipendenti che potrebbero entrare in Compagnia, manca ancora il via libera dell'AdSp anche se, spiega il console, Antonio Benvenuti, il lavoro non manca e, proprio in queste ore al terminal Vte servirebbe personale.

Ma al problema dei "Carbunin" si aggiunge anche quello dei lavoratori interinali della Compagnia unica, una cinquantina di persone tutte giovani e molto professionalizzate, che fanno una media di 15 mila giornate all'anno e che da dieci anni attendono la possibilità di diventare soci. Per loro il percorso potrebbe essere quello di un tempo determinato, come soci speciali, che non influirebbe sulla pianta organica della Compagnia, ma anche per questo serve il via libera dell'Authority.

I rappresentanti dei lavoratori, quindi, dopo essere stati ricevuti dal direttore generale, hanno incontrato il presidente, Paolo Emilio Signorini.

Con Brexit armatori da Londra a Genova?

GENOVA - «Genova oggi può attrarre armatori internazionali sul proprio territorio, dove non mancano certo le competenze e i servizi: le condizioni ci sono tutte, ma servirebbe un'apposita agenzia per compiere questo lavoro di promozione del territorio». A lanciare l'idea è stato il

(continua in ultima pagina)

Con Brexit armatori

presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, in occasione di un evento dell'International Propeller Club Port of Genoa, in tema di governance portuale.

«Londra è una delle principali piazze armatoriali del mondo, ma molti operatori internazionali che avevano installato la loro sede nella capitale britannica, con la Brexit, sposteranno i loro headquarter per restare all'interno del territorio dell'Unione europea" ha spiegato Duci.

«In Italia abbiamo una delle tassazioni per gli armatori più favorevoli di tutto il continente, e ora, con la Legge Europea, queste agevolazioni sono state estese alle navi battenti bandiere estere, purché le società che le gestiscono abbiano una stabile organizzazione sul territorio nazionale».

Per il numero uno degli agenti marittimi, si tratta quindi di un'occasione irripetibile: «Se solo dieci delle compagnie che stanno abbandonando Londra decidessero di installarsi a Genova avremmo un notevole ricaduta occupazionale».

Per attrarre questi armatori, però, servirebbe un'apposita agenzia che si incaricasse di promuovere l'Italia, e Genova in particolare, come meta appetibile, «e non possiamo aspettarci - ha aggiunto Duci - che lo faccia il Governo di Roma. Le amministrazioni locali sarebbero pronte a investire in un'iniziativa di questo tipo? ».

Una sfida che il sindaco Marco Bucci, presente all'incontro, ha subito raccolto: «E' un'ottima idea, che dobbiamo assolutamente mettere in pratica. Se non lo farà la Regione Liguria dovrà farlo la città di Genova, ma è un'occasione che va sfruttata».

Il sindaco ha poi espresso una sua posizione, condivisa dal governatore Giovanni Toti e dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Paolo Emilio Signorini: «Noi vorremmo i porti Spa, come avviene in molte altre parti del mondo, e non un ente dipendente da Roma, con tutte le problematiche burocratiche che ne conseguono. Ma non ce lo fanno fare. Ci vorrebbe una Spa pubblica i cui azionisti potrebbero essere il Comune di Genova, la Regione Liguria e anche Regione Piemonte e Regione Lombardia. Con un Cda che deve rendere conto dei risultati raggiunti, e che se non centra gli obbiettivi si dimette, come avviene nelle società private».

Un assetto ben diverso da quello attualmente in vigore, disegnato dalla riforma del sistema portuale firmata dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio: «Io e Signorini - ha assicurato il sindaco - andiamo molto d'accordo, ma pensate se invece ci mettessimo a litigare. Non ci sarebbe nessuna autorità in grado di dirimere le controversie: potremmo farci la guerra in eterno bloccando il porto».

Scenario ovviamente solo ipotetico, poiché Bucci assicura di stare lavorando in stretta collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale per «creare una maggiore sintonia tra il Piano regolatore portuale e il Piano regolatore della città. Ci sono aree che sostanzialmente attengono a entrambi gli ambiti, come l'Hennebique o il waterfront di levante».

Infine il primo cittadino ha anche dichiarato di ritenere «un dovere delle amministrazioni locali chiedere che una parte del gettito fiscale prodotto dal porto resti sul territorio. A Trieste, che è parte di una Regione a statuto speciale, questo già succede: noi come possiamo competere se non abbiamo le stesse regole? ».

Bucci ha inoltre affermato che Genova può «diventare la prima città del Mediterraneo, puntando su tre pilastri: il turismo, l'alta tecnologia e le attività portuali e logistiche. Il mare per noi è una risorsa straordinaria, uno strumento di competitività che oggi però non stiamo sfruttando al massimo. Siamo lo sbocco naturale del Nord Italia, ma anche della Svizzera e della Germania meridionale, ma oggi movimentiamo solo il 35% del traffico generato da questa macro-regione». Secondo il sindaco ci sono «enormi margini di miglioramento. Potremo raddoppiare i traffici e attrarre in città almeno 100/150.000 persone, che è il nostro obiettivo».

Per farlo, il sindaco è convinto sia necessario intervenire sulle infrastrutture a mare (la nuova diga, i bacini di carenaggio, banchine più efficienti), su quelle a terra (terzo valico, collegamenti ferroviari, treni da 750 metri) e sulle infrastrutture digitali, «ma serve anche un cambio di mentalità di tutta la classe dirigente locale: gli imprenditori che devono fare squadra e l'amministrazione che deve sapere rispondere in modo molto più rapido ed efficiente alle necessità degli operatori privati». Per Bucci, infatti, «perdere tempo vuol dire perdere traffici».

All'incontro del Propeller ha partecipato anche il presidente di Saimare, l'ex sottosegretario ai Trasporti, Mino Giachino, sintetizzando in tre punti, il programma di rilancio per Genova.

1) Genova porto d'Europa: dovrebbe essere la nuova denominazione e l'obiettivo stategico più importante per la comunità portuale, per garantire alle aziende europee collegamenti con Africa ed Oriente. Unico scalo in grado di recuperare gli 800 mila containers che diretti verso la pianura Padana, scelgono i porti del Nord Europa a causa delle inefficienze italiane.

2) Trasformazione in Spa delle Autorità portuali: con azionisti il Comune e le Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia, per avere una struttura più funzionale.

3) Genova centro di promozione: dei rapporti economici e di amicizia tra Italia, Europa ed Africa.

«Genova - ha concluso Giachino - potrebbe dedicare una delle sue bellissime ville all'Istituto Italia-Africa».

The Meditelegraph

«Piano della logistica, luci e ombre 2 anni dopo»

Genova - Botta (Spediporto): «Rispettato l'impegno sulla piattaforma digitale, ma non quello sullo sportello unico doganale»

Genova - Sono passati più di due anni da quando, nel luglio del 2015, il governo approvò il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Psnpl). Un percorso cominciato con il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Maurizio Lupi, e portato a compimento dal suo successore, Graziano Delrio. **Il piano si articola in tre macro-aree e una decina di obiettivi, ma porta con sé un numero anche più alto di impegni.** A che punto è la realizzazione di questi impegni? Secondo Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, fra i temi che più interessano la categoria degli spedizionieri quello a cui è stato dato maggiore impulso è la digitalizzazione, mentre preoccupa lo stallo sullo sportello unico doganale.

«Il piano - ricorda Botta - si articola su tre macro-aree: la semplificazione amministrativa, gli investimenti in infrastrutture e il sostegno all'import-export».

Spediporto ha recentemente partecipato a una missione in Far East. **«In Cina abbiamo verificato un grande interesse per capire Genova e l'Italia, che sono diventati un punto di riferimento della Belt and road initiative.** Vogliono capire quali sono gli scali sui quali scommettere. la posizione geografica non basta più, cercano l'efficienza». Due pilastri del Piano nella ricerca di efficienza sono la Piattaforma logistica e lo Sportello unico doganale, ma i due progetti stanno seguendo destini differenti, come spiega ancora il direttore degli spedizionieri genovesi.

The Meditelegraph

Porto di Genova, anche Bucci vuole trasformare l'Authority in Spa

Genova - Il sindaco del capoluogo ligure: «Ci vorrebbe una Spa pubblica i cui azionisti potrebbero essere il Comune di Genova, la Regione Liguria e anche Regione Piemonte e Regione Lombardia».

Genova - **«Noi vorremmo i porti Spa, come avviene in molte altre parti del mondo, e non un ente dipendente da Roma, con tutte le problematiche burocratiche che ne conseguono.** Ma non ce lo fanno fare». Lo afferma il sindaco di Genova Marco Bucci, in occasione di un evento organizzato dall'International Propeller Club Port of Genoa, in tema di governance portuale. La sua posizione è allineata a quella del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini, che hanno più volte manifestato il loro pensiero a riguardo. **«Ci vorrebbe una Spa pubblica i cui azionisti potrebbero essere il Comune di Genova, la Regione Liguria e anche Regione Piemonte e Regione Lombardia. Con un cda che deve rendere conto dei risultati raggiunti, e che se non centra gli obbiettivi si dimette, come avviene nelle società private».**

Un assetto ben diverso da quello attualmente in vigore, disegnato dalla riforma del sistema portuale firmata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio: «Io e Signorini - ha assicurato il sindaco - andiamo molto d'accordo, ma pensate se invece ci mettessimo a litigare. Non ci sarebbe nessuna autorità in grado di dirimere le controversie: potremmo farci la guerra in eterno bloccando il porto». **Scenario ovviamente solo ipotetico,** poichè Bucci assicura di stare lavorando in stretta collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale per «creare una maggiore sintonia tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano Regolatore della città. Ci sono aree che sostanzialmente attengono a entrambi gli ambiti, come l'Hennebique o il waterfront di levante». Infine il primo cittadino ha anche dichiarato di ritenere «un dovere delle amministrazioni locali chiedere che una parte del gettito fiscale prodotto dal porto resti sul territorio. A Trieste, che è parte di una regione a statuto speciale, questo già succede: noi come possiamo competere se non abbiamo le stesse regole?».

La Repubblica

Genova, il portavoce di Casapound che inneggia a Mussolini ma prendeva lo stipendio dagli ebrei

Gabriele Parodi è un manager della compagnia Messina. La società: "Mai finanziato i suo partito"

Nelle scorse settimane un volantino anonimo, firmato "Lavoratori del porto di Genova" chiedeva l' intervento di Assiterminal e Confindustria ipotizzando due situazioni: la prima che la compagnia di navigazione Messina potesse finanziare Casa Pound; la seconda che un alto dirigente della stessa società fosse un esponente di primo piano di Casa Pound. Alla prima indiscrezione rispondono così i fratelli Messina: "Non abbiano nessuna tessera di partito e non abbiamo mai finanziato Casa Pound". Più interessante, e per certi versi sorprendente, invece, il secondo punto. La foto è tratta dal sito ship2shore.it . Parodi è ritratto in primo piano a sinistra in occasione di una riunione di manager del settore marittimo Condividi.

Darsena, il futuro comincia ora Draghe al lavoro per gli escavi

Corsini (Authority): «Necessari quasi due anni di scartoffie per far partire un intervento di un mese»
Intanto il big Msc manda un'altra portacontainer da 9mila teu che sfora i limiti storici del nostro scalo

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Finché l'espansione del porto non ridisegnerà daccapo fondali e dighe foranee, nel porto di Livorno si entra solo dall'imboccatura sud protetta dalla Diga della Vegliaia: l'ingresso nord ha fondali troppo bassi per gran parte dei traffici. Inutile dire che diventa vitale la manutenzione della "bocca" dalla quale entrano e escono 7-8mila navi ogni anno. Ecco perché dalla Terrazza Mascagni si vede al lavoro quell'accoppiata di grosse draghe, lunghe oltre cento metri entrambe: l'una è la Amazone battente bandiera belga e l'altra è la Brueghel, belga.

La prima viene utilizzata nelle zone dove il fondale è roccioso o comunque duro, l'altra compie l'escavo aspirando i sedimenti dal fondale: il loro campo base è al pontile 12. È da lì che, tramite una condottura, fanghiglia e detriti vengono spediti nelle vasche di colmata (che, a ridosso della attuale Darsena Toscana, rappresentano la base sulla quale sarà realizzata la futura maxi-Darsena).

La coppia di draghe sono in azione già da giorni: hanno il compito di portare a meno 15 metri la profondità dei fondali in questo tratto di mare che conduce all'interno del porto (ma in Darsena Toscana non si può scendere più giù di meno 13, com'è noto, perché è a quella profondità che sono basate le banchine).

«I lavori andranno avanti fino a fine anno», spiega il presidente dell'Authority **Stefano Corsini**: l'intervento era in agenda già nel 2016 nel piano degli investimenti, in aprile dello scorso anno era stato deliberato ma la gara d'appalto è arrivata solo un anno più tardi. «Ci vuole più tempo sul fronte della burocrazia che per fare il lavoro vero e proprio: non è la prima volta che succede», dice Corsini. «Bisogna rimediare, e qualche passettino in avanti col nuovo Codice degli Appalti è possibile: puntiamo alla Darsena Europa sì, ma intanto facciamo quanto possibile per limare le strozzature fisiche che limitano l'accessibilità e gestire la fase di transizione. Come? Da un lato, con gli escavi e dall'altro con il microtunnel e l'allargamento del canale di accesso».

Non è un caso, dunque, che ieri ancora una volta la Msc abbia inviato una propria nave portacontainer (Msc Adelaide) lunga 300 metri e larga 48, quasi 9mila teu. Ovviamente non a pieno carico, visto che il pescaggio teorico è di 14,5 metri mentre ieri quello reale era a 9,2. Comunque, come riferisce la Capitaneria, sono stati movimentati 350 container: è l'ennesima volta che il gigante Msc compie questo test con le autorizzazioni in deroga. È un aspetto importante perché conferma l'interesse per il porto di Livorno già annunciato dal numero uno del gruppo **Gianluigi Aponte**.

I nuovi incarichi

adesso
Guerrieri
glio Giuntoli
ollastrini

Porto 2000, presto l'assegnazione A febbraio il passaggio delle quote

Fatte le nomine, si attende il responso dell'avvocatura dello Stato

di ANTONIO FULVI

PORTO 2000, avanti adagio, quasi indietro. La vecchia battuta marinaresca calza perfettamente, almeno nei tempi fino ad oggi. Ma forse, con la nomina del nuovo vertice avvenuta con l'assemblea di martedì scorso (presidente Luciano Guerrieri, consiglieri Piarluigi Giuntoli e Maria Gloria Giani Pollastrini) sta per maturare anche l'assegnazione definitiva della gara. Che è stata provvisoriamente vinta dalla joint-venture costituita dalle società dei grandi gruppi armatoriali Onorato e Mediterranean Shipping Company, ma che è ancora impelagata nelle verifiche di legge dell'antitrust e dell'anti-corruzione. Perchè ipotizziamo una prossima conclusione della gara con l'assegnazione definitiva?

PERCHÈ, stando ad alcune indiscrezioni da buona fonte, nella complicata e farraginosa verifica dei casellari giudiziari dei vari personaggi che rappresentano le società vincitrici, era nato un dubbio interpretativo che ha spinto l'Autorità portuale di Stefano Corsini a chiedere un parere all'avvocatura di Stato. E questo parere potrebbe arrivare – continuano le indiscrezioni che abbiamo raccolto ieri – già prima della fine dell'anno, liberando la commissione giudicatrice dell'Authority e della Camera di Commercio da ogni dubbio procedurale. A quel punto la gara diventerà ufficialmente assegnata e decorreranno i 45 giorni di legge per eventuali ricorsi. Trascorso anche questo termine – e siamo comunque già a metà febbraio, nella migliore delle ipotesi – avverrà il passaggio delle quote, subordinato però alla definizione di tutti i dettagli relativi all'offerta dei vincitori, che come noto si è articolata non solo su un valore economico, ma anche e specialmente su un piano di investimenti da almeno 90 milioni di euro, «spalmati» in una concessione di almeno 20 anni, eventualmente allungabile. Morale: occorreranno almeno un altro mese o forse più perchè il gruppo delle aziende vincitrici della gara possa entrare formalmente in possesso delle quote e quindi indire la prima assemblea del nuovo assetto.

FINO a quella data rimarrà in funzione il nuovo consiglio nominato nei giorni scorsi con la presidenza di Luciano Guerrieri, la conferma del rappresentante della Camera di Commercio Pierluigi Giuntoli e la nomina da parte di Corsini di Gloria Giani per l'AdsP. Ovviamente una volta passate le quote alla joint-venture Onorato/Msc sarà la nuova assemblea a decidere se mantenere l'attuale consiglio in tutto o in parte. La domanda che è nata martedì scorso si riferisce al perchè le nomine provvisorie quando la gara non è stata ancora definita. La risposta – dicono a palazzo Rosciano – è nella necessità di coprire una 'vacatio' creata dalle dimissioni di Provinciali e della Morucci collegate all'entrata in vigore il 1 agosto scorso della legge Madia sulle partecipate. Doveva essere fatto prima ma si aspettava la definizione della gara, poi non si è potuto aspettare di più per non rischiare.

Il Telegrafo

LO SCALO CHE CAMBIA A GENNAIO FINE DEGLI INTERVENTI

Lavori di dragaggio senza sosta Bocca sud: il canale verrà allargato

DUE GRANDI draghe sono al lavoro ventiquattr'ore, senza soluzione di continutà, sulla bocca sud dell'avamporto per completare l'approfondimento e l'allargamento del canale di accesso al porto. È la seconda grande operazione – insieme a quella in atto nella 'strettoia' del Marzocco per approfondirla ed allargarla spostando i tubi dell'Eni – per migliorare l'accessibilità delle grandi navi all'area industriale e in particolare alla Darsena Toscana. Con l'arrivo, martedì scorso, della seconda draga, la 'Amazone', è cominciato a pieno ritmo il dragaggio della bocca sud del porto, che dovrà togliere almeno altri 300 mila metri cubi di fanghi per approfondire il canale di accesso allargando anche il raggio della curva, particolarmente utile alle grandi navi in uscita. Nei giorni scorsi aveva già cominciato ad operare la draga olandese 'Breughel', un mezzo particolarmente efficiente che con una potente 'succhiante' ripulisce il fondale e deposita il fango in una stiva che viene poi ciclicamente vuotata all'accosto 13 della Darsena Petroli, dove una condotta porta i materiali alla vasca di colmata. Il dragaggio era stato rinviato per non interferire – con il conseguente sollevamento di fanghi che si sarebbero allargati causa le correnti – con la stagione balneare lungo la costa.

LE OPERAZIONI dovrebbero completarsi entro il gennaio, dando all'avamporto una migliorata accessibilità per le navi di maggior pescaggio e a quelle che richiedono un maggior raggio di evoluzione, specialmente in uscita. Il tutto, in attesa che possa eventualmente essere programmata anche un'operazione ancora più determinante, l'accorciamento della diga curvilinea a sud per almeno un centinaio di metri. Operazione quest'ultima più volte suggerita dagli esperti ma ancora a livello di pura ipotesi. Con il nuovo dragaggio della bocca sud, si migliora anche l'accessibilità per le grandi car-carries. Che il presidente dell'Ap ha definito come uno dei traffici su cui puntare, con i ro/ro, perla crescita del porto.

A.F.

E' la sesta fullcontainer con capacità da 9mila teu

Una nuova mega unità della Msc al terminal Lorenzini di Livorno

LIVORNO - Le buone condizioni meteorologiche presenti ieri mattina nell'area portuale, con mare calmo e solo sette nodi di vento, hanno consentito l'ingresso in porto della nave porta container "Msc Adelaide", come già accaduto nelle corse settimane ad altre sei unità della compagnia della famiglia Aponte. Autorizzato dalla Capitaneria di porto, il cargo, con due piloti a suggerire la manovra al comando di bordo, ha attraversato il punto critico del canale di accesso alla darsena Toscana accompagnato da tre rimorchiatori, ormeggiando intorno alle 9.30 all'accosto 15B del terminal Lorenzini.

(continua in ultima pagina)

Nuova mega unità Msc

Con i suoi 300 metri di lunghezza, poco più di 48 di larghezza, con una capacità di quasi 9.000 teu, la "Msc Adelaide" è stata, come già detto, la sesta porta contenitori della flotta Msc di queste dimensioni a fare scalo nel porto labronico (dopo "Judith", "Vita", "Meline", "Agadir" e "Azov") e che entra in porto alle condizioni stabilite dall'Autorità marittima, in deroga alla regolamentazione portuale.

Condizioni in termini di sicurezza - sottolinea la Capitaneria di porto guidata dal contrammiraglio Giuseppe Tarzia - che non limitano il traffico, ma anzi costituiscono un volano per lo sviluppo economico del porto.

I 350 container movimentati, sono la prova di un'ormai stabile e regolare linea di traffico commerciale con il Sudamerica che come noto, sembrava destinato a toccare altri scali, se non fossero intervenuti gli investimenti privati e la collaborazione dei terminalisti Lorenzini e Tdt.

Porto2000: Guerrieri sostituisce Provinciali

di Renato Roffi

LIVORNO - Dunque, finalmente qualcosa si è mosso nella strana (definizione diplomaticamente morbida) vicenda della così detta privatizzazione della Porto di Livorno 2000, la società che gestisce il traffico delle navi da crociera nello scalo livornese; del

(continua a pagina 11)

Luciano Guerrieri

Porto2000: Guerrieri

resto, dopo quasi otto mesi dall'aggiudicazione provvisoria dello scorso 6 Aprile, un segnale doveva pure essere dato.

Così, proprio come se si fosse voluto mostrar di interrompere, almeno *pro forma*, il sempre più inusitatamente esteso regime di aggiudicazione provvisoria instaurato *ex* art. 16 del disciplinare di gara, si è proceduto, per l'intanto, alla sostituzione dei vertici dell'azienda, probabilmente sollecitata *ex pactis*. Il polivalente segretario generale dell'AdSp, dottor Massimo Provinciali e la consigliera Francesca Morucci hanno quindi fatto spazio a Luciano Guerrieri e a Gloria Giani; il primo, ampiamente pronosticato e carico di esperienza di amministrazione portuale e marittima per aver retto [redacted] di Piombino per otto anni più un lungo periodo come commissario, la seconda titolare di un'impresa di spedizioni.

La Porto di Livorno 2000, comunque continua faticosamente a percorrere a passo di lumaca zoppa il cammino verso la privatizzazione imposta dalla legge 84/94 e a vivere in quella sorta di limbo determinato dall'interminabile *status* di società "aggiudicata provvisoriamente" che, secondo certe voci (autorevoli) circolanti insistentemente, potrebbe protrarsi fino al Febbraio del prossimo anno e addirittura oltre giungendo perfino a superare l'anno, limite non soltanto psicologico, ma anche della decenza. Mai si è visto, infatti alcunché di simile!

Il periodo normalmente intercorrente fra l'aggiudicazione provvisoria e quella definitiva dovrebbe, in sostanza, servire alla commissione di gara per una ulteriore e più accurata verifica dei documenti e delle certificazioni presentate dal o dai vincitori e, per solito, si svolge in tempi ragionevoli contenuti nell'arco di uno o due mesi.

Quanto sta accadendo per la *ex* (chi può dirlo?) partecipata dell'Autorità di Sistema portuale dell'alto Tirreno sembra fare veramente storia a sé, ma, negli ultimi anni, abbiamo imparato a non stupirci più neppure dell'indifferenza generale che avviluppa e protegge certi fenomeni. Non è, poi, neppure da escludere che possa esservi qualcuno che in cuor proprio coltivi la speranza di un dissolvimento nel nulla e che le responsabilità possano essere scaricate su altre spalle, magari su quelle dell'amministrazione comunale, almeno per la parte relativa alla pianificazione di sua competenza. Si tratta certo di fantasticherie alimentate dall'anomalia temporale dei fatti in questione, quel che è ormai certo è che Guerrieri e la deuteragta Giani dovrebbero, comunque, gestire il transito (se vi sarà) della società in mani private ed è assai probabile e, per molti aspetti, anche auspicabile, che il primo possa continuare anche dopo a porre la sua esperienza manageriale e, perché no?, anche politica al servizio della Porto 2000 che, per la città e il territorio di Livorno, rappresenta un fattore economico di tutto rispetto.

Corriere Marittimo

Livorno: Entrata in porto MSC "Adelaide" la maxi nave della linea Sud America

LIVORNO – Le buone condizioni meteorologiche di stamane, solo sette nodi di vento, hanno permesso l'ingresso in porto della nave porta container MSC Adelaide. Autorizzato dalla Capitaneria di porto, il cargo, con due piloti a suggerire la manovra al comando di bordo, ha attraversato il punto critico del canale di accesso alla darsena Toscana accompagnato da tre rimorchiatori portuali, ormeggiando intorno alle 9.30 all'accosto 15B del terminal Lorenzini.

300 metri di lunghezza, poco più di 48 di larghezza, con una capacità di quasi 9.000 TEU, è la sesta MSC che solca il porto labronico (dopo Judith, Vita, Meline, Agadir e Azov) e che entra in porto alle condizioni stabilite dall'Autorità marittima, in deroga alla regolamentazione portuale. Condizioni in termini di sicurezza che non limitano il traffico, anzi costituiscono un volano per lo sviluppo economico del porto. I 350 container movimentati he sono prova di un'ormai stabile e regolare linea di traffico commerciale con il Sud America.

Il Tirreno

due giorni al lem

Le banchine di dopodomani: in conclave esperti e imprese

LIVORNOÈ in agenda per il 14 e il 15 dicembre al Lem il triplo round di incontri con cui mediante tavoli di lavoro il circolo Pd economia del mare fissa lo sguardo su tre aspetti specifici da approfondire: 1) su cosa sia più opportuno puntare fra la zona franca e la zona economica speciale (Zes); 2) come affrontare le eventuali contraddizioni del rapporto fra l' indispensabile innovazione e l' invecchiamento della popolazione lavorativa; 3) quale sia l' evoluzione del sistema crociere e, adesso che il porto ha deciso di riservargli ampi spazi, quel che deve fare la città per coglierne al volo le opportunità che genera.

«Vogliamo aprire una discussione sul futuro della portualità - dice Jari de Filicaia a nome degli organizzatori - guardando al di là del localismo per vedere cosa si sta muovendo e su cosa si può puntare. Anche perché sono in vista grandi cambiamenti».

Ne parleranno, fra gli altri, figure di primo piano come il viceministro delle infrastrutture e trasporti Riccardo Nencini e la sottosegretaria all' ambiente Silvia Velo, esperti di rango come Zeno D' Agostino (che all' Authority di Trieste è riuscito a far decollare la zona franca), Ernesto Carbone (alto funzionario delle Dogane) o Omrine Wilson (che nel porto di Rotterdam è project manager nel settore innovazione).

Non mancheranno gli operatori locali come Averardo Grifoni (Lorenzini Terminal) e Mauro Evangelisti (Gas & Heat) o anche uomini d' impresa che operano qui ma hanno responsabilità nazionali (come Nereo Marcucci di Confetra, Luca Becce diTdt e Roberto Alberti di Fedespedi), senza contare i vertici istituzionali (il sindaco Filippo Nogarin e per l' Authority il presidente Stefano Corsini e il segretario generale Massimo Provinciali).

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

In crescita il traffico containerizzato nei porti di Napoli e Salerno

Forte diminuzione dei crocieristi, ma nel 2018 è attesa una ripresa

Nei primi dieci mesi del 2017 il porto di Salerno ha movimentato 12,6 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +16,8% rispetto a 10,8 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-ottobre dello scorso anno. Le merci allo sbarco sono ammontate a 6,4 milioni di tonnellate (+21,1%) e quelle all'imbarco a 6,1 milioni di tonnellate (+12,6%).

La gran parte del traffico movimentato globalmente dal porto salernitano è costituita da merci varie che nei primi dieci mesi di quest'anno si sono attestate a 12,5 milioni di tonnellate (+16,8%), di cui 7,0 milioni di tonnellate di rotabili (+23,7%), 4,6 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+11,7%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 373mila teu (+15,2%) - di cui 278mila pieni (+15,6%) e 12mila vuoti (+14,3%) - e 842mila tonnellate di altre merci varie (-3,4%). Nel settore delle rinfuse solide il traffico è stato di 107mila tonnellate (+13,1%).

Nei primi dieci mesi di quest'anno il traffico dei passeggeri nel porto di Salerno è stato di 666mila persone (+24,3%). Nel segmento delle crociere i passeggeri sono stati 65mila (-41,1%).

Relativamente al porto di Napoli, che come Salerno è gestito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, l'ente non ha reso noto il volume totale delle merci movimentato nei primi dieci mesi del 2017, ma solo dati sulla movimentazione dei container e sul traffico dei passeggeri e delle rinfuse liquide.

Nel porto napoletano il traffico containerizzato è stato pari a 429mila teu (+7,5%), di cui 222mila teu allo sbarco (+8,8%) e 208mila teu all'imbarco (+6,1%). Complessivamente i contenitori in trasbordo sono stati 24mila (+425,2%), mentre il traffico di import-export è stato di 406mila teu (+2,7%), di cui 319mila teu pieni (+3,6%) e 86mila teu vuoti (-0,6%).

Nel comparto dei passeggeri il traffico nel porto di Napoli è stato di 6,1 milioni di persone (+2,8%), di cui 5,3 milioni di passeggeri dei servizi locali (+2,9%). Nel settore delle crociere il totale è stato di 872mila passeggeri (-31,6%).

Nel segmento delle rinfuse liquide il traffico ha totalizzato 4,1 milioni di tonnellate, con un calo del -5,2% sul periodo gennaio-ottobre del 2016 e con un andamento differenziato tra i diversi prodotti movimentati nel porto di Napoli: il gas naturale liquefatto è aumentato del +16,4% essendo ammontato a 865mila tonnellate; in calo, invece, i prodotti petroliferi raffinati (-9,3%) e le altre rinfuse liquide (-12,8%).

Relativamente al trend negativo del traffico crocieristico nei due porti campani, l'AdSP del Mar Tirreno Centrale ha specificato che le previsioni per il 2018 indicano che complessivamente tra Napoli e Salerno il traffico sarà di oltre 1,1 milioni di crocieristi, con una ripresa rispetto al 2017.

Collaborazione a supporto delle imprese

Firmata intesa Banco Napoli e AdSp adriatico meridionale

Francesco Guido e Ugo Patroni Griffi siglano l'accordo

BARI - Nella sala Consiglio del rettorato del Politecnico di Bari, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il direttore generale del Banco di Napoli, Francesco Guido, hanno sottoscritto un accordo di collaborazione finalizzato a supportare le imprese che operano con l'Ente portuale nelle attività finanziarie e di investimento.

L'accordo, peraltro previsto dal cosiddetto Decreto Sud (DL n. 91 2017) che, per favorire la crescita economica nelle aree del Mezzogiorno, introduce l'istituzione delle Zes, è volto a sostenere le imprese aggiudicatarie di opere appaltate dall'AdSp nella realizzazione del Piano

(continua a pagina 11)

Firmata intesa

operativo triennale di investimenti, attraverso un contributo diretto dell'Istituto bancario.

Su queste prospettive l'Autorità di Sistema e il Banco di Napoli Meridionale oggi hanno firmato l'intesa per assistere finanziariamente le imprese assegnatarie di appalti per le opere portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati e gli altri supporti finanziari correlati all'impianto dei cantieri. L'accordo inoltre prevede consulenze finanziarie del gruppo Intesa Sanpaolo, alle imprese che si candideranno quali investitori nelle Zes e consentirà una stretta collaborazione al fine di sostenere la mission delle nuove AdSp del Mezzogiorno perché garantiscano al sistema manifatturiero del Meridione nuove capacità di intercettare flussi commerciali internazionali, per i quali il Banco di Napoli mette a disposizione 1,5 miliardi di euro.

Il presidente dell'AdSp del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha sottolineato come «attraverso l'accordo» saranno garantiti «sostegno e consulenza alle imprese che attualmente operano nelle nostre aree portuali e retro-portuali, comunque inserite nella Zes e, al contempo, favoriremo l'interesse di potenziali nuovi stakeholders, anche stranieri che, in virtù dei numerosi servizi offerti, saranno invogliati a investire nei nostri porti. Con l'Istituto di credito intendiamo avviare un percorso sinergico, finalizzato a rendere sempre più appetibili le nostre aree portuali e retro-portuali a nuove forme di investimento. Adeguato supporto finanziario, infrastrutturazione e semplificazione delle procedure, agevolando le aziende, costituiscono un volano concreto per lo sviluppo economico di un territorio».

Mentre Francesco Guido, ha posto l'attenzione sul «valore delle Zes che va oltre i forti benefici fiscali e le procedure semplificate di cui possono godere gli investimenti realizzati al loro interno. Devono infatti essere punto di sviluppo e di aggregazione delle imprese del territorio votate all'export. È importante, affinché siano strumento di effettivo valore, che le Zes siano punto nodale del sistema produttivo».

Le imprese, inoltre, avranno la possibilità di trasferire o di farsi anticipare i crediti maturati nei confronti dell'AdSp, anticipi o cessioni del credito, direttamente dalla banca in modo da rafforzare la garanzia del puntuale adempimento delle obbligazioni assunte dall'azienda. Le aziende che investiranno nelle Zes in Italia potranno avere: procedure semplificate per adempimenti burocratici e per l'accesso alle infrastrutture; credito di imposta in relazione agli investimenti pari al 50% per ogni progetto. Le aziende dovranno però mantenere l'attività nella Zes per almeno 7 anni.

In aumento il traffico a Napoli e Salerno

NAPOLI - I dati relativi ai primi dieci mesi del 2017 confermano la tendenza positiva e la continuità della crescita delle principali componenti di traffico nei porti di Napoli e Salerno rispetto al 2016. E' quanto si legge in una nota dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale.

Il settore commerciale guida questa fase di ripresa, facendo registrare un aumento nel traffico container dell'AdSp pari al 10,93% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, con un totale complessivo di contenitori movimentati pari a 802.084. Nel porto di Napoli la crescita è del 7,46% (429.466 teu movimentati nei primi dieci me-

(continua in ultima pagina)

In aumento il traffico

si del 2017 contro i 399.644 dello stesso periodo del 2016), mentre nel porto di Salerno è del 15,22% (372.618 nel 2017 contro i 323.392 del 2016).

Confermata la rilevante crescita nel settore del traffico ro-ro nel porto di Salerno, con un aumento, sempre nei primi dieci mesi, del 26,50%, pari a 205.526 unità movimentate contro le 162.467 dello stesso periodo del 2016.

Il traffico delle rinfuse liquide, che si concentra nel solo porto di Napoli, mostra nel complesso una lieve flessione (- 5,19%), ma presenta un andamento differenziato tra i diversi prodotti: + 16,43% per i prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale, - 9,35% per i prodotti petroliferi raffinati e - 12,79% per le altre rinfuse liquide.

Nel traffico passeggeri, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 4,58%.

A Napoli sia il traffico per le isole del golfo sia per le isole maggiori risulta in crescita (+ 2,79%), con un volume complessivamente pari a 6.104.481 passeggeri rispetto ai 5.938.547 nei primi dieci mesi del 2016. Mentre Salerno registra una forte crescita del 24,34%, con 665.567 passeggeri invece dei 535.278 dell'analogo periodo dell'anno precedente.

Nel traffico crocieristico si conferma l'andamento decrescente dei volumi, che riflette una flessione dell'intero Paese, dovuta alla riorganizzazione negli ultimi anni delle rotte. I primi dieci mesi si chiudono per l'AdSp con una flessione del 29,25%, che, registra a Napoli il - 28,17% (871.659 crocieristi contro 1.213.486 nel 2016), a Salerno il - 41,12% (65.018 crocieristi contro 110.424). Le previsioni di traffico per il 2018 indicano che complessivamente tra Napoli e Salerno si supererà il milione e cento mila crocieristi, con una ripresa rispetto al 2017.

Il Mattino

I primi dieci mesi 2017

Porti: in crescita il settore merci, crolla il traffico crociere

Più 10% tra Napoli e Salerno per i container movimentati ma gli scali sono insabbiati

Antonino Pane

Aumenta il traffico merci sia in contenitori e con i rimorchi nei porti di Napoli e Salerno. I primi dieci mesi del 2017 indicano risultati in linea con le attese dopo i segni meno registrati negli scorsi anni. I dati forniti dall'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno Centrale relativi ai primi dieci mesi del 2017 confermano la tendenza positiva e la continuità della crescita delle principali componenti di traffico nei porti di Napoli e Salerno rispetto al 2016.

A guidare questa fase di ripresa è, come dicevamo, il settore commerciale con un +10,93% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Questo significa che il totale complessivo di contenitori movimentati è pari a 802.084 unità. Nel porto di Napoli la crescita è pari al 7,46% (429.466 contenitori in teu movimentati nei primi dieci mesi del 2017 contro i 399.644 dello stesso periodo del 2016), mentre nel porto di Salerno la crescita è del 15,22% (con un movimento contenitori pari a 372.618 nel 2017 contro i 323.392 del 2016). Come si vede, dunque, in termini assoluti Napoli ha movimentato circa centomila contenitori in più rispetto a Salerno ma la crescita in riva all'Irno in termini percentuali è a due cifre. Vale la pena a questo punto ricordare che entrambi i porti sono insabbiati e non consentono l'ingresso alle grandi navi. A Napoli niente ancora si registra sul fronte degli escavi. Il contratto non è stato ancora sottoscritto e, evidentemente, il cronometro dei tempi di completamento (14 mesi) non è partito. L'attesa è grande per le aspettative dei concessionari e degli operatori che attendono - dopo l'inaugurazione delle opere alla presenza del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio - di vedere il nuovo assetto dei fondali completato per gennaio 2019. Su questo fronte c'è anche da dire che ci sono da spendere i 147 milioni del Grande Progetto che erano già stati previsti nella precedente agenda europea e che la Regione ha riprogrammato nella speranza che, finalmente, si avvii la spesa. Per quanto riguarda il porto di Salerno, invece, che non è area Sin come Napoli, si sperava in un sollecito avvio dei lavori. Invece anche per questo porto sono state richieste nuove analisi a conferma del fatto che la procedura degli escavi resta, nonostante la riforma della legge sui porti, la vera palla al piede delle Autorità di sistema.

Ma torniamo ai dati. Nel settore del traffico ro-ro nel porto di Salerno nei primi dieci mesi del 2017 si registra un aumento straordinario del 26,50%, pari a 205.526 unità movimentate contro le 162.467 dello stesso periodo del 2016.

Il traffico delle rinfuse liquide, che si concentra nel solo porto di Napoli, mostra nel complesso una lieve flessione del 5,19%, ma presenta un andamento differenziato tra i diversi prodotti: +16,43% per i prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale, -9,35% per i prodotti petroliferi raffinati e -12,79% per le altre rinfuse liquide.

Nel traffico passeggeri, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 4,58% nei primi dieci mesi del 2017. Nel porto di Napoli sia il traffico per le isole del golfo sia per le isole maggiori risulta in crescita (+2,79%), con un volume complessivamente pari a 6.104.481 passeggeri rispetto ai 5.938.547 nei primi dieci mesi del 2016. Il porto di Salerno registra una forte crescita pari al 24,34%, con 665.567 passeggeri del 2017 rispetto ai 535.278 dell'analogo periodo dell'anno precedente.

E infine le dolenti note, ampiamente previste, del traffico crocieristico. I dati confermano l'andamento decrescente dei volumi, che riflette una flessione dell'intero Paese, dovuta alla riorganizzazione negli ultimi anni delle rotte. I primi dieci mesi del 2017 si chiudono per l'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno Centrale, con una flessione del 29,25%, che, registra a Napoli il -28,17% rispetto allo stesso periodo del 2016 (871.659 crocieristi nel 2017 contro 1.213.486 nel 2016), a Salerno il -41,12% (65.018 crocieristi nel 2017 contro 110.424 nel 2016). Le previsioni di traffico per il 2018 indicano che complessivamente tra Napoli e Salerno si supererà il milione e centomila crocieristi, con una ripresa rispetto al 2017.

Informatore Navale

Eppur si muove…i dati di gennaio-ottobre: porti campani in ripresa.Confermata la flessione del settore croceristico

I dati relativi ai primi dieci mesi del 2017 confermano la tendenza positiva e la continuità della crescita delle principali componenti di traffico nei porti di Napoli e Salerno rispetto al 2016.

Napoli, 6 dicembre 2017 – Il settore commerciale guida questa fase di ripresa, facendo registrare un aumento nel traffico container dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale pari al 10,93% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, con un totale complessivo di contenitori movimentati pari a 802.084. Nel porto di Napoli la crescita è pari al 7,46% (429.466 contenitori in teu movimentati nei primi dieci mesi del 2017 contro i 399.644 dello stesso periodo del 2016), mentre nel porto di Salerno è del 15,22% (372.618 nel 2017 contro i 323.392 del 2016 contenitori in teu).

Confermata la rilevante crescita nel settore del traffico ro-ro nel porto di Salerno, con un aumento, nei primi dieci mesi del 2017 di +26,50%, pari a 205.526 unità movimentate contro le 162.467 dello stesso periodo del 2016.

Il traffico delle rinfuse liquide, che si concentra nel solo porto di Napoli, mostra nel complesso una lieve flessione del 5,19%, ma presenta un andamento differenziato tra i diversi prodotti: +16,43% per i prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale, -9,35% per i prodotti petroliferi raffinati e -12,79% per le altre rinfuse liquide.

Nel traffico passeggeri, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 4,58% nei primi dieci mesi del 2017. Nel porto di Napoli sia il traffico per le isole del golfo sia per le isole maggiori risulta in crescita (+2,79%), con un volume complessivamente pari a 6.104.481 passeggeri rispetto ai 5.938.547 nei primi dieci mesi del 2016. Il porto di Salerno registra una forte crescita pari al 24,34%, con 665.567 passeggeri del 2017 rispetto ai 535.278 dell'analogo periodo dell'anno precedente.

Nel traffico crocieristico si conferma l'andamento decrescente dei volumi, che riflette una flessione dell'intero Paese, dovuta alla riorganizzazione negli ultimi anni delle rotte. I primi dieci mesi del 2017 si chiudono per l'AdSP con una flessione del 29,25%, che, registra a Napoli il -28,17% rispetto allo stesso periodo del 2016 (871.659 crocieristi nel 2017 contro 1.213.486 nel 2016), a Salerno il-41,12% (65.018 crocieristi nel 2017 contro 110.424 nel 2016). Le previsioni di traffico per il 2018 indicano che complessivamente tra Napoli e Salerno si supererà il milione e cento mila crocieristi, con una ripresa rispetto al 2017.

Informazioni Marittime

Porti di Napoli e Salerno confermano la ripresa nei primi dieci mesi del 2017

Si conferma nei primi dieci mesi del 2017 la tendenza positiva e la continuità della crescita delle principali componenti di traffico nei porti di Napoli e Salerno rispetto al 2016. Il settore commerciale, rende noto l'Authority di sistema, guida questa fase di ripresa, facendo registrare un aumento nel **traffico container** dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale pari al 10,93% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, con un totale complessivo di contenitori movimentati pari a 802.084. Nel porto di Napoli la crescita è pari al 7,46% (429.466 contenitori in teu movimentati nei primi dieci mesi del 2017 contro i 399.644 dello stesso periodo del 2016), mentre nel porto di Salerno è del 15,22% (372.618 nel 2017 contro i 323.392 del 2016 contenitori in teu).

Confermata la rilevante crescita nel settore del **traffico ro-ro** nel porto di Salerno, con un aumento, nei primi dieci mesi del 2017 di +26,50%, pari a 205.526 unità movimentate contro le 162.467 dello stesso periodo del 2016. Il **traffico delle rinfuse liquide**, che si concentra nel solo porto di Napoli, mostra nel complesso una lieve flessione del 5,19%, ma presenta un andamento differenziato tra i diversi prodotti: +16,43% per i prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale, -9,35% per i prodotti petroliferi raffinati e -12,79% per le altre rinfuse liquide.

Nel **traffico passeggeri**, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 4,58% nei primi dieci mesi del 2017. Nel porto di Napoli sia il traffico per le isole del golfo sia per le isole maggiori risulta in crescita (+2,79%), con un volume complessivamente pari a 6.104.481 passeggeri rispetto ai 5.938.547 nei primi dieci mesi del 2016. Il porto di Salerno registra una forte crescita pari al 24,34%, con 665.567 passeggeri del 2017 rispetto ai 535.278 dell'analogo periodo dell'anno precedente.

Nel **traffico crocieristico** si conferma l'andamento decrescente dei volumi, che riflette una flessione dell'intero Paese, dovuta alla riorganizzazione negli ultimi anni delle rotte. I primi dieci mesi del 2017 si chiudono per l'AdSP con una flessione del 29,25%, che, registra a Napoli il -28,17% rispetto allo stesso periodo del 2016 (871.659 crocieristi nel 2017 contro 1.213.486 nel 2016), a Salerno il-41,12% (65.018 crocieristi nel 2017 contro 110.424 nel 2016). Le previsioni di traffico per il 2018 indicano che complessivamente tra Napoli e Salerno si supererà il milione e cento mila crocieristi, con una ripresa rispetto al 2017.

Ansa

Porti: Bari sperimenta software 'Ismael'

Per prevedere l'impatto ambientale delle attività logistiche

(ANSA) - BARI, 06 DIC - Prevedere l'impatto ambientale delle attività logistiche nel porto di Bari è da oggi diventato possibile grazie all'utilizzo di 'Ismael', un software collegato ad una rete di sensori implementato in forma sperimentale grazie alla collaborazione tra l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale e la Regione Puglia, che ha in parte finanziato il progetto industriale dal costo complessivo di un 1 milione e 351 mila euro. La piattaforma software è stata presentata oggi nel terminal crociere di Bari alla presenza, tra gli altri, del presidente dell'Autorità del sistema portuale (AdSP), Ugo Patroni Griffi, e del direttore del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica, Mario Mega. "Sosteniamo lo sviluppo tecnologico in ambito portuale avendo improntato lo sviluppo del porto - ha spiegato Patroni Griffi - sui principi fondanti della blue economy, adattando il processo di cambiamento ad uno sviluppo sostenibile grazie all'innovazione. Stiamo utilizzando una tecnologia che ci permette - ha aggiunto - di rapportare il microsistema portuale al macrosistema cittadino, di monitorare e controllare tutto quello che entra nel porto, oltre alle ricadute che il porto genera nell'ambiente circostante". In particolare alcuni sensori raccoglieranno dati relativi alle condizioni meteorologiche, alle concentrazioni degli inquinanti, al transito di veicoli nell'area portuale e al traffico in entrata o uscita dal porto, oltre agli spostamenti delle navi e alla posizione dei container grazie allo stretto collegamento con i sistemi informativi portuali. I dati saranno poi elaborati da 'Ismael' per ottenere le soluzioni in grado di ottimizzare l'attività portuale. "Un risultato possibile anche grazie allo scambio dati con il sistema 'Gaia' per il transito e controllo di passeggeri e merci - ha sottolineato Mega - già operante nei porti di Bari, Barletta e Monopoli". Il software 'Ismael' è stato progettato dal dipartimento Ricerca e sviluppo di Dba Lab spA di Villorba (Treviso) nella sede di Lecce. (ANSA).

Zes, doccia fredda sulla Puglia C'è spazio per aprirne solo una

Mazzarano: «Il decreto di Gentiloni ci penalizza»

● **BARI.** Lo schema di decreto che istituirà le Zone economiche speciali non soddisfa la Regione. È quanto emerso ieri al termine della riunione della Stato-Regioni che ha licenziato, appunto, la bozza di Dpcm: la Puglia avrebbe a disposizione soltanto 30 chilometri quadrati in cui istituire le aree per gli investimenti agevolati.

«Quei 30 chilometri quadrati non sono sufficienti - dice l'assessore allo Sviluppo economico, Michele Mazzarano - perché noi e la Sicilia siamo gli unici ad avere due porti strategici e dovremo dividere tra i due porti la stessa superficie che le altre Regioni attribuiranno a un solo scalo». Mazzarano critica i criteri adottati dal governo, cioè la superficie territoriale e la densità demografica regionale, senza tener conto di ulteriori fattori. «Basti pensare che il solo sito industriale di Brindisi ha uno sviluppo costiero di 30 chilometri quadrati. Non sono stati tenuti in considerazione né la condizione di svantaggio competitivo né le potenzialità di sviluppo da associare alla istituzione di una Zes. E non si tiene inoltre conto delle specificità della Puglia, che deve operare su un doppio versante: da un lato quello Adriatico, che comprende un territorio vasto dal Salento al Gargano e due grandi porti come quello di Bari e quello di Brindisi, dall'altro quello Ionico che dovrebbe farsi carico della vicina Basilicata, con la quale probabilmente condividerà la Zes del Porto di Taranto».

Il ministro per la Coesione territoriale, Claudio De Vincenti, si è invece detto soddisfatto per l'approvazione del Dpcm. «Ringrazio - dice il Ministro al termine della riunione - Regioni, Comuni e Province per il lavoro costruttivo fatto insieme e per gli utili suggerimenti di correzione e miglioramento del testo che hanno formulato. Dopo questo prezioso contributo, l'iter del provvedimento potrà essere completato e quindi le Regioni saranno nelle condizioni di avanzare le loro proposte». Le Zes, in base alle norme istitutive, sarebbero un'evoluzione delle zone franche: qui le imprese potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo territoriale. L'idea iniziale della Regione Puglia era di costituire due Zes, una a Taranto e una a Bari. Ma anche Brindisi, con il suo porto, reclama la possibilità di ottenere un'analoga concessione. Ora probabilmente sarà necessario convergere su un unico progetto.

ZES, Mazzarano: “La proposta del Governo non soddisfa la Puglia”

La Regione è pronta per la realizzazione del Piano Strategico delle Zes, ma per noi 30 chilometri quadrati non sono sufficienti, perchè siamo l’unica regione italiana insieme con la Sicilia, ad avere due porti Core, e cioè porti strategici nella rete trans europea”.

Lo ha dichiarato l’assessore regionale allo Sviluppo Economico, Michele Mazzarano, a conclusione della Conferenza Stato-Regioni che si è tenuta oggi a Roma per discutere lo schema di Dpcm sulle Zes.

“Siamo favorevoli alla richiesta di procedere velocemente alla istituzioni delle Zone Economiche Speciali – ha continuato Mazzarano – così come abbiamo condiviso tutte le proposte e le integrazioni al Dpcm avanzate in sede di Conferenza Stato-Regioni. Tuttavia i criteri adottati dal governo per individuare la dimensione delle superfici delle aree da destinare a Zone Economiche Speciali rischiano di non soddisfare le attese della Puglia che dovrà dividere tra due porti gli stessi ettari ottenuti dalle altre Regioni con un solo porto. Per meglio comprendere le nostre ragioni, basti pensare che il solo sito industriale di Brindisi ha uno sviluppo costiero di 30 chilometri quadrati”.

Lo schema di Dpcm individua come criteri la superficie territoriale e la densità demografica regionale, senza tener conto di ulteriori fattori. Tali criteri non misurano, evidentemente, né la condizione di svantaggio competitivo della Regione interessata, né le sue potenzialità di sviluppo da associare alla istituzione di una ZES. Non si tiene invece conto del dato infrastrutturale complessivo in cui la Regione versa – centrale in ordine alla possibilità di connettere la Zes con gli sbocchi di mercato- né del tessuto economico locale, né, ancora, del livello di benessere, misurabile banalmente con gli stessi criteri adottati dalla UE (Pil procapite).

"Nel Dpcm non si tiene inoltre conto delle specificità della Puglia – ha aggiunto Mazzarano – che deve operare su un doppio versante: da un lato quello Adriatico che comprende un territorio vasto dal Salento al Gargano e due grandi porti come quello di Bari e quello di Brindisi; dall'altro quello ionico che dovrebbe farsi carico della vicina Regione Basilicata, con la quale probabilmente condividerà una ZES facente capo al Porto di Taranto.

"Appare necessario rivedere i criteri utilizzati – ha concluso Mazzarano – riconoscendo le specificità di ciascuna Regione e prevedendo criteri diversi per le Regioni che dispongono di due porti Core".

Sì al decreto attuativo: per le Zes in Puglia disponibili 3000 ettari

Stabiliti i criteri per la scelta delle aree. Ma è già polemica

di Oronzo MARTUCCI

Il governo intende mettere 3.000 ettari a disposizione della Puglia per quanto riguarda la perimetrazione delle aree che rientreranno nelle due Zone economiche speciali la cui istituzione è previsto dal Decreto Mezzogiorno approvato dal Parlamento e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale ad agosto 2017. E' questa l'indicazione contenuta nel Decreto attuativo di istituzione delle Zes che ieri è stato discusso per il rilascio del parere durante la Conferenza unificata Stato Regioni. Il Decreto definisce: le modalità per l'istituzione di Zone economiche speciali, comprese quelle interregionali; la loro durata; i criteri che disciplinano l'accesso delle aziende. La Puglia ha detto no ad una perimetrazione così limitata, negando il parere favorevole e aprendo un nuovo fronte di tensione con il governo nazionale.

La Regione pretende di ottenere un aumento delle aree messe a disposizione per le Zes, visto che dai diversi territori arrivano richieste di inserimento nella perimetrazione che deve riguardare aree collegate a porti di riferimento della rete europea dei trasporti, alle aree retro portuali e ad altre aree anche non contigue che abbiano con le stesse un nesso economico funzionale. Ma difficilmente potranno essere accontentate le tante richieste avanzate sinora dai singoli territori.

Nel Decreto attuativo (che verrà emanato con una Decreto della presidenza del Consiglio dei ministri) si stabilisce che "la Zes, è di norma composta da territori definibili come Aree retroportuali, Piattaforme Logistiche e Interporti (con l'aggiunta chiesta dalle Regioni di aree produttive e aeroportuali) e non può comprendere zone residenziali".

L'area complessiva destinata alle Zes pugliesi è esattamente di 3.033 ettari. Quel numero ha origine dall'1,5 per cento della superficie regionale (che è in totale di 19.500 chilometri quadrati) moltiplicato per un coefficienti che tiene conto della densità di popolazione regionale. Lo stesso criterio è stato utilizzato per le altre regioni nelle quali è prevista l'istituzione delle Zes: Abruzzo, Campania, Calabria, Molise, Sicilia, Sardegna e Basilicata. In Puglia nasceranno due Zes: la prima collegata all'Autorità di sistema portuale del Mar Jonio (cioè al porto di Taranto) con l'aggiunta di aree della Basilicata (Matera e Ferrandina) per 428 ettari; l'altra collegata all'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico nella quale rientrano i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Proprio con riferimento alla Zes adriatica ci sono richieste che provengono dai territori affinché siano ricomprese le aree di sviluppo industriale di Bari,Manfredonia, Brindisi (con le aree provinciali di Francavilla, Ostuni e Fasano, di Lecce-Surbo (dove c'è uno scalo merci di proprietà delle Ferrovie dello Stato), di Nardò e di altre zone del Sud del Salento. Toccherà alla Regione cucire insieme le diverse richieste e soprattutto tagliare, vista la limitazione di 3000 ettari.

Il Decreto attuativo evidenzia che "le proposte di istituzione, presentate dai Presidenti delle Regioni, devono essere corredate dall'elenco delle infrastrutture già esistenti, nonché delle infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti; da un'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della Zes; da una relazione illustrativa del Piano di Sviluppo Strategico, corredata da dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno della Zes, le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare, e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale o con i porti di riferimento"

Le aree non contigue devono comunque essere collegate alle zone portuali da infrastrutture adeguate alla realizzazione del Piano di Sviluppo Strategico. La Regione per ogni Zes deve specificare: l'individuazione delle semplificazioni amministrative, di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate; l'indicazione di agevolazioni e incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla Regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge. La durata delle Zes non può essere inferiore a 7 anni.

Il deputato tarantino di Direzione Italia Gianfranco Chiarelli, ha espresso critiche a proposito della "nuova contrapposizione tra governo centrale e Regione". "Il decreto arriva con due mesi di ritardo. E' la Regione che è incaricata di definire le aree da inserire nella Zes non è nelle condizioni di far fronte alle tante promesse che sono state alimentate nei diversi territori. Ancora una volta c'è il rischio che Pd, dopo aver provocato danni al porto di Taranto e all'area logistica collegata con la decisione di prevedere due Zes in Puglia per accontentare tutti i porti della fascia adriatica, sottragga spazi di crescita all'area jonica", ha detto Chiarelli, ricordando che nella prima stesura del Decreto Mezzogiorno "era prevista una sola Zes per la Puglia che necessariamente avrebbe dovuto fare perno sul porto di Taranto". "Ancora una volta, anche nel definire il percorso di attuazione delle Zes emerge la mancanza di chiarezza in particolare del governo centrale che si somma alle promesse del governo regionale. Ricordo che durante la discussione del Decreto Mezzogiorno, il governo diede parere favorevole ad alcuni ordini del giorno di esponenti della maggioranza che chiedevano di tenere conto del Salento nella definizione della perimetrazione

I dubbi

Chiarelli: tra governo e giunta una nuova contrapposizione che rischia di produrre danni

LE REAZIONI

Tomaselli: il criterio per la determinazione della estensione territoriale sarà rivisto al rialzo

Corvino: «Bene il provvedimento ma si poteva fare di più e meglio»

● «Certo era importante dare attuazione al provvedimento di istituzione delle Zes. Si poteva fare, però, di più e meglio». Così il direttore generale dell'Obi, Antonio Corvino, a margine del semaforo verde della Conferenza Unificata al Dpcm che definisce modalità e criteri per l'istituzione delle Zes. «Lo strumento è sicuramente valido ma deve essere contigurato in termini di efficacia per lo sviluppo dei territori meridionali sia sul versante della attrazione di investimenti esterni sia su quello della espansione del tessuto endogeno. Partendo dalla realizzazione e dalla piena valorizzazione del sistema logistico chiamato a sostenere l'appeal delle zes e le prospettive di sviluppo dei territori».

A tenere banco è soprattutto la posizione della Regione Puglia, unico ente locale a non aver gradito i criteri che hanno determinato la ripartizione territoriale. La reazione dell'assessore Mazzarano, che giudica i 30 chilometri quadrati non sono sufficienti, lascia presumere ulteriori tensioni con il governo. «Credo - sottolinea Corvino - che la posizione espressa dall'assessore Mazzarano sia corretta. Ipotizzare delle Zes territorialmente troppo concentrate non è, a mio avviso, la soluzione giusta. A livello internazionale, dalla Cina alla Polonia, vi sono esperienze di zes molto estese. Penultro le aree retro portuali dei porti del nord Europa sono molto estese spingendosi all'interno anche per centinaia di chilometri. L'aspetto dirimente di una Zes deve essere individuato nella sua dimensione logistica e nel carattere sistemico del suo tessuto produttivo. Purtroppo il Governo Italiano lo ha fissato nelle risorse messe a disposizione. Poche e troppo limitate e quindi da non disperdere».

Da qui il dubbio: aver allargato il raggio d'azione delle Zes rischia davvero di penalizzare l'efficacia della misura? «No assolutamente. Nel dibattito ospitato da Quotidiano sulle Zes si sono levate alcune voci autorevoli a favore di una visione ampia, regionale delle Zes. Gli articoli della dottoressa Chiara Montefrancesco sul tema erano e restano illuminanti. Come afferma l'assessore Mazzarano la zes in Puglia deve partire dal suo sistema portuale e logistico, potenzialmente fortissimo potendo disporre di porti di prim'ordine e di un tessuto industriale di grande spessore. È da qui che bisogna partire, come più volte ha sottolineato Montefrancesco su queste colonne, per configurare una Zes regionale in grado di dare una sferzata di energia alla nostra Regione. Si provveda ad implementare le risorse a disposizione piuttosto che a rimpicciolire le Zes. Costruire Zes ruchitiche rischia di essere inutile se non controproducente».

E se non dovessero maturare margini di trattativa per rivedere criteri e perimetrazioni? «Se noi partiamo dall'assunto - spiega Corvino - che le Zes debbano essere costruite non soltanto sugli hub logistici di natura portuale ma anche su quelli di tipo ferroviario, possiamo ipotizzare che il raggio dei 30 chilometri attorno agli hub logistici possano essere sufficienti. Ma ripeto, purché si inseriscano gli hub ferroviari. L'unica area che ha bisogno di un hub ferroviario è proprio il Salento, ragione per la quale quello di Surbo diventerebbe fondamentale».

Guarda a scenari comunque positivi il senatore Salvatore

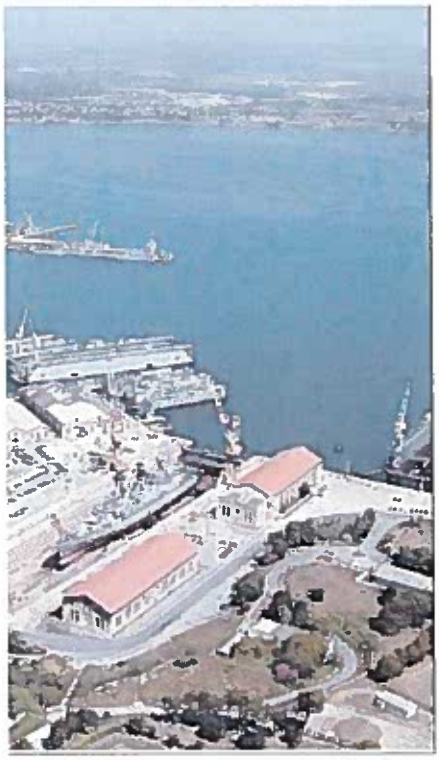
Antonio Corvino

Salvatore Tomaselli

> Ipotizzare delle Zes territorialmente troppo concentrate non è la soluzione giusta

> Questo principio rivisto e ampliato consentirà di formulare proposte equilibrate

Nuovo Quotidiano di Puglia



La Regione: così non è possibile soddisfare le richieste dei territori

Mazzarano: per noi 30 chilometri quadrati non sono sufficienti

di Nicola QUARANTA

La Regione Puglia non ci sta. E a margine del vertice romano, chiede di rivedere i criteri utilizzati per individuare la dimensione delle superfici delle aree da destinare a Zone Economiche Speciali. A conclusione della Conferenza Stato-Regioni che si è tenuta ieri per discutere lo schema di Dpcm sulle Zes, l'assessore regionale allo Sviluppo Economico, Michele Mazzarano non ha nascosto la delusione. Tutt'altro. Aprendo un nuovo braccio di ferro con il governo. «La Regione Puglia è pronta per la realizzazione del Piano Strategico delle Zes, ma per noi 30 chilometri quadrati non sono sufficienti, perchè siamo l'unica regione italiana insieme con la Sicilia, ad avere due porti Core, e cioè porti strategici nella rete trans europea», la reazione a caldo dell'assessore regionale, a conclusione della Conferenza Stato-Regioni.

«Siamo favorevoli alla richiesta di procedere velocemente alla istituzioni delle Zone Economiche Speciali - ha continuato Mazzarano - così come abbiamo condiviso tutte le proposte e le integrazioni al Dpcm avanzate in sede di Conferenza Stato-Regioni. Tuttavia i criteri adottati dal governo per individuare la dimensione delle superfici delle aree da destinare a Zone Economiche Speciali non soddisfano le attese della Puglia che dovrà dividere tra due porti gli stessi ettari ottenuti dalle altre Regioni con un solo porto».

La richiesta

«Criteri sbagliati tutto da rivedere»

● L'assessore regionale allo Sviluppo Economico, Michele Mazzarano, ha spiegato che «La Puglia è pronta per la realizzazione del Piano Strategico delle Zes ma i criteri adottati dal governo rischiano di non soddisfare le attese della Puglia.

E aggiunge: «Per meglio comprendere le nostre ragioni, basti pensare che il solo sito industriale di Brindisi ha uno sviluppo costiero di 30 chilometri quadrati».

Lo schema di Dpcm individua come criteri la superficie territoriale e la densità demografica regionale, senza tener conto di ulteriori fattori. Tali criteri, sostiene la Regione Puglia, non misurano, evidentemente, nè la condizione di svantaggio competitivo della Regione interessata, nè le sue potenzialità di sviluppo da associare alla istituzione di una Zes. Non si tiene invece conto del dato infrastrutturale complessivo in cui la Regione versa - centrale in ordine alla possibilità di connettere la Zes con gli sbocchi di mercato- nè del tessuto economico locale, nè, ancora, del livello di benessere, misurabile banalmente con gli stessi criteri adottati dalla UE (Pil procapite).

«Nel Dpcm non si tiene inoltre conto delle specificità della Puglia - ha aggiunto Mazzarano - che deve operare su un doppio versante: da un lato quello Adriatico che comprende un territorio vasto dal Salento al Gargano e due grandi porti come quello di Bari e quello di Brindisi; dall'altro quello ionico che dovrebbe farsi carico della vicina Regione Basilicata, con la quale probabilmente condividerà una Zona economica speciale facente capo al Porto di Taranto». Appare necessario rivedere i criteri utilizzati - ha concluso Mazzarano - riconoscendo le specificità di ciascuna Regione e prevedendo criteri diversi per le Regioni che dispongono di due porti Core».

Va da sé che la Regione aveva aperto un dialogo con la vicina Basilicata per creare una Zes che comprendesse sia Taranto che Matera, considerata a quel punto "area retro-portuale". Anche per questo si erano scatenate le proteste del Salento, inizialmente escluso da qualsiasi ipotesi di perimetrazione delle Zes. Certamente le Zone economiche speciali comprenderanno Taranto, Bari Brindisi e, dopo la levata di scudi da parte della provincia leccese, anche quattro zone industriali del basso Adriatico, le meglio collegate alla rete stradale: Lecce-Surbo, Nardò e altri due Asi di dimensioni minori.

In questo clima di incertezza, dovrà comunque proseguire l'attività dei gruppi di lavoro costituiti dalla stessa Regione, per concentrare le attenzioni sui contenuti che la strategia della fiscalità differenziata offre ai territori. Obiettivo: far sì che la misura delle Zes, insieme con le misure regionali di aiuti alle imprese, consenta di costruire un "Pacchetto Puglia" che sia competitivo sui mercati internazionali ed abbia la capacità di attrarre investimenti e nuovi insediamenti industriali.

Ma alla luce dei 3mila ettari "scarsi" assegnati al Tacco d'Italia, i dubbi tornano a galla e la coperta appare cortissima.

delle Zes. Ora con 3000 ettari tenere conto di tutte le esigenze è complicato. Come al solito, nei difficili rapporti e nei giochi tra Pd nazionale e Pd regionale, tutto si complica e la burocratizzazione e la semplificazione delle procedure per le aziende interessate a insediarsi nelle Zes saranno sostituite dalle contrapposizioni tra governo nazionale e governo regionale. Davvero c'è il rischio che questa contrapposizione allontani gli investitori e metta in discussione una misura che può servire a dare una spinta al Mezzogiorno e alla Puglia e per la quale sono stati tra i primi a chiedere l'attuazione", ha concluso il deputato di Direzione Italia.

Tomaselli (Pd, relatore del decreto).

«Le osservazioni delle regioni alla bozza del decreto attuativo sulle Zes hanno trovato in queste ore l'attenzione e la disponibilità del Governo, nella persona del Ministro De Vincenti. In particolare, la originaria previsione di un criterio molto stringente per la determinazione della estensione territoriale delle Zes sarà certamente rivisto al rialzo, ottenendo così il risultato di poter coinvolgere aree più ampie da candidare alla definizione di zone economiche speciali. Questo principio, rivisto e ampliato, consentirà ad esempio alle Regioni come la Puglia, che potranno candidarsi ad ospitare due Zes, di promuovere proposte più equilibrate ed omogenee in grado di meglio valorizzare le potenzialità rispettivamente dell'area adriatica lungo l'asse Bari-Brindisi e dell'area ionica incentrata su Taranto. Ovviamente nel decreto vengono ribaditi e precisati i criteri originari della legge istitutiva, ovvero aree puntuali, anche non adiacenti, ma legate da un nesso economico e funzionale con le aree portuali coinvolte e, quindi, in particolare zone retroportuali, interporti e infrastrutture logistiche e intermodali».

N.Qua.

IL GOVERNO De Vincenti soddisfatto per il semaforo verde della Conferenza Unificata al Dpcm

«Iter completato, aspettiamo le proposte»

● Con a Regione Puglia, probabilmente, si apre un nuovo fronte di scontro. Ma intanto il ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno Claudio De Vincenti si dichiara soddisfatto per il semaforo verde della Conferenza Unificata al Dpcm che definisce modalità e criteri per l'istituzione delle Zes, zone economiche speciali. Ora il provvedimento andrà al Consiglio di Stato per il completamento dell'iter.

«Ringrazio - dice il Ministro al termine della riunione - Regioni, Comuni e Province per il lavoro costruttivo fatto insieme e per gli utili suggerimenti di correzione e miglioramento del testo che hanno formulato. Dopo questo prezioso contributo, l'iter del provvedimento potrà essere completato e quindi le Regioni saranno nelle condizioni di avanzare le loro proposte».

Le Zone Economiche Speciali vanno intese «come aree geograficamente limitate e chiaramente identificate, nelle quali le imprese potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo territoriale (credito d'imposta per investimenti fino a 50 milioni di euro e semplificazioni amministrative per favorire gli investimenti). Potranno così ricoprire un ruolo centrale nel processo di ripresa delle economie del Mezzogiorno, attraverso un rafforzamento della rete portuale presente nelle regioni meridionali».

Sulla base delle esperienze internazionali e nazionali, «sono state previste misure incentivanti per investimenti strategici in grado di attrarre grandi imprese nazionali e multinazionali nelle aree portuali e retro-portuali del Mezzogiorno, aumentare il livello di occupazione, incrementare l'attrattività nelle regioni interessate, creare nuovi modelli di produzione e diversificazione economica».

Al fine di attuare le misure per lo sviluppo industriale, ogni singola proposta di ZES avrà un proprio Piano Strategico per consentire alle imprese già esistenti ed alle nuove che si insedieranno, l'avvio del programma di investimenti. Le proposte, in base a quanto prevede il Dpcm, potranno essere formulate dalle Regioni interessate dal provvedimento: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna.

Soddisfatto anche il sindaco di Catania e presidente del consiglio nazionale di Anci, Enzo Bianco, al termine della Conferenza Unificata che ha dato il via libera alle Zone economiche speciali (Zes). «Abbiamo fatto un apprezzamento serio per il lavoro fatto da De Vincenti. Noi abbiamo segnalato che le Regioni devono obbligatoriamente consultare i Comuni sulle linee di indirizzo dell'organizzazione delle Zes e naturalmente le competenze che hanno i comuni in materia di urbanistica vanno salvaguardate».

«Il governo - ha concluso - ha dato piena assicurazione sotto questo profilo e abbiamo espresso parere favorevole».

Il ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno Claudio De Vincenti si è detto soddisfatto per il passo avanti verso l'istituzione delle Zes

Lo scenario

Il ministro: «Previste misure incentivanti per investimenti strategici nel Mezzogiorno»

Zes. Mauro (Forza Italia): Urgente l'istituzione del porto di Pozzallo e dell'aeroporto di Comiso

«È urgente istituire le Zone economiche speciali del porto di Pozzallo e dell'aeroporto di Comiso. In caso contrario, la Sicilia perderà un'occasione di sviluppo storica». Così il senatore di Forza Italia Giovanni Mauro, segretario alla Presidenza del Senato.

«La Sicilia – afferma il senatore Mauro – è l'unica regione del Sud che non ha ancora formalmente definito le proposte delle Zes da inviare al ministero del Mezzogiorno. Si tratta dell'ennesima conferma del malgoverno regionale del centrosinistra. Ma sono convinto che il presidente Musumeci produrrà un'accelerazione dell'iter di progettazione. È incredibile che siano pronte le proposte delle autorità portuali di Napoli-Salerno, Bari-Brindisi, Taranto e Gioia Tauro. La Sicilia, invece, rischia di restare fuori dai nuovi flussi di merci in arrivo dalla Cina. Eppure, l'importanza delle Zes è nota. Perché favoriscono l'insediamento di investitori esteri e di imprese manifatturiere, in prossimità degli scali del Sud, attraverso la defiscalizzazione e il finanziamento delle infrastrutture logistiche necessarie». Il senatore Mauro ricorda che «lo scorso novembre, ad Hong Kong, si è tenuto un importante incontro riservato ai rappresentanti della portualità, logistica e spedizioni italiane. E la Sicilia era assente. Il prossimo vertice è previsto nel maggio 2018. Allora, non ci saranno più scuse. Se la Sicilia non avrà formalizzato le sue proposte, avrà gettato al vento un'importante possibilità di crescita». Secondo il senatore Mauro, «per l'isola, le proposte da presentare sono già in campo da tempo. Infatti, l'istituzione delle Zes per Pozzallo e Comiso è il cuore di un mio disegno di legge presentato in Senato. Le Zes consentirebbero un regime fiscale speciale che produrrebbe un eccezionale sviluppo, non solo dei due comuni, ma della provincia iblea e del Sud Est siciliano. Le Zes segnerebbero l'avvio di una nuova fase di sviluppo imprenditoriale. Con un obiettivo: riuscire a non fare fuggire i nostri giovani. Questa terra ha bisogno di loro. Della loro passione e delle loro idee innovative».

Giornale di Sicilia

LA DECISIONE DEL GIUDICE. La Fit Cisl: «Illegittimo il provvedimento di Portitalia nei confronti di 8 dipendenti»

Sospesi dall' attività e senza paga, accolto il ricorso

OOO Il giudice del lavoro ha dato ragione ai lavoratori sospesi nel 2014 dall' allora amministratore giudiziario di Portitalia. A renderlo noto la Fit Cisl.

«La proposta di conciliazione del giudice del lavoro conferma che la nostra opposizione al provvedimento che aveva sospeso nel 2014, senza retribuzione, diversi lavoratori della Portitalia, era assolutamente fondato». Lo hanno dichiarato Amedeo Benigno, segretario della Fit Cisl Sicilia, e Nino Napoli segretario Fit Cisl Portuali, dopo la decisione del giudice del lavoro, Paola Marino, sul ricorso presentato da 8 lavoratori della Portitalia (società che gestisce i servizi portuali a Palermo oggetto quell' anno di un provvedimento di sequestro), sospesi senza retribuzione dall' amministratore giudiziario dell' epoca, Cappellano Seminara. Il giudice, fanno sapere dalla Fit Cisl, ha stabilito i termini della proposta di concillazione proponendo all' azienda il pagamento del 50% delle retribuzioni maturati nel periodo di sospensione, il pagamento di tutte le spettanze previdenziali e contributive e delle spese legali. «Quel provvedimento illegittimo - spiegano Benigno e Napoli - ha lasciato circa un anno e mezzo i lavoratori senza paga e nella disperazione senza avere alcuna responsabilità, anche perché era legato a un atto di sequestro considerato anch' esso illegittimo cosi come ha sanci to anche la Cassazione a settembre». I lavoratori hanno dato disponibilità per la conciliazione, l' azienda avrà tempo fino al 2 febbraio per decidere.

«L' articolo 36 del contratto collettivo di lavoro - afferma l' avvocato Francesco Todaro, che ha assistito gli 8 lavoratori - prevede che la sospensione possa essere applicata per motivi disciplinari, e che se si sceglie per motivi diversi, il datore di lavoro è tenuto a garantire la retribuzione».

Giornale di Sicilia

I PROGETTI. Bandi e gare per Sant' Erasmo, Cala, Acquasanta e Marina di Villa Igiea. Nuovi piani sul trasporto delle merci e per l' arrivo delle grandi navi da crociera

Recupero degli approdi turistici e collegamenti con Punta Raisi

OOO L' Autorità portuale ha già avuto una prima riunione con la Sovrintendenza e sta per partire con il progetto di riqualificazione di Sant' Erasmo, che rientra nella circoscrizione demaniale del porto di Palermo.
L' obiettivo è riqualificare e riconnettere con la città tutti i borghi marinari e i porticcioli, come l' Acquasanta e la Marina di Villa Igiea, l' Arenella e la Cala con la demolizione delle due gru alle spalle del molo trapezoidale.
Interventi che, annuncia Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, sono già in cantiere e si è alle procedure di gara.
Gli interventi sui porticcioli turistici Il primo intervento esecutivo di riqualificazione sarà appaltato entro il mese di gennaio a Sant' Erasmo. Il progetto, fanno sapere dall' Autorità portuale, è stato posto all' attenzione della Sovrintendenza. Sono stati avviati i sopralluoghi per definire la quantità di ferro e i prezzi da mettere a base d' asta per le due gru che, secondo le prime stime, per la metà di febbraio sarà mandata in gara la loro demolizione. Per Villa Igiea, secondo quanto affermato da Monti, l' Autorità di sistema dei porti ha parlato con i due concessionari e si aspetta l' accordo con loro e la presentazione di un progetto con il Comune per riconnetterla con la zona alle sue spalle.
Trovato l' accordo con il Comune La querelle giuridica che si è trascinata per anni con l' amministrazione del capoluogo siciliano sulla gestione dei porticcioli turistici, dunque, «è conclusa. Abbiamo trovato subito comunione d' intenti e firmato un protocollo d' intesa con il Comune che ha eliminato il contenzioso. Il Comune non ha fatto ricorso al Cga e abbiamo definito che, d' accordo con loro, ogni riconnessione urbana dei porticcioli con la città sarà oggetto di discussione», precisa Monti. Che ha già incontrato il sindaco Orlando, l' assessore Arcuri e i suoi tecnici. Per Sant' Erasmo saranno investiti tre milioni di euro, due milioni per l' Acquasanta e un altro paio di milioni per l' Arenella. Con la demolizione delle gru alla cala si arri verà a una decina di milioni. Pesca e diportismo Un altro tema affrontato dall' Autorità portuale riguarda il mercato della pesca e il diportismo che «vanno ordinati e messi a regime. D' accordo con Fincantieri vogliamo destinare il piccolo bacino che si affaccia nel porto

a cantiere navale di mega yatch». Anche il trssporto delle merci è al centro d elle attenzioni.
«C' è un traffico che sta togliendo tanta gomma dalla strada ed è il traffico rotabile, che sta crescendo a doppia cifra negli ultimi anni», sostiene Monti. L' Autorità portuale punta a «far capire agli armatori che c' è una complementarietà in termini di merci tra Palermo e Termini Ime rese. Appena si esce da Termini si è già in autostrada che collega l' intera area con il resto della Sicilia, mentre a Palermo i mezzi sono «inchiodati dentro la città e non è bello vedere code di camion, specie d' estate, a maggior ragione perché quel traffico esce da Palermo e va nelle altre provincie». Una rivoluzione che è un costo per gli armatori, lo sa bene Monti che ribadisce «l' esigenza di dividere i flussi» e che «l' Autorità verrà incontro agli armatori: i passeggeri li porti a Palermo, le merci che toccano PAlermo le porti a Palermo ma il resto lo porti a Termini e non mi paghi un euro».
Collegamenti con l' aeroporto Il collegamento via mare tra porto e aeroporto potrebbe essere il tema di un prossimo incontro tra Monti e il presidente della Gesap, Fabio Giambrone che ha già avanzato la proposta. Sulla questione dall' Autorità di sistema dei porti fanno sapere che «si deve innanzitutto ragionare in termini di sinergia tra porto e aeroporto. A Palermo dobbiamo incrementare non il numero di transiti ma di turn around, di cambi, ossia di crociere che nascono e muoiono, unendo l' elemento della visita in città con la partenza della crociera. Il turista arriva qui con l' aereo, la visita per due giorni e poi fa di Palermo il punto di partenza di una crociera, così la città non è solo un punto di transito.
Poi se il collegamento sarà via mare o via terra è ancora da discutere».

Giornale di Sicilia

Il porto fattura solo 9 milioni «Sembra Tunisi negli anni '70»

0La struttura presenta «uno stato di arretratezza e una serie di opportunità inespresse o non sfruttate a fondo» Per il rilancio servono investimenti da 200 milioni di euro

Giovanni Tarantino O OO «Il porto di Palermo come quello di Tunisi nel 1970: "fattura" appena 9 milioni l' anno, per rilanciarlo servirebbero investimenti per quasi 200 milioni». È l' analisi lapidaria di Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, tracciata nell' ambito di un forum organizzato dall' Italpress. La situazione siciliana in generale non sembrerebbe delle migliori, stando a una serie di dati e numeri emersi nel corso dell' incontro. Le ipotesi per uscire dall' impasse? Investimenti e progetti per il rilancio del turismo e sinergie (alcune delle quali già in atto) con istituzioni e associazioni «per andare realmente oltre ogni forma di campanilismo».
Il paragone con Tunisi rende il senso della misura e sottolinea l' arretratezza del porto di Palermo, oltre che il rammarico per una serie di potenzialità inespresse o non sfruttate a fondo. La fotografia dell' inefficienza è la situazione - definita «di conflitto» generata dalla commistione tra il traffico merci e quello passeggeri.
L' organico del porto di Palermo, stando ad alcuni numeri emersi dal forum, avrebbe 350 lavoratori esclusi quelli dei cantieri, con un fatturato di appena 9 milioni. Turismo e crociere sono le parole d' ordine di Monti attraverso le quali costruire il rilancio per «vendere» Palermo e le sue bellezze.
Se Sparta piange, Atene non ride. Palermo è accostata a Tunisi, ma Trapani, cui il capoluogo di regione è accomunato sul fronte occidentale dell' Isola, «ha un piano regolatore del 1960 e per aggiornarlo ci vogliono otto anni».
Servono, dunque, investimenti: dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale, fanno parte oltre a Palermo e Trapani anche Termini Imerese e Porto Empedocle. Al suo arrivo la scorsa estate in Sicilia, fresco di nomina del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, Monti si sarebbe aspettato di trovare, per Palermo e Termini, «una pia nificazione, una progettazione», invece si è trovato «di fronte all' esatto opposto». Che si traduce in un unico documento sul quale all' Autorità sono stati in grado di lavorare, lasciato dal presidente precedente, Nino Bevilacqua: il piano regolatore di sei anni fa.

A Trapani e Porto Empedocle è andata anche peggio, bisogna ripartite da zero. La Sicilia in generale paga lo scotto dei mancati investimenti, con il capoluogo Palermo che per il presidente Monti è «inadeguata ad accogliere le pressanti sfide del mercato», priva di strutture ricettive, con un molo sotto sequestro, con i lavori alla stazione marittima iniziati quattro anni fa, poi sbloccati ma fermi al 4 per cento di quanto previsto nel capitolato di gara.
Le svolte possibili. Si guarda all' esempio di Civitavecchia, precedente esperienza lavorativa di Pasqualino Monti, che aveva assunto la direzione del porto quando questo fatturava 200 milioni per poi portarlo a 1 miliardo e 200 milioni. Tradotto in unità lavorative impiegate: da 700 a 6.800, con contratto a tempo indeterminato. A quello che Monti chiama «disordine generalizzato» e «confusione urbanistica», problematiche palermitane cui va posto fine per incentivare il turi smo, vengono contrapposti una serie di interventi chiave. La transazione tra l' Autorità di sistema portuale e il provveditorato alle Opere pubbliche che sarebbe già chiusa, dovrebbe portare al dissequestro del molo Vittorio Veneto dopo i sigilli apposti un anno fa dalla magistratura per rischio crollo. A quel punto potrebbero iniziare i lavori della stazione marittima per fare attraccare le navi che oltrepassano i 300 metri di lunghezza.
Investimenti e progetti. Monti ha posto l' attenzione sul lavoro di idee necessario prima di prevedere alcuni interventi. Nei primi due mesi di attività sotto la sua gestione, l' Autorità ne ha strutturati alcuni: il dragaggio dei porti di Palermo e Termini, la protezione a mare del porto e il telecontrollo a Palermo, quattro progetti che dovrebbero essere finanziati grazie ai fondi Pon per circa 120 milioni di euro. I primi interventi riguarderanno le strutture ricettive e l' adeguamento del porto di Palermo per ricevere le grandi navi da crociera. Poi si interverrà sulla cantieristica, sulla quale sono in corso una serie di consultazioni sia con Fincantieri che con il Ministero per decidere cosa fare non solo a Palermo ma anche in altre piazze del Sud Italia come Castellammare di Stabia. Palermo, infatti, si inserisce in tal senso in una controversia che da anni interessa i cantieri del Meridione dove non si possono costruire nuove grandi navi come invece accade ad esempio a Monfalcone.
Per mettere a regime il cantiere navale del porto di Palermo servono almeno 70 milioni. Una mano, ancora una volta, potrebbe giungere dai fondi europei e dai finanziamenti comunitari. (*GTA*)

GIOVANNI TARANTINO

Gazzetta del Sud

Banchina XX Luglio, disco verde dalla Regione a sei mesi dalla presentazione

Approvata la perizia di variante

Redatta dall' Autorità portuale. Verso la ripresa dei lavori dopo un anno di stop

milazzo Notizie confortanti provenienti da Palermo per la ripresa dei lavori della banchina XX Luglio. Con decreto del dirigente generale dell' assessorato regionale Infrastrutture e mobilità, è stata infatti approvata la perizia di variante e suppletiva predisposta dall' Autorità portuale a seguito dell' intoppo sorto durante i lavori di riempimento dello specchio d' acqua.

A darne notizia alle varie istituzioni locali e alla Capitaneria di porto, il commissario Antonino De Simone, il quale precisa che la stessa perizia è stata quindi adesso trasmessa alla sezione di controllo della Corte dei Conti per la Regione Siciliana e dunque entro la fine di questo mese dovrebbe ricevere il parere di competenza che consentirà la definitiva approvazione da parte della stessa Autorità portuale entro il mese di gennaio. A quel punto non dovrebbero esserci difficoltà a riprendere i lavori consentendo (finalmente) il completamento di quest' opera strategica per il porto mamertino. L' intervento sulle banchine eseguito dalla ditta "Fratelli Scuttari" di Chioggia, ha impegnato sino ad ora quasi 10 milioni di euro.

Si spera che non ci siano altri intoppi anche perché dalla stesura della perizia sono passati già sei mesi, mentre lo stop dei lavori ha superato l' annualità.

Anche perché si continua a non capire come si sia potuto prevedere l' inserimento di un tessuto particolare nelle banchine in cui scaricare i sedimenti provenienti dal dragaggio che alla fine ha creato un grosso problema di mancato drenaggio dell' acqua e quindi l' impossibilità di proseguire con la copertura.

«La perizia di variante - hanno spiegato i tecnici dell' Autorità portuale - e la successiva revisione sono nate a seguito della necessità di minimizzare i volumi di escavo considerato che la soluzione originaria dei cassoni comportava la necessità di imbasamento degli stessi.

Pertanto il passaggio alle palancole avrebbe permesso di minimizzare tali quantità. Fra l' altro - scrive ancora l' Autorità portuale - la discarica originariamente individuata (Valdina) in progetto, era stata nel frattempo chiusa e per conferire il materiale scavato ad altra discarica in possesso delle necessarie autorizzazioni, i costi sarebbero lievitati tantissimo.

La perizia ha riguardato solo le caratteristiche costruttive della banchina lasciando invariato tutto il resto.

È chiaro che ha dovuto subire l' iter di approvazione anche da parte del ministero delle Infrastrutture e di quello dell' Ambiente».(g.p.)

Giornale di Sicilia

L' INTERVISTA. Le priorità del presidente Monti

«Ci attende un lavoro immane, ridaremo dignità a questa città»

Il parallelismo tra Palermo del 2017 e Tunisi del 1970 sembrerebbe rimuovere ogni ipotesi di speranza per il rilancio del porto e di conseguenza per il rilancio del turismo crocieristico (ma non solo) nel capoluogo siciliano. Eppure, nel bilancio tracciato da Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale, ci sono anche ipotesi che in prospettiva possono fare guardare al «bicchiere mezzo pieno». In primis, Monti esprime soddisfazione per quanto ha fatto fino a ora: «Ci siamo insediati a luglio, in tre mesi e mezzo di lavoro abbiamo raggiunto tutti gli obiettivi che ci erano stati imposti dal ministero».

O OO Il suo paragone tra Palermo e la Tunisi del 1970 non lascia ben sperare.

«Ci aspetta un lavoro imponente e immane, abbiamo ereditato strutture nelle quali non c' è nulla.

Palermo si ritrova con un' infrastruttura inadeguata ad accogliere le pressanti sfide del mercato a causa di una lunga serie di problemi. È senza strutture ricettive, con l' unico molo degno di tal nome sotto sequestro, con una situazione di conflitto dovuta alla commistione tra il traffico merci e quello passeggeri, tra la cantieristica e il traffico dei contenitori.

Ma ho promesso ai palermitani, tramite il sindaco Orlando, che non dovranno più vergognarsi del loro porto. Restituiremo il porto di Palermo alla città».

O OO Come? Ci sono interventi già calendarizzati? «Sono tre gli interventi chiave programmati. La transazione tra l' Autorità di sistema portuale e il Provveditorato alle opere pubbliche dovrebbe portare al dissequestro del molo Vittorio Veneto dopo i sigilli apposti un anno fa dalla magistratura per rischio crollo. A quel punto potremo iniziare i lavori della stazione marittima e la collocazione di bitte e servizi per fare attraccare le navi che oltrepassano i 300 metri di lunghezza. Inoltre, a breve uscirà un concorso internazionale di idee con tempi rapidi, quattro mesi, per la progettazione definitiva ed esecutiva di due stazioni marittime. Una sarà collocata sul molo Sammuzzo che dovrà servire, insieme a quella sul molo Vittorio Veneto, il mercato delle crociere. L' altro terminal sarà sulla banchina Piave, dove oggi sono situati i sili del grano, che saranno demoliti previo accordo con il concessionario. La loro presenza non è

più giustificata dai quantitativi di prodotti cerealicoli che arrivano al porto di Palermo (50 mila tonnellate contro le 100-150 mila del passato). Ritengo i sili una struttura brutta che rovina lo skyline. I prodotti cerealicoli verranno spostati a Termini Imerese.
Successivamente bisognerà iniziare a pensare di risolvere i problemi del fondale».
O OO Lavori che necessitano di una sinergia con istituzioni e associazioni.
«Il nuovo presidente Musumeci mi ha già chiamato, ci siamo sentiti prima delle elezioni e questo è stato un segnale importantissimo. Lo ringrazio. Dobbiamo incontrarci intorno a un tavolo al più presto e realizzare una "cabina di regia" per lo sviluppo della portualità dell' Isola. Le tre autorità della Sicilia orientale, della Sicilia occidentale e di Messina rappresentano un' unica grande industria per la regione. Quanto alle sinergie, è già un primo passo quanto abbiamo realizzato a Sant' Erasmo, dove abbiamo lavorato al progetto esecutivo in collaborazione con l' associazionismo e la Sovrintendenza». (*GTA*)