



Dai Porti:

Trieste:

"...Punto Franco nel Porto..."(Ferpress)

Venezia:

"...Cresce il traffico nei grandi corridoi europei..."

(Il Nautilus, Il Messaggero Marittimo)

"...Stati generale della Logistica..."(Il Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Seminario: il mare prodotto interno lordo..."

(Seareporter, L'Informatore Navale, Informazioni Marittime, Il Nautilus)

La Spezia:

"...Traffico ai varchi portuali..." (Corriere Marittimo)

Ravenna:

"...Quattro nuove gru..."(Il Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Darsena Europa..."(Corriere Marittimo, Il Tirreno)

"...Sportello Unico Doganale..." (Corriere Marittimo)

Piombino:

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

Napoli:

"...al via i dragaggi..."(Il Sole 24 Ore, Ferpress, Informazioni Marittime, Ansa)

"...spazio a grandi navi..."(Ansa, Corriere Marittimo)

Salerno:

"...il migliore d'Italia..."(Centonove)

Gioia Tauro:

"...Port Agency al via avviamento al lavoro..."(Corriere Marittimo, Ferpress, Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Tremestieri: no all'ingegnere Pizzino..."(Centonove)

Palermo:

"...Investimenti cinesi nei porti siciliani..."(La Sicilia)

Focus:

- **Zone Economiche Speciali**
(Gazzetta del Sud, Centonove, Tempo stretto)

Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

L'Avvisatore Marittimo

Porto Franco di Trieste: in II Commissione regionale auditi Bolzonello e Latella

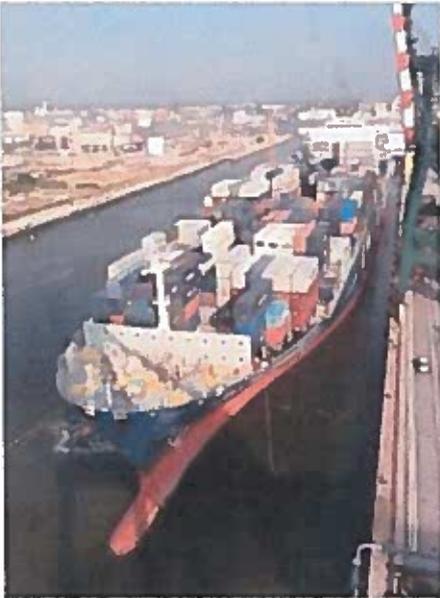
(FERPRESS) – Trieste, 18 OTT – La creazione del regime di Punto Franco nel Porto di Trieste ha di fatto innescato un dibattito su un tema ineludibile sul fronte della fiscalità regionale complessiva. Lo ha affermato il vice presidente della Regione, Sergio Bolzonello, nel corso dell'audizione convocata dalla II Commissione, sul futuro insediamento della Seleco spa nel Porto Vecchio di Trieste.

Sulla scelta della Seleco di insediare la propria sede a Trieste ha riferito ai consiglieri l'amministratore delegato della società Aurelio Latella. Nel corso dell'audizione, richiesta dal consigliere Luca Ciriani (Fdl/AN), Latella ha chiarito tempi e modi della presenza sul territorio. La Seleco avrà una sede amministrativa a Trieste mentre nel Magazzino n. 5, sito nel Molo III del Porto Vecchio, si creeranno gli spazi utili per la ricezione della merce, l'impacchettamento, l'assistenza di ritorno e la distribuzione. In prospettiva vi è l'ipotesi di spostare in regione anche l'attività di assemblaggio dei semilavorati, che attualmente si svolge in Paesi extra Ue. Se vi saranno in futuro le condizioni ideali in termini di sostenibilità nulla osta – spiega l'AD – che anche il retroterra pordenonese venga coinvolto.

Al momento sono in corso le trattative con l'Autorità portuale, mentre sono in stand-by i contatti con l'ente Regione e con la finanziaria regionale Friulia. I tempi di insediamento sono stimati in un anno.

Il Nautilus

NEL NORD EST CRESCE IL TRAFFICO NEI GRANDI CORRIDOI EUROPEI



VENEZIA – Nel 2016 il volume di traffico veicolare complessivo sulla rete autostradale del Nord Est è aumentato, con un tasso di crescita rispetto al 2015, compreso tra il 2,4% e il 4,2% superando in alcune tratte i livelli precrisi del 2007.

L'aumento del traffico complessivo è determinato dall'incremento della componente pesante, soprattutto nelle direttrici che si inseriscono nei grandi corridoi europei (I, III e V): l'A4 Venezia-Mestre-Trieste (+4,6%), l'A4 Padova-Mestre (+4,7%), l'A22 Brennero-Verona (+5,9%), l'A4 Brescia-Padova (+2,8%), l'A23 Udine-Tarvisio (+5,6%). Si tratta di un indicatore importante, sintomo di una ripresa dell'economia italiana ed europea.

E' quanto emerge dall'analisi del sistema infrastrutturale del Nord Est realizzata dall'Osservatorio Trasporti Infrastrutture e Logistica di Unioncamere del Veneto, relativo all'anno 2016.

Nel contesto portuale complessivo dell'Alto Adriatico, emerge che gli scali di Chioggia, Ravenna, Monfalcone, Trieste registrano un aumento, rispetto al 2015, compreso tra il 3,7% e il 10,9%. Venezia mantiene sostanzialmente inalterato il traffico complessivo (+0,6%) ma migliora ulteriormente la performance nel settore container (+8,1%), in controtendenza rispetto agli altri principali porti del Nord Est (Trieste -2,9% e Ravenna -4,2%).

I flussi passeggeri gestiti dagli aeroporti del Nord Est mostrano andamenti differenti: +10,5% a Treviso, +10,0% a Venezia e +8,4% a Verona. Andamento negativo per lo scalo di Trieste (-1,9% dovuto alla crisi della compagnia Alitalia) e quello di Bolzano (-55,9% dovuto all'operatività minima per pochi charter nei mesi estivi).

L'interporto di Verona nel 2016 ha movimentato 29 milioni di tonnellate di merci, delle quali 21 milioni via camion e 8 milioni via treno. Il traffico ferroviario nel 2016 è stato di 402.215 UTI (corrispondente a circa 719 mila TEU), in leggero aumento rispetto al 2015 (+0,9%). L'interporto di Padova invece ha raggiunto i 286.459 TEU, con un incremento del 4,2% rispetto al 2015.



Un terminal contenitori nel porto di Venezia

Unioncamere Veneto: cresce il traffico merci in porti Alto Adriatico

VENEZIA - Un'analisi del sistema infrastrutturale del Nord Est, realizzata dall'Osservatorio Trasporti Infrastrutture e logistica di Unioncamere del Veneto, relativo al 2016, mette in luce un aumento del traffico delle merci e di passeggeri in questa zona dell'Italia. I numeri rappresentano, secondo Unioncamere, un indicatore importante, sintomo di una ripresa dell'economia italiana ed europea.

Nel contesto portuale complessivo dell'Alto Adriatico, emerge poi che gli scali di Chioggia, Ravenna, Monfalcone, Trieste registrano un aumento, rispetto al 2015, compreso tra il 3,7% e il 10,9%. Venezia man-

(continua in ultima pagina)

Unioncamere Veneto

tiene sostanzialmente inalterato il traffico complessivo (+ 0,6%) ma migliora ulteriormente la performance nel settore container (+ 8,1%), in controtendenza rispetto agli altri principali porti del Nord Est (Trieste - 2,9% e Ravenna - 4,2%).

I flussi passeggeri gestiti dagli aeroporti del Nord Est mostrano andamenti differenti: + 10,5% a Treviso, + 10,0% a Venezia e + 8,4% a Verona. Andamento negativo per lo scalo di Trieste (- 1,9% dovuto alla crisi della compagnia Alitalia) e quello di Bolzano (- 55,9% dovuto all'operatività minima per pochi charter nei mesi estivi).

L'interporto di Verona, infine, nel 2016 ha movimentato 29 milioni di

tonnellate di merci, delle quali 21 milioni via camion e 8 milioni via treno. Il traffico ferroviario nel 2016 è stato di 402.215 Uti (corrispondente a circa 719 mila teu), in leggero aumento rispetto al 2015 (+ 0,9%). L'interporto di Padova invece ha raggiunto i 286.459 teu, con un incremento del 4,2% rispetto al 2015.

Nel 2016, infine, è aumentato anche il volume di traffico complessi-

vo di veicoli sulla rete autostradale del Nord Est, con un tasso di crescita rispetto al 2015, compreso tra il 2,4% e il 4,2% superando in alcune tratte i livelli precrisi del 2007. L'aumento è determinato dall'incremento di Tir, soprattutto nelle direttrici che si inseriscono nei grandi corridoi europei: l'A4 Venezia Mestre Trieste (+ 4,6%), l'A4 Padova - Mestre (+ 4,7%), l'A22 Brennero - Verona (+ 5,9%), l'A4 Brescia - Padova (+ 2,8%), l'A23 Udine - Tarvisio (+ 5,6%).

A Venezia Stati generali Logistica del Nordest

VENEZIA - Giovedì 26 Ottobre si terranno a Venezia gli Stati Generali della Logistica del Nordest, ospiti della Marina militare nella storica cornice dell'Arsenale. Una mattinata di incontri tra il gotha della portualità, della logistica e dei trasporti del Nordest con l'obiettivo di deli-

(continua in ultima pagina)

tenziare e armonizzare gli interventi programmati, i cantieri aperti e le priorità di ciascun territorio dando vita ad un sistema logistico integrato di infrastrutture e servizi per l'intero Nordest.

A Venezia Stati generali

neare lo stato dell'arte delle infrastrutture e dei servizi offerti da porti e interporti di Veneto, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia.

L'evento si terrà nella Sala degli squadroni. Dopo i saluti istituzionali del contraammiraglio Marcello Bernard, comandante Istituto di Studi Militari

Marittimi di Venezia e del sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, i lavori saranno aperti da una relazione dell'amministratore unico di Ram, Ennio Cascetta, per fare il punto sulla logistica a Nordest nel contesto delle politiche nazionali. Seguirà una tavola rotonda sulle previsioni di crescita dei porti e interporti del Nordest alla quale prenderanno parte Pino Musolino (Adsp Adriatico settentrionale), Zeno D'Agostino (Adsp Adriatico orientale), Daniele Rossi (Adsp Adriatico centro-settentrionale) e Matteo Gasparato (presidente Interporti Riuniti).

Protagonisti della seconda tavola rotonda saranno invece gli operatori privati, ovvero le imprese che ogni giorno utilizzano le infrastrutture dei territori per le loro attività. Alle imprese è affidato il compito di evidenziare sia le opportunità che le criticità del sistema.

L'incontro si chiuderà con le dichiarazioni dei presidenti delle tre Regioni del Nordest, Luca Zaia (Veneto), Debora Serracchiani (Friuli Venezia Giulia) e Stefano Bonaccini (Emilia Romagna).

Mentre le conclusioni sono affidate al ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio.

Infine, intorno alle 13, a sancire la collaborazione futura e fattiva tra i sistemi portuali e gli interporti, sarà firmato un position paper strategico che costituirà una Cabina di Regia tra porti, interporti e ministero delle Infrastrutture per il rilancio della logistica a Nordest. Si tratta dell'inizio di un percorso comune che, nel tempo, porterà alla redazione di un vero e proprio protocollo d'intesa che ha l'ambizioso compito di po-

Riproduzione riservata ad una copia del

A Genova il seminario 'Il mare e il prodotto interno lordo', organizzato dalla Federazione nazionale dei Cavalieri del lavoro



Si è svolta nella Sala dei Capitani di Palazzo S. Giorgio a Genova il seminario 'Il mare e il prodotto interno lordo', organizzato dalla Federazione nazionale dei Cavalieri del lavoro nell'ambito di una nuova iniziativa didattica che porterà ogni anno gli studenti del Collegio universitario 'Lamaro Pozzani', da essi sostenuto, a visitare una differente città italiana significativa per un particolare settore della produzione industriale di beni o servizi.

Dopo un saluto di Paolo Emilio Signorini, presidente del Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, sono intervenuti: Marco Baldi, responsabile area territorio ed economia Censis, che ha illustrato dimensioni e caratteri delle attività marittime nei Rapporti sull'economia del mare; Umberto Masucci, vicepresidente Federazione del Mare, intervenuto sul cluster marittimo come fattore di sviluppo in Italia; nonché i cavalieri del lavoro: Alcide Ezio Rosina, vicepresidente Confitarma, soffermatosi sull'economia dello shipping; Ugo Salerno, presidente a. d. RINA SpA, che ha messo l'accento sull'importanza dello shipping nell'equilibrio politico ed economico globale, specialmente alla luce delle nuove iniziative cinesi. Ha concluso Giovanni Novi, presidente Gruppo ligure dei Cavalieri del lavoro.

Nel suo intervento, Umberto Masucci ha osservato: "Mi pare significativo che, nell'avviare una nuova attività didattica, il Collegio universitario dei Cavalieri del lavoro abbia voluto dare spazio in primo luogo alle attività del cluster marittimo, che trovano a Genova la loro sede più tradizionale. L'Italia è un paese con un enorme sviluppo costiero e insulare, ricco di insediamenti e città che hanno centrato il loro sviluppo economico e sociale sulle attività legate al mare: quella italiana è la seconda industria manifatturiera d'Europa e riceve la maggior parte delle materie prime e semilavorate attraverso i porti, le trasforma e le esporta di nuovo per mare. La nostra flotta mercantile è tra le principali (la bandiera italiana è la terza tra gli stati del G20), così come la cantieristica e la nautica. Il nostro paese è al primo posto in Europa come meta crocieristica. E tutto ciò ha ricadute importanti su tutta l'economia: ogni anno, 20 miliardi di euro in beni e servizi vengono acquistati dalle imprese del cluster marittimo negli altri settori economici"

Marco Baldi, a sua volta, ha ricordato come siano passati più di 20 anni da quando la Federazione del Mare e il Censis pubblicarono il 1° Rapporto sull'Economia del Mare, mettendo a punto un sofisticato metodo di stima del valore economico e occupazionale del cluster marittimo italiano. "Nel confronto con il passato emerge chiaramente che le attività che hanno a che fare con il mare - dallo shipping, alla cantieristica, alla nautica, passando per le svariate attività portuali e per la pesca - presentano un livello di scambio e di integrazione con altre branche dell'economia sempre più stretto. A conferma di questo è importante segnalare che mentre le unità di lavoro impegnate direttamente nelle attività marittime sono cresciute negli ultimi 20 anni del 39,3% (circa 48.000 unità in più), quelle nelle attività "a monte e a valle" della filiera marittima sono cresciute del 61% (+162.600). L'economia del mare, dunque, si conferma un ambito nel quale le attività e gli investimenti settoriali giocano un importante 'effetto traino' su ampie porzioni dell'economia nazionale. L'ultimo Rapporto sull'economia del Mare, presentato alla fine del 2015, ha confermato che le attività marittime costituiscono uno dei settori più dinamici dell'economia italiana contribuendo al PIL nazionale per 32,6 miliardi di euro (2,03%) e occupando circa il 2% delle forze di lavoro del Paese (471mila persone fra addetti diretti ed indotto)".

L'Informatore Navale

GENOVA: SI E' CONCLUSO IL SEMINARIO "IL MARE E IL PRODOTTO INTERNO LORDO"



Genova, 18 ottobre 2017 – Si è svolta nei giorni scorsi nella Sala dei Capitani di Palazzo S. Giorgio a Genova il seminario 'Il mare e il prodotto interno lordo', organizzato dalla Federazione nazionale dei Cavalieri del lavoro nell'ambito di una nuova iniziativa didattica che porterà ogni anno gli studenti del Collegio universitario 'Lamaro Pozzani', da essi sostenuto, a visitare una differente città italiana significativa per un particolare settore della produzione industriale di beni o servizi. Dopo un saluto di Paolo Emilio Signorini, presidente del Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, sono intervenuti: Marco Baldi, responsabile area territorio ed economia Censis, che ha illustrato dimensioni e caratteri delle attività marittime nei Rapporti sull'economia del mare; Umberto Masucci, vicepresidente Federazione del Mare, intervenuto sul cluster marittimo come fattore di sviluppo in Italia; nonché i cavalieri del lavoro: Alcide Ezio Rosina, vicepresidente Confitarma, soffermatosi sull'economia dello *shipping*; Ugo Salerno, presidente a. d. RINA SpA, che ha messo l'accento sull'importanza dello *shipping* nell'equilibrio politico ed economico globale, specialmente alla luce delle nuove iniziative cinesi. Ha concluso Giovanni Novi, presidente Gruppo ligure dei Cavalieri del lavoro.

Nel suo intervento, Umberto Masucci ha osservato: *"Mi pare significativo che, nell'avviare un nuova attività didattica, il Collegio universitario dei Cavalieri del lavoro abbia voluto dare spazio in primo luogo alle attività del cluster marittimo, che trovano a Genova la loro sede più tradizionale. L'Italia è un paese con un enorme sviluppo costiero e insulare, ricco di insediamenti e città che hanno centrato il loro sviluppo economico e sociale sulle attività legate al mare: quella italiana è la seconda industria manifatturiera d'Europa e riceve la maggior parte delle materie prime e semilavorate attraverso i porti, le trasforma e le esporta di nuovo per mare. La nostra flotta mercantile è tra le principali (la bandiera italiana è la terza tra gli stati del G20), così come la cantieristica e la nautica. Il nostro paese è al primo posto in Europa come meta crocieristica. E tutto ciò ha ricadute importanti su tutta l'economia: ogni anno, 20 miliardi di euro in beni e servizi vengono acquistati dalle imprese del cluster marittimo negli altri settori economici"*

Marco Baldi, a sua volta, ha ricordato come siano passati più di 20 anni da quando la Federazione del Mare e il Censis pubblicarono il 1° Rapporto sull'Economia del Mare, mettendo a punto un sofisticato metodo di stima del valore economico e occupazionale del cluster marittimo italiano. *"Nel confronto con il passato emerge chiaramente che le attività che hanno a che fare con il mare – dallo shipping, alla cantieristica, alla nautica, passando per le svariate attività portuali e per la pesca – presentano un livello di scambio e di integrazione con altre branche dell'economia sempre più stretto. A conferma di questo è importante segnalare che mentre le unità di lavoro impegnate direttamente nelle attività marittime sono cresciute negli ultimi 20 anni del 39,3% (circa 48.000 unità in più), quelle nelle attività "a monte e a valle" della filiera marittima sono cresciute del 61% (+162.600). L'economia del mare, dunque, si conferma un ambito nel quale le attività e gli investimenti settoriali giocano un importante 'effetto traino' su ampie porzioni dell'economia nazionale. L'ultimo Rapporto sull'economia del Mare, presentato alla fine del 2015, ha confermato che le attività marittime costituiscono uno dei settori più dinamici dell'economia italiana contribuendo al PIL nazionale per 32,6 miliardi di euro (2,03%) e occupando circa il 2% delle forze di lavoro del Paese (471mila persone fra addetti diretti ed indotto)"*.

Informazioni Marittime

Mare e prodotto interno lordo, focus a Genova



Si è svolta nei giorni scorsi nella Sala dei Capitani di Palazzo S. Giorgio a Genova il seminario **'Il mare e il prodotto interno lordo'**, organizzato dalla Federazione nazionale dei Cavalieri del lavoro nell'ambito di una nuova iniziativa didattica che porterà ogni anno gli studenti del Collegio universitario 'Lamaro Pozzani', da essi sostenuto, a visitare una differente città italiana significativa per un particolare settore della produzione industriale di beni o servizi.

Dopo un saluto di **Paolo Emilio Signorini**, presidente del Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, sono intervenuti: **Marco Baldi**, responsabile area territorio ed economia Censis, che ha illustrato dimensioni e caratteri delle attività marittime nei Rapporti sull'economia del mare; **Umberto Masucci**, vicepresidente Federazione del Mare, intervenuto sul cluster marittimo come fattore di sviluppo in Italia; nonché i cavalieri del lavoro: **Alcide Ezio Rosina**, vicepresidente Confitarma, soffermatosi sull'economia dello shipping; **Ugo Salerno**, presidente e ad di Rina, che ha messo l'accento sull'importanza dello shipping nell'equilibrio politico ed economico globale, specialmente alla luce delle nuove iniziative cinesi. Ha concluso **Giovanni Novi**, presidente Gruppo ligure dei Cavalieri del lavoro.

Nel suo intervento, Umberto Masucci ha osservato: "Mi pare significativo che, nell'avviare un nuova attività didattica, il Collegio universitario dei Cavalieri del lavoro abbia voluto dare spazio in primo luogo alle attività del cluster marittimo, che trovano a Genova la loro sede più tradizionale. L'Italia è un paese con un enorme sviluppo costiero e insulare, ricco di insediamenti e città che hanno centrato il loro sviluppo economico e sociale sulle attività legate al mare: quella italiana è la seconda industria manifatturiera d'Europa e riceve la maggior parte delle materie prime e semilavorate attraverso i porti, le trasforma e le esporta di nuovo per mare. La nostra flotta mercantile è tra le principali (la bandiera italiana è la terza tra gli stati del G20), così come la cantieristica e la nautica. Il nostro paese è al primo posto in Europa come meta croceristica. E tutto ciò ha ricadute importanti su tutta l'economia: ogni anno, 20 miliardi di euro in beni e servizi vengono acquistati dalle imprese del cluster marittimo negli altri settori economici".

Marco Baldi, a sua volta, ha ricordato come siano passati più di 20 anni da quando la Federazione del Mare e il Censis pubblicarono il 1° Rapporto sull'Economia del Mare, mettendo a punto un sofisticato metodo di stima del valore economico e occupazionale del cluster marittimo italiano. "Nel confronto con il passato emerge chiaramente che le attività che hanno a che fare con il mare - dallo shipping, alla cantieristica, alla nautica, passando per le svariate attività portuali e per la pesca - presentano un livello di scambio e di integrazione con altre branche dell'economia sempre più stretto. A conferma di questo è importante segnalare che mentre le unità di lavoro impegnate direttamente nelle attività marittime sono cresciute negli ultimi 20 anni del 39,3% (circa 48.000 unità in più), quelle nelle attività "a monte e a valle" della filiera marittima sono cresciute del 61% (+162.600). L'economia del mare, dunque, si conferma un ambito nel quale le attività e gli investimenti settoriali giocano un importante 'effetto traino' su ampie porzioni dell'economia nazionale. L'ultimo Rapporto sull'economia del Mare, presentato alla fine del 2015, ha confermato che le attività marittime costituiscono uno dei settori più dinamici dell'economia italiana contribuendo al PIL nazionale per 32,6 miliardi di euro (2,03%) e occupando circa il 2% delle forze di lavoro del Paese (471mila persone fra addetti diretti ed indotto)".

Il Nautilus

Al via la III Giornata Nazionale dell'Economia del Mare



GENOVA – Competitività e sviluppo dei settori legati all'Economia del Mare: nautica, portualità turistica e commerciale, logistica e trasporti, pesca, turismo, agroalimentare, sport, valorizzazione delle produzioni di qualità e internazionalizzazione.

Dal 19 al 21 ottobre la città di Gaeta ospita la "III Giornata Nazionale sull'Economia del mare", organizzata dalla Camera di Commercio di Latina con l'Azienda speciale per l'economia del Mare, in collaborazione con Unioncamere Nazionale e Unioncamere Lazio.

Nella prima giornata verranno presentati i risultati del "VI Rapporto sull'Economia del Mare", con tutte le informazioni aggiornate sulle dinamiche della "blue economy", utili per l'orientamento delle strategie degli operatori economici, degli stakeholder e delle amministrazioni territoriali che operano nel settore.

A Gaeta saranno inoltre presenti diversi operatori stranieri provenienti dal Canada in forte espansione per il settore "food&beverage", e dalla Spagna e la Grecia per la nautica e la subfornitura nautica, con un programma di incontri di business e visite presso le aziende aderenti al sistema camerale.

Community Spezia: Traffico ai varchi portuali a rischio di esplosione

COMMUNITY SPEZZINA CHIEDE DI DISINNESCARE LA BOMBA DELLE CODE DEI CAMION AI VARCHI PORTUALI

LA SPEZIA – Code ai varchi portuali, tempi di attesa estenuanti, mancanza di coordinamento e impossibilità di programmare viaggi e consegne, con il rischio di dover rispettare le Schedule al prezzo pesantissimo di rischi alla sicurezza stradale.

Il quadro in cui si trovano a operare gli autotrasportatori, spezzini e non, che lavorano con il porto e con il terminal container, è ormai insostenibile e rischia di trasformarsi in una vera e propria polveriera. Ad affermarlo è la Community portuale spezzina, che rappresenta agenti marittimi, spedizionieri e spedizionieri doganali e che lancia un vero e proprio appello alle istituzioni, in primis l'Autorità di Sistema Portuale e la Dogana, affinché, insieme con gli operatori che gestiscono il porto, mettano a punto una strategia di intervento tale da incidere sul caos che caratterizza le attese ai varchi.

Per troppo tempo – afferma Sergio Landolfi, presidente dell'Associazione spezzina degli Spedizionieri Doganali – ci hanno volutamente confinato su fronti contrapposti, quando invece i nostri interessi sono sempre stati, e oggi più che mai, comuni. Autotrasporto, comunità degli operatori portuali e comunità locale spezzina sono tessere dello stesso mosaico ed è per questo motivo che oggi lanciamo l'idea di una alleanza funzionale che consenta una razionalizzazione dei flussi di traffico da e per il porto, un abbattimento dell'inquinamento e il recupero di condizioni di lavoro umane per gli autotrasportatori”.

I problemi – secondo la Community di La Spezia – non si risolvono da soli e il ripetersi dei blocchi e del congestionamento nei piazzali fornisce un segnale pericoloso per un porto che è cresciuto e si è affermato solo in virtù della sua efficie

Rossi (AdSp) fiducioso di recuperare il tempo perso Quattro nuove gru per Ravenna si attende il dragaggio dei fondali

RAVENNA - Un investimento di 24 milioni di euro quello effettuato da "Terminal Container Ravenna", società che vede in partnership la Sapir spa e Contship Italia (Gruppo Eurokai), che ha consentito allo scalo romagnolo di dotarsi di un nuovo parco mezzi meccanici che è stato completato con l'acquisizione di una "ship to shore", fornita dalla società irlandese Liebherr-Maritime Cranes division, che ha una portata di 60 tonnellate ed è in grado di operare trasversalmente fino alla 18esima fila di container.

La presentazione di questa nuova gru e degli altri mezzi meccanici (tre Rmg su rotaia) oggetto dell'importante investimento di "Ter" è stata l'occasione per una due giorni di incontri iniziata ieri con un workshop dal titolo: "Porti con-

Quattro nuove gru

tinua in ultima pagina)

ter regionali: crescere tra opportunità e minacce".

Il primo a salire sul palco, introdotto da Daniele Testi, responsabile marketing di Contship Italia, e dal collega Nicola Capuzzo, è stato il sindaco di Ravenna, Michele De Pascale, che ha ringraziato la società terminalistica per l'attenzione costantemente rivolta al porto ravennate e che ha poi evidenziato le novità in fatto di collegamenti ferroviari e di spazi disponibili per la logistica in grado di attrarre investimenti «come nessun'altra italiana».

Il presidente di Sapir, Riccardo Sabatini, ha ricordato gli investimenti fatti in questi anni, dal 2014 ben 40 milioni di euro, e sottolineato come sia stato recentemente presentato all'Autorità di Sistema portuale il progetto "Hub Portuale" da cui «dipenderà molto del futuro del porto di Ravenna» e che prevede il trasferimento del terminal verso l'imboccatura del Canale Candiano, là dove, oltre a tante opportunità dal punto di vista logistico, potranno essere disponibili fondali a -14,5 metri.

Come sempre molto diretta la presidente di Contship Italia, Cecilia Eckelmann Battistello, che ha invitato le istituzioni a impegnarsi affinché gli importanti investimenti fatti a Ravenna non siano resi vani. «Fin qui è stato perso troppo tempo nell'adeguare le infrastrutture, nelle opere di dragaggio. Altri porti vicini, Ancona e Venezia, stanno crescendo mentre purtroppo Ravenna lo scorso anno ha registrato una perdita di traffici container. Servono fat-

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Daniele Rossi, si è detto fiducioso che il tempo perso possa essere recuperato al più presto ed ha sottolineato come anche a Ravenna si deve operare in quell'ottica di sistema che sta alla base della filosofia portata avanti dalla Riforma portuale "Delrio" e che deve vedere porti vicini non in concorrenza fra loro, vista anche la diversa configurazione infrastrutturale. A tal proposito ha citato le future possibilità che ha Ravenna di ospitare navi di maggior pescaggio che a Venezia invece non potranno arrivare per i limiti imposti dal Mo-

se.

Dopo la presentazione del gruppo Liebherr e della descrizione tecnica della nuova gru "ship to shore" fatto da Matteo Bilotti di Mac Port (agente unico Liebherr per l'Italia), ha preso la parola Nereo Mareucci, presidente di Confetra, che ha indicato quale futuro possibile per i porti regionali, come quello di Ravenna, una specializzazione che ne evidenzia la possibilità di essere smart, di essere un porto agile, efficiente, ben inserito in una catena logistica che è fra tutte le attività portuali quella che ha maggiori ricadute positive in termini economici ed occupazionali.

Concetti ripresi anche da Roberto Zucchetti, coordinatore dell'Arca Trasporti del "Cenel" Bocconi, che ha messo in risalto quanto sia importante potersi avvalere di collegamenti ferroviari efficienti, a standard europeo, che risultano enormemente più vantaggiosi del trasporto su strada.

La mattinata è poi proseguita con una serie di riflessioni che hanno coinvolto tra gli altri, Guido D'otolenghi, coordinatore gruppo tecnico Confindustria per la logistica, trasporti ed economia del mare, Gianni Bessi, consigliere regionale Emilia Romagna, Marco Migliorelli, presidente dell'Associazione ravennate spedizionieri internazionali, Gino Maioli, presidente Dinazzano Pro Spa.

Al termine il tradizionale taglio del nastro davanti alla nuova gru preceduto dai saluti di Patrick O'Leary, amministratore delegato Liebherr, che ha elencato anche le altre collaborazioni del suo gruppo con diversi scali italiani, di Gianantonio Mingozzi, presidente di "Ter", e della benedizione dell'arcivescovo di Ravenna, Lorenzo Ghizzoni.

Il tradizionale nastro tricolore è stato quindi tagliato da Cecilia Eckelmann Battistello, Isolde Liebherr in rappresentanza del grup-

po multinazionale e da Milena Fico, direttrice del "Ter".

Livorno: Dibattito in porto su Darsena Europa

Una giornata informativa – Boom di partecipanti: già 160 le persone che si sono iscritte

LIVORNO – Domani avrà luogo in Fortezza Vecchia una giornata informativa sul “Dibattito in Porto”, il Dibattito Pubblico sui progetti di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno. Visto l'alto numero di partecipanti (si sono già iscritte più di 160 persone) l'incontro si terrà in una delle sale più grandi del Monumento Mediceo: la Sala Canaviglia.

Il Dibattito Pubblico, il primo a livello regionale, si è svolto a Livorno da Aprile a Luglio 2016 e, attraverso laboratori e visite guidate, ha reso possibile l'informazione e la discussione del progetto della Piattaforma Europa e del masterplan per l'area della Stazione Marittima. I partecipanti, operatori e lavoratori portuali, tecnici e cittadini, hanno potuto discutere per diversi mesi le ragioni dei progetti, le loro caratteristiche tecniche, le ricadute territoriali, socio-economiche e ambientali delle trasformazioni del porto, fornendo anche indicazioni utili ed avanzando precise richieste.

Una delle esigenze emersa dal Dibattito era stata quella di garantire una continuità di informazione al pubblico anche dopo la conclusione dei laboratori, e l'Autorità si era impegnata ad organizzare un incontro annuale di monitoraggio per fare il punto e informare la comunità di attori e cittadini sull'avanzamento dei progetti del Dibattito Pubblico.

Durante il primo incontro annuale di monitoraggio verranno illustrate le novità relative alla ridefinizione della prima fase della Piattaforma Europa, e verrà fatto il punto sullo stato dell'arte del progetto di riqualificazione dell'area della Stazione Marittima. Saranno inoltre illustrati gli studi ambientali relativi alla qualità dell'aria e al rumore che nel frattempo sono stati impostati.

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

PORTO » IL DIBATTITO PUBBLICO

Maxi-Darsena domani alla prova del dialogo

Livorno a ripista della sperimentazione delle nuove modalità di rapporto fra grandi opere e cittadini. Già in 160 hanno annunciato la partecipazione

► LIVORNO

La sala Canaviglia, una delle più grandi della Fortezza Vecchia, accoglierà domani pomeriggio il dibattito pubblico sul nuovo identikit del porto che verrà: appuntamento dalle 15 alle 18,30 con la giornata informativa chiamata "Dibattito in Porto". Occhi puntati sui progetti di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno.

Se gli incontri del primo round del dibattito pubblico sul futuro del porto non hanno incontrato un'altissima partecipazione per ammissione degli stessi organizzatori, stavolta invece sembra esser venuto giù il muro che separa l'area portuale dal resto della città: l'appuntamento di con-

fronto mette in conto la partecipazione di una folla di persone, se è vero che, come riferiscono dal quartier generale della nuova Autorità di Sistema «si sono già iscritte più di 160 persone» (per registrarsi all'evento: <https://dibattitopubblico2017.eventbrite.it>).

Come dicevamo, non è questo un inedito: sulle scelte in gestazione per il porto si era tenuto fra il mese di aprile e quello di luglio dello scorso anno il cosiddetto "dibattito pubblico", «il primo a livello regionale», come precisa **Autorit**. Livorno ha fatto da apripista, è in atto la sperimentazione regionale e il nuovo codice dei contratti l'ha introdotto anche nella normativa nazionale.

«Attraverso laboratori e visi-

te guidate», si era puntato a curare «l'informazione e la discussione del progetto della Piattaforma Europa e del masterplan per l'area della Stazione Marittima».

Era stato in quel tour di iniziative che «operatori e lavoratori portuali, tecnici e cittadini, hanno potuto discutere per diversi mesi le ragioni dei progetti, le loro caratteristiche tecniche, le ricadute territoriali, socio-economiche e ambientali delle trasformazioni del porto, fornendo anche indicazioni utili ed avanzando precise richieste».

Quali? «Una delle esigenze emerse dal dibattito pubblico - riferisce l'Istituzione portuale da Palazzo Rosciano - era stata quella di «garantire una continuità di informazione al

pubblico anche dopo la conclusione dei laboratori». È questo il motivo che aveva spinto **l'Authority** ad assumersi l'impegno di «organizzare un incontro annuale di monitoraggio per fare il punto e informare la comunità di attori e cittadini sull'avanzamento dei progetti del "dibattito pubblico"».

Nel menù dell'incontro c'è anche una novità importante: la ridefinizione della prima fase della Piattaforma Europa. Non solo: sarà l'occasione per «fare il punto sullo stato dell'arte del progetto di riqualificazione dell'area della Stazione Marittima». A ciò si aggiunge il tema delle emissioni inquinanti di provenienza portuale: saranno illustrati gli studi ambientali relativi alla qualità dell'aria e al rumore nel frattempo impostati.



La Darsena Toscana, il Canale d'accesso e la Torre del Marzocco

NUOVO TERMINAL: PARLA FEDERMANAGER

«Progetto fondamentale, stavolta bisogna fare sistema»

► LIVORNO

Occorre che «tutte le istituzioni locali e regionali» facciano sistema e collaborino «seriamente e senza pregiudizi» alla riuscita del progetto della Darsena Europa. A dirlo è la Federmanager, associazione che raggruppa i dirigenti di aziende industriali. Lo fa sottolineando che «il percorso è già di per sé difficile: se poi si dovesse assistere a aride e contriproducenti difese di "nicchia" o, peggio ancora, a stucchevoli diatribe pseudo-politiche, Livorno avrebbe perso ancora una volta un'occasione più unica che rara di crescita e di sviluppi del tessuto produttivo del territorio».

L'organizzazione dei diri-

genti aziendali - che ha visto nei giorni scorsi la riunione del proprio consiglio direttivo per parlare, fra l'altro, del bando di gara per la progettazione dei lavori pubblici della maxi-Darsena - ribadisce che «istituzioni, Confindustria, parti sociali e operatori marittimi sono chiamati a un doveroso senso di responsabilità».

Per parte propria, dopo aver sottolineato le perplessità per il fatto che Carrara fa riferimento «addirittura a una città di un'altra regione con complicanze burocratiche facilmente immaginabili», annuncia di essere «disponibile a mettere a disposizione le proprie competenze in maniera volontaristica per collaborare al pieno successo dell'iniziativa».

Lo Sportello Unico Doganale /Focus normativo

Parla l'avvocato Sarita de Luca dello studio legale di diritto marittimo Canepa, de Luca e Pollastrini.

LIVORNO – La riforma portuale emanata un anno fa ha previsto l'istituzione di uno **Sportello Unico coordinato dalle Agenzie delle Dogane**, competente su tutti i controlli delle merci nelle operazioni

di import/export. I controlli richiedono che l'operatore oltre alla dichiarazione doganale debba rivolgersi alle diverse amministrazioni (18 per l'esattezza) un numero cospicuo di istanze che possono arrivare anche ad essere fino a 68.

Quindi lo Sportello Unico Doganale nasce al fine di creare le condizioni necessarie alla crescita e allo sviluppo dei traffici, coordinando tutti i controlli delle varie amministrazioni e semplificando le procedure che regolano gli scambi commerciali in import e in export.

Tuttavia lo **Sportello Unico** stenta ancora a decollare poiché il dialogo tra le amministrazioni non è completato. Per approfondire la materia abbiamo fatto un FOCUS sulla normativa in materia doganale, avvalendoci dello studio legale di diritto marittimo, Canepa, de Luca e Pollastrini di Livorno. E' intervenuta sull'argomento l'avvocato Sarita de Luca:

Avvocato de Luca, quali sono le novità introdotte dalla riforma portuale in materia doganale?

L'art.20 del D.lgs.169/16 prevede che allo Sportello Unico Doganale siano attribuite le competenze in materia di controllo su tutte le merci che entrano ed escono dal territorio nazionale; dove tutta la documentazione necessaria per effettuare la dichiarazione doganale gira nel sistema di interoperabilità.

Quale è il compito dello Sportello Unico?

Ha l'obiettivo di giungere al controllo fisico delle merci, ed è basato sull'analisi dei rischi condivisa con tutte le amministrazioni. Questo si evolve in un sistema coordinato di controlli sulle merci, quindi non è più solo un meccanismo di semplificazione amministrativa.

Quali caratteristiche ha il controllo?

Se c'è bisogno dell'apertura di un contenitore, a seguito di una richiesta che arriva per esempio dalla dogana e dal veterinario, a quel punto ci sarà un solo momento in cui il container viene aperto e con un unico spostamento. Per la prima volta sono stati normativamente previsti anche i tempi massimi entro i quali le diverse amministrazioni devono aver completato i controlli: 1 ora per quelli documentali e 5 ore per quelli fisici.

- segue

Viene rispettata la tempistica?

Per i controlli fisici è difficile immaginare il rispetto di questi tempi, mentre per quelli documentali i tempi sono notevolmente inferiori a quanto previsto.

La dogana dalla fine del 2003 ha implementato un sistema telematico per la presentazione delle dichiarazioni doganali (AIDA) che ha consentito la completa digitalizzazione della procedura di sdoganamento e soprattutto la creazione di banche dati che hanno consentito una migliore e più efficace analisi dei rischi con controlli mirati che hanno prodotto una velocizzazione della procedura.

Lo Sportello Unico non è operativo, cosa manca?

E' operativo dal dicembre 2013, ma il dialogo non è oggi ancora stato completato con tutte le amministrazioni. Secondo l'Agenzia delle Dogane nel 2012 su 15 milioni di dichiarazioni doganali, meno dello 0,1% è stato cartaceo e questo ha consentito di svincolare le merci nel 95% dei casi in 2-5 minuti e questo anche se lo Sportello Unico ad oggi non funziona ancora a pieno regime, per la mancanza di interoperatività con alcune amministrazioni (ad esempio con la Sanità è all'80% dei documenti che accompagnano lo sdoganamento).

Come nasce lo Sportello Unico?

E' un istituto nato prima nel nostro ordinamento e poi recepito a livello comunitario. Istituito con la finanziaria 2004, la legge n.350/2003, che prevedeva la concentrazione di tutte le istanze e l'integrazione di tutti i processi attraverso il dialogo telematico tra le diverse amministrazioni interessate (ben 18 diverse) ed il loro coordinamento da parte dell'Agenzia delle Dogane da cui ottenere lo scarico di tutte le necessarie autorizzazioni e i nulla osta.

Nel caso di controlli diversi da quelli doganali?

In questo caso (art.47 del Nuovo Codice Doganale Unionale) le autorità doganali svolgono le funzioni di coordinamento, si impegnano in stretta collaborazione con altre autorità, a fare effettuare i controlli delle merci in contemporanea ai controlli doganali e nel medesimo luogo in cui questi avvengono.

Il nuovo Codice Doganale Unionale in cosa consiste?

Il diritto doganale è il risultato di un coordinamento di diverse fonti normative (internazionali comunitarie e nazionali).

La nuova codificazione regola la dogana elettronica transeuropea, questa avrebbe dovuto garantire la gestione automatizzata del rischio attraverso un'armonizzazione dei sistemi informativi, che avrebbe condotto all'armonizzazione dei controlli doganali.

La nuova dogana deve però ancora svilupparsi e, fino al 2020, varranno le disposizioni transitorie perché non tutti i paesi membri dispongono di un adeguato sistema informativo.

- segue

L'Italia è digital?

Si da noi si parla già di full digital per la dichiarazione doganale elettronica in tempo reale per tutti i regimi, l'analisi del rischio automatizzata e l'integrazione tra il manifesto elettronico delle merci e il sistema di sicurezza.

Lucia Nappi

LA CRISI INDUSTRIALE

Aferpi, Calenda ribadisce: niente proroghe

Il ministro conferma la linea dura in un colloquio con Velo. A Roma sbloccati i 30 milioni per il sostegno ai lavoratori dell'indotto

PIOMBINO

Il Governo non accetterà richieste di proroga e se il 31 Aferpi non porterà novità concrete (soldi, un partner o un compratore) si andrà alla rescissione. Lo ha confermato ieri il ministro Carlo Calenda a Silvia Velo spiegando durante un colloquio, come ha riferito la sottosegretaria, «che intende procedere, speditamente e senza alcun indugio, all'attuazione di quanto stabilito nell'addendum del 30 giugno, in scadenza il 31 ottobre. Il ministro mi ha poi assicurato - prosegue Velo - di aver previsto nel decreto fiscale, approvato venerdì in Consiglio dei ministri, un fondo di 300 milioni destinato a garantire la continuità produttiva per le aziende in amministrazione straordinaria, in particolare Piombino e Taranto».

Domani molto probabilmente Calenda incontrerà l'ad di Aferpi, Said Benkene, a cui ri-

badirà le sue intenzioni. Se salterà l'affare con Sajjan Indal (varie fonti confermano che le trattative sono interrotte) si andrebbe quindi al commissariamento, con una sorta di prestito ponte per far funzionare i laminatoi e avere la fabbrica almeno parzialmente in marcia quando ci sarà una nuova gara, a quel punto inevitabile.

Ieri mattina poi è andata in scena la protesta dei sindacati e dei lavoratori dell'indotto davanti al ministero del Lavoro contro i ritardi nello sblocco dei 30 milioni di risorse regionali destinati ad assicurare 500 euro al mese per sei mesi agli operai rimasti senza ammortizzatori sociali.

Fim, Fiom e Uilm sono state ricevute da funzionari del ministero del Lavoro e dell'Inps, secondo cui «entro la prossima settimana - si legge in una nota sindacale - tutta la documentazione corredata delle firme autorizzative sarà presentata al presidente dell'Inps, Tito Bo-

eri per la firma finale della delibera».

Sulla mobilità in deroga per il 2017, prevista per le aree di crisi complessa, il sindacato ha fatto presente alla direzione che la clausola perentoria di accesso «senza soluzione di continuità» con la vecchia mobilità, «è fortemente penalizzante per i lavoratori. Soprattutto per quelli che hanno fatto qualche giornata di lavoro e che per questo si vedono rifiutare la mobilità in deroga a causa dell'interruzione. L'Inps ci ha risposto che è in corso una discussione per approvare una moratoria, ma solo per coloro che hanno lavorato prima che questa normativa fosse in vigore, fino a maggio 2017».

Al ritorno da Roma poi i sindacati hanno tappezzato la città di striscioni contro la permanenza di Cevital.

Francesca Re David, segretaria generale Fiom, e Mirco Rotta, coordinatore Fiom per la si-

derurgia, in una nota hanno parlato di «un passo avanti verso l'effettivo utilizzo dei 30 milioni residui, ma è necessario che la manovra finanziaria del Governo contenga risorse finalizzate alla continuità degli ammortizzatori sociali».

Per il Governatore Enrico Rossi, ieri a Roma «È stato premiato l'impegno della Toscana per assicurare lo sblocco delle risorse a suo tempo assegnate dal ministero e indispensabili per finanziare misure adeguate al rilancio dell'occupazione in Toscana e, in particolare, nelle aree di crisi».

Stefano Fassina e Alessia Petraglia, di Sinistra Italiana, hanno giudicato positivamente l'incontro di ieri al ministero, sostenendo però che «l'impegno più grande deve essere impiegato per far ripartire l'economia nelle aree di crisi. A Piombino questo si traduce non ritardando le bonifiche, che potrebbero rioccupare proprio molti lavoratori dell'indotto» (cloz)



Il presidio sindacale ieri al ministero del Lavoro



Lo striscione affisso ieri al Rivellino (foto Paolo Barlettani)

A Napoli al via il dragaggio (da 25,5 milioni) nel porto

Finalmente partono i lavori per il dragaggio del porto di Napoli. Il cantiere è stato inaugurato questa mattina alla presenza del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e del sindaco di Napoli, Luigi De Magistris. Il dragaggio aumenterà la profondità per permettere allo scalo di accogliere anche navi portacontainer di grandi dimensioni: si tratta di un intervento che era atteso da tempo e troppo a lungo era stato rinviato. Parte fondamentale di quel Grande Progetto, finanziato da Fondi Ue per circa 100 milioni in totale, che a lungo si è temuto potessero essere revocati, ma poi sono stati trasferiti sulla nuova Programmazione comunitaria 2014-2020. Insomma, dopo numerosi rinvii, parte il cantiere. Con un costo di 25,5 milioni, in 14 mesi circa, verrà dapprima fatto l'escavo di un'area di 600 metri quadrati sul fondo del mare e poi i materiali dragati, pari secondo progetto a 1,3 milioni di metri cubi, verranno depositati all'interno della "cassa di colmata" della Darsena di Levante. Sarà necessario dapprima realizzare un'indagine di ricognizione e bonifica da ordigni bellici. Tra novembre e dicembre partiranno gli escavi.

Si tratta, insomma, di una svolta importante per lo scalo partenopeo che negli anni scorsi era passato da un commissariamento a un altro che ne avevano di fatto rallentato se non paralizzato i progetti di ammodernamento e ampliamento. Con una incidenza negativa anche sui traffici, nel pieno degli anni della grande crisi. A seguito della Riforma dei porti e delle istituzioni delle Autorità portuali di sistema, con la nomina di Pietro Spirito a dirigere l'Autorità del Tirreno centrale in cui è capofila Napoli, lo scalo partenopeo ha registrato una netta svolta. In questa direzione l'avvio dei lavori che punta a due obiettivi, rendere i fondali più profondi e costruire un nuovo terminal necessario per una migliore organizzazione delle operazioni di carico e scarico. La gara, bandita prima dell'estate scorsa, era stata bloccata da un ricorso al Tar del secondo classificato. Ricorso che a settembre il Tar Campania ha respinto. I lavori sono stati così aggiudicati al raggruppamento di imprese costituito da 11 imprese Sidra, R.C.M. Costruzioni S.r.l., Consorzio Integra Società Cooperativa, Savarese Costruzioni S.p.A. «Avevamo detto che avremmo sbloccato tutti i lavori – ha commentato il ministro Graziano Delrio – e oggi partono i dragaggi. Questo vuol dire che in questo porto, che già sta crescendo molto e bene e che ha grande potenzialità, il completamento della darsena, l'inizio dei dragaggi permetterà di attirare più traffici. L'opera farà di questo porto davvero un grande volano economico». Delrio ha continuato: «dopo un grande aeroporto e uno snodo ferroviario importante, Napoli si appresta a risolvere i problemi legati al porto». Il ministro infine ha parlato di un nuovo progetto ferroviario da realizzare nello scalo partenopeo, la cui fattibilità è allo studio e che spingerebbe i traffici sulla intermodalità.

Campania: inaugurato il cantiere per i dragaggi al Porto di Napoli. Presente anche Delrio

(FERPRESS) – Napoli, 18 OTT – E' stato inaugurato questa mattina al Porto di Napoli, alla presenza del ministro delle infrastrutture Graziano Delrio, il cantiere per i dragaggi che aumenteranno la profondità per permettere allo scalo di accogliere le grandi navi portacontainer.

I lavori sono previsti dal Grande Progetto del Porto di Napoli finanziato da Fondi europei, dureranno 14 mesi per un costo di 25.542.124 euro (nell'ambito dei 150 milioni messi a disposizione dalla Regione) e comprendono l'escavo dei fondali e il deposito dei materiali dragati nella cassa di colmata della Darsena di Levante. Il completamento della darsena e l'inizio dei dragaggi permetteranno di attirare più traffici e di consentire il raddoppio del volume di scambi di merci e persone.

“Possiamo arrivare a quasi due milioni di container – spiega il presidente De Luca – rispetto all'attuale volume di circa un milione di container che i porti di Napoli e Salerno muovono. Ovviamente la vocazione del sistema portuale campano è diversa e dobbiamo rispondere a un mercato ricco, ma dobbiamo valorizzare anche la nostra vocazione di porto turistico e crocieristico su cui stiamo lavorando. Fondamentale sarà il rispetto dei tempi previsti per evitare definanziamenti”.

Informazioni Marittime

Napoli inaugura i dragaggi. Il porto progetta Darsena di Levante 2.0



di Paolo Bosso

«Stiamo assistendo a un'accelerazione impressionante». Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, partecipando stamattina all'inaugurazione dei cantieri di dragaggio del porto di Napoli, non ha lesinato ottimismo - «oggi è un gran giorno» -, lodando il lavoro dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale - «Napoli è attualmente uno dei porti più vitali d'Italia». Gli fa eco il segretario dell'Adsp, Francesco Messineo, sottolineando come questa accelerazione è stata possibile grazie al lavoro di squadra dei funzionari dell'ente pubblico.

È successo che dopo decenni di attesa - e il rigetto del Tar [ad una richiesta di sospensiva](#) - sono partiti davvero i dragaggi al porto di Napoli, che dureranno, sulla carta, 14 mesi. Oltre un milione di metri cubi da escavare, pari a un volume contenuto in pressappoco 345 piscine olimpioniche. Costo, circa 45 milioni di euro, erogati dal “Grande progetto” Ue (POR 2014-2020), anche se su base d'asta la cifra è pari a 25 milioni. Inoltre, sono arrivate rassicurazioni dal governo sulla fattibilità della nuova stazione traghetti del Beverello e del Museo del mare nello storico edificio dei Magazzini Generali. «In linea di principio – spiega Delrio -, un finanziamento arriva quando il progetto è buono. In questo caso sono entrambi molto interessanti. Non posso che esser certo che le risorse arriveranno». Infine, si lavora al potenziamento della ferrovia Napoli-Bari per la prima volta [attraverso un coordinamento protocollato tra i porti](#). «Con la Conferenza delle Adsp - spiega il presidente dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, Pietro Spirito, riferendosi all'istituto [nato a luglio](#) - lavoriamo per la prima volta insieme alle altre authority, abbandonando una competizione distruttiva per cooperare competitivamente».

Dai dragaggi alla Darsena di Levante versione 1.0 Lavori di dragaggio che rappresentano l'ultimo tassello all'ultimazione di un'altra opera attesa da tempo: la Darsena di Levante, un terminal container con un'unica banchina (senza calate) da 660 metri lineari, 25 ettari di area a terra e una movimentazione (con condizioni di mercato e logistiche ottimali) calcolata in 800 mila teu annui. Il doppio rispetto ai 400 mila annuali di oggi movimentati in 15 ettari nei poli Conateco, Soteco e Flavio Gioia. Il cantiere di Levante attende proprio quel milione di metri cubi di sedimenti da riversare nella cassa di colmata per realizzare la superficie di terra dove piazzarci otto moderne gru “paceco” per scaricare/caricare le navi, realizzare uffici, gate, officine, etc. Ma prima ancora che nasca, c'è già una criticità. Così com'è, pur trattandosi di una darsena moderna, molto grande, è destinata a soffrire dei tipici problemi di collegamento interno, un Tallone d'Achille nazionale che si concretizza nell'enorme difficoltà intermodale di far circolare il container dalla nave al treno al camion. Allo stato attuale, a Napoli, con la nuova Darsena di Levante, la merce in entrata e uscita dovrebbe viaggiare in un delirio di interscambi: per passare dal terminal allo stazionamento portuale, da qui a Gianturco, infine da Gianturco alla rete nazionale. Un suicidio economico per qualunque gestore (a meno di ottenere ingenti finanziamenti/sgravi, magari con la Zona economica speciale, ma quanto durerebbe?). Si tratta di servire sì un bacino di 14 milioni di persone ma in un raggio di soli 250 chilometri e con un collo di bottiglia macroscopico alla fonte, rendendo il pratico spostamento in treno infinitamente meno competitivo del camion. Alle condizioni infrastrutturali attuali, l'intermodalità della Darsena di Levante si tradurrebbe in un «bagno di sangue» economico, come ha sintetizzato il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca. Qual è l'alternativa?

Giocare al rialzo: Darsena di Levante 2.0 Giocare più in grande, “al rialzo”, praticando un'intermodalità vera, razionalizzata, piuttosto che questa anarchia di interramenti, passaggi a livello e binari merci in centro città. L'Adsp campana, insieme a Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) e agli urbanisti del dipartimento “Alberto Calza Bini” della Federico II, sta studiando un percorso più semplice che baipassi Napoli Traccia, eviti il passaggio per Gianturco e si colleghi direttamente alla rete nazionale. «Con Rfi stiamo studiando tre ipotesi per interferire con le aree interne», spiega il presidente dell'Adsp tirrenica, Pietro Spirito. «Entro l'anno – continua - Rfi presenterà una proposta alla Regione Campania.

- segue

Una soluzione modulare da adattare costantemente». Fortuna vuole che per realizzarlo ci sono tutte le condizioni: una stazione a pochi metri dalla Darsena, quella storica di San Giovanni a Teduccio, equipaggiabile con binari da 750 metri (record per un terminal portuale italiano). Ma per riattivare la stazione di San Giovanni si deve aggiungere un altro pezzo di banchina. Da qui l'idea di giocare "al rialzo": aggiungere un altro tombamento alla Darsena di Levante, triplicandone l'estensione (75 ettari) e raddoppiandone i metri lineari (1,200). C'è solo un intoppo: l'area da tombare è uno specchio d'acqua in concessione a Porto Fiorito, polo nautico il cui cantiere è iniziato nel 2011 ma è naufragato tra la "tassa Monti" sul possesso (che ha portato nel 2012 e 2013 alla fuga di una grossa fetta di yacht dall'Italia) e il **business burocratico dei Siti di Interesse Nazionale**. È in corso un contenzioso tra il concessionario e l'Adsp, con la prima che chiede i danni per la mancata realizzazione del porto turistico. «Andiamo verso la revoca della concessione ma prima c'è da risolvere questa vertenza», spiega Spirito. «Le richieste di risarcimento di Porto Fiorito – precisa – sono esorbitanti, stiamo cercando di ottenere una composizione bonaria». L'Adsp dà per scontato che l'esito sarà un risarcimento, perché effettivamente le responsabilità ricadono sullo Stato, sull'assenza di un piano di bonifica, sulle folli richieste ambientali (**vedi "coefficiente K"**) del ministero dell'Ambiente. Solo allora, quando l'area di Porto Fiorito (pari a quasi un decimo del demanio) tornerà in mano all'Adsp, si potrà ulteriormente ampliare la Darsena di Levante, aggiungendole il tassello che ancora le manca: l'intermodalità.

Porti: Napoli; via al cantiere per i dragaggi per le grandi navi

Delrio, sbloccati i lavori per realizzare un volano economico



(ANSA) - NAPOLI, 18 OTT - E' stato inaugurato oggi al Porto di Napoli il cantiere per i dragaggi che aumenteranno la profondità per per permettere allo scalo di accogliere le grandi navi portacontainer. I lavori sono previsti dal Grande Progetto del Porto di Napoli finanziato da Fondi Ue, dureranno 14 mesi e hanno un costo di 25.542.124 euro che comprendono l'escavo dei fondali e il deposito dei materiali dragati nella cassa di colmata della Darsena di Levante. La prima fase prevede l'accantieramento e i rilievi topografici, l'indagine di ricognizione e bonifica da ordigni residuati bellici e le altre attività preliminari. A novembre partiranno gli escavi. "Avevamo detto - ha commentato il ministro per le infrastrutture Graziano Delrio - che avremmo sbloccato tutti i lavori e oggi partono i dragaggi. Questo vuol dire che in questo porto che già sta crescendo molto e bene e ha grande potenzialità, il completamento della darsena, l'inizio dei dragaggi permetterà di attirare più traffici di fare di questo porto davvero un grande volano economico".

Porto Napoli: Spirito, tra 14 mesi spazio a grandi navi

Avanti con Grande Progetto e sinergie, da soli non si fa nulla



(ANSA) - NAPOLI, 18 OTT - "Tra 14 mesi il porto di Napoli potrà accogliere navi di proporzione più adeguata, migliorando le proprie prospettive". Così Pietro Spirito, presidente dell'Autorità Portuale del Tirreno Centrale, commenta l'avvio dei lavori di dragaggio del porto di Napoli cominciati oggi alla presenza del ministro delle infrastrutture Graziano Delrio. I lavori sono relativi al Grande progetto Porto di Napoli che erano stati finanziati nel Fesr 2007-2013 ma sono poi slittati alla programmazione europea attuale, quella 2014-2020.

I dragaggi sono il primo passo del progetto, come sottolinea Spirito: "E' un lavoro importante - ha detto - poi dovremo far partire i collegamenti stradali che sono fondamentali per la fluidità delle connessioni e per il porto. E poi proseguire in tutti gli altri programmi del Grande Progetto. E' dura con le procedure del nostro Paese che sono a volte barocche ma abbiamo coinvolto tutte le istituzioni e a volte lo stesso ministro interviene direttamente per risolvere problemi e difficoltà quando le abbiamo. Abbiamo anche il sindaco di Napoli e il presidente della Regione Campania dalla nostra parte e quindi il contesto istituzionale è quello giusto perché le cose accadano, da soli non si fa nulla". Spirito ha precisato che i lavori dei dragaggi si concluderanno in 14 mesi ma bisogna far presto con la rendicontazione di tutto il Grande Progetto, anche se è necessario farla entro il 2023 per non perdere i fondi. "Ci sono lavori complicati - ha detto - tra cui cito quelli per l'imbocco del porto. Ma ce la faremo".

Delrio: Napoli non è Rotterdam, segua il proprio modello intermodale

di Giovanni Grande

NAPOLI – *“L’iter di approvazione per il recente escavo dei fondali del porto di Southampton è durato circa trenta giorni. In Italia ne servono più o meno altrettanti per ognuna della dozzina di autorizzazioni necessarie per la stessa operazione”.*

Le parole di Pietro Spirito, presidente dell’AdSP del Mar Tirreno Centrale, fotografano il gap burocratico che normalmente si riversa sulla competitività complessiva del sistema. Se a questo si aggiungono ulteriori ostacoli, come un commissariamento durato più di mille giorni che ha contribuito all’ulteriore allungamento dei tempi previsti, si capisce come la **visita di stamane del ministro Delrio all’inaugurazione del cantiere per i lavori di dragaggio del porto di Napolimetta** fine ad un vero e proprio incubo per la comunità portuale partenopea.

Con l’avvio dei cantieri parte infatti un intervento considerato imprescindibile per il rilancio dei traffici. **Oltre 1 milione e 300mila metri quadri di materiale sarà depositato nella cassa di colmata della Darsena di Levante raddoppiando di fatto il numero di contenitori che potrà essere movimentato sotto l’ombra del Vesuvio.** Un’accelerazione per l’economia della città che, secondo Delrio, non deve inseguire altri modelli ma guardare al pieno sfruttamento delle proprie potenzialità. **“Napoli non va confusa con Rotterdam – ha sottolineato il ministro nel corso di una conferenza stampa tenutasi nella sede dell’AdSP – deve seguire un progetto intermodale credibile: solo così potranno crescere i traffici”.**

Con un cronoprogramma che prevede dopo le fasi preliminari l’inizio dell’attività di escavo vero e proprio a novembre e la fine dei lavori entro 14 mesi, l’opera doterà le banchine del porto di fondali fino a 16,5 metri, rispondendo alle esigenze dell’incipiente gigantismo navale. Una sfida che **il presidente Spirito** intende comunque affrontare nel rispetto degli indirizzi indicati dalla recente riforma portuale. **“Sta cominciando una integrazione spontanea tra i sistemi portuali della penisola. Il recente accordo che abbiamo firmato con l’AdSP dell’Adriatico Meridionale ne è un esempio. L’obiettivo è evitare di spostare contenitori da un porto all’altro ma servire al meglio i nostri mercati di riferimento”.** Anche guardando al di là del traffico container o passeggeri. **“Con un bacino d’utenza di 14 milioni di consumatori – ha proseguito – il porto è anche un polo energetico fondamentale. Anche su questo tema dovremo essere un fattore di competitività”.**

Nel corso della conferenza stampa **Delrio** ha affrontato anche il **tema della nuova organizzazione del lavoro portuale e delle ZES.** Sul primo: **“Il via libera su quella che è la seconda parte della riforma arriverà nei prossimi giorni. L’impostazione che abbiamo seguito è quella di garantire un lavoro più flessibile per rispondere ai picchi in un contesto di garanzie sul lavoro”.**

Sull’altro ha invitato a non guardare alle zone economiche speciale come soluzione a tutti i problemi. **“Bisognerà integrarle con connessioni, aree logistiche, infrastrutture adeguate: solo così diventeranno occasione di sviluppo territoriale”.**

Presente anche il **presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca,** che ha ribadito l’impegno dell’ente per i 150 milioni del Por 2014-20 del Grande Progetto porto di Napoli di cui una parte andranno a coprire le opere di dragaggio.

- segue

Nell'occasione si è parlato anche del destino di **Castellammare di Stabia**, porto che rientra nella costellazione dell'AdSP, e del futuro dello stabilimento Fincantieri. *"Tutte le ipotesi di specializzazione del sito su un determinato segmento di produzione sono al momento evaporate"*, ha spiegato De Luca chiedendo l'apertura di un tavolo di confronto ministeriale. Infine, la riorganizzazione dello spazio portuale con la possibilità di insediare nell'area di Porto Fiorito (destinata ad uno scalo diportistico mai realizzato) un nuovo collegamento ferroviario con stazione, più

"Si tratta di circa il 7% dell'area demaniale dell'ente," ha affermato Spirito. "L'idea è quella di andare ad una revoca della concessione e ad una composizione amichevole con la società. Con RFI stiamo cercando la soluzione meno impattante con soluzioni modulari e investimenti calibrati sulle necessità reali".

Il Porto di Salerno? Il migliore d' Italia

SALERNO. Il Porto di Salerno è il migliore d' Italia. Il riconoscimento a Santa Teresa di Gallura, dove lo scalo campano è stato premiato insieme a quello di Anversa, ed è stato ritirato dal presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito. Non è un caso che proprio Salerno, e non Napoli, sia stato scelto dal gruppo Grimaldi come base operativa, da cui sono attivi 8 collegamenti: Valencia, Tunisi, Malta, Messina, Cagliari, Genova, Catania e Palermo.

Gioia Tauro Port Agency al via l'avviamento al lavoro

GIOIA TAURO- Continua il lavoro dell'Agenzia portuale di Gioia Tauro che ha approvato il proprio budget previsionale 2017 e il "Piano di chiamata e di avviamento al lavoro portuale temporaneo", predisposto dall'amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency, Cinzia Nava, di concerto con le organizzazioni sindacali. Lo rende noto l'Autorità portuale di Gioia Tauro.

"Sono questi i punti all'ordine del giorno discussi e approvati dall'assemblea dei soci convocata dall'amministratore unico Nava, presso l'Autorità portuale che è sede sociale dell'Agenzia. Ai lavori hanno, altresì, partecipato il commissario straordinario Andrea Agostinelli, in rappresentanza del socio unico Autorità Portuale di Gioia Tauro, e il sindaco revisore unico, Pietro Paolo Germanò.

Nel corso dei lavori, dopo l'approvazione del budget previsionale, si è passati alla discussione e all'approvazione del "Piano di chiamata" apportando alcune modifiche sulla tariffa di intermediazione che è stata azzerata. A tale proposito, l'Autorità Portuale ha adottato il qualificato avviso della direzione generale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, vigilante sulle Autorità Portuali, che ha l'obiettivo "di agevolare quanto più possibile l'avviamento dei lavoratori, rendendolo, per le imprese utilizzatrici, il meno oneroso ed il più conveniente possibile, sia sotto il profilo economico sia sotto l'aspetto delle procedure da seguire per la conclusione del contratto" con i lavoratori iscritti agli elenchi detenuti dalla Gioia Tauro Port Agency s.r.l..

Nel corso dell'assemblea il commissario Agostinelli, in qualità di socio unico Autorità Portuale, ha precisato che: "il piano, approvato con gli emendamenti apportati, sulla scorta anche delle indicazioni ministeriali, potrà nel futuro essere nuovamente limato nei suoi aspetti applicativi, non essendo un documento fine a se stesso, ma, in quanto strumento operativo, da verificare in concreto, suscettibile di ulteriori modifiche che si renderanno eventualmente necessarie, in relazione alla sua applicazione, alla operatività portuale ed alle esigenze di dare tempestive risposte alle chiamate da parte degli operatori portuali, a tutela del lavoro degli iscritti agli elenchi detenuti dalla Società".

- segue

In occasione della seduta, il Socio Unico ha conferito all'Amministratore Unico il compito di curare ogni altro adempimento conseguente previsto dalla disciplina vigente ivi compresa la progressiva verifica della funzionalità operativa del piano di chiamata e di avviamento al lavoro portuale temporaneo, nonché l'incarico di segnalare, nel prosieguo, sentite le Organizzazioni sindacali, l'eventuale necessità di proporre ulteriori modifiche, integrazioni e/o emendamenti che dovessero ritenersi utili in sede di prima applicazione, in modo da bilanciare la tutela dei lavoratori iscritti negli elenchi detenuti dalla Agenzia con le esigenze di operatività portuale e di corrette funzionalità e gestione societaria.

Nella stessa giornata, la Gioia Tauro Port Agency ha raccolto le autocertificazioni, da parte dei lavoratori iscritti nei propri elenchi, funzionali al riconoscimento degli assegni relativi al nucleo familiare da parte della competente Inps di Reggio Calabria, con previsione anche dell'arretrato, dovuto in tal senso, per la mensilità di agosto, dopo aver ricevuto dalla INPS centrale il riscontro ad un quesito formulato dalla Direzione Provinciale reggina."

Ap Gioia Tauro: approvato budget 2017 e "Piano di chiamata e di avviamento al lavoro portuale temporaneo"

(FERPRESS) – Gioia Tauro, 18 OTT – Continua il lavoro dell'Agenzia portuale di Gioia Tauro che ha approvato il proprio budget previsionale 2017 e il "Piano di chiamata e di avviamento al lavoro portuale temporaneo", predisposto dall'amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency, Cinzia Nava, di concerto con le organizzazioni sindacali. Lo comunica la stessa Autorità con una nota stampa.

Sono questi i punti all'ordine del giorno discussi e approvati dall'assemblea dei soci convocata dall'amministratore unico Nava, presso l'Autorità portuale che è sede sociale dell'Agenzia. Ai lavori hanno, altresì, partecipato il commissario straordinario Andrea Agostinelli, in rappresentanza del socio unico Autorità Portuale di Gioia Tauro, e il sindaco revisore unico, Pietro Paolo Germanò.

Nel corso dei lavori, dopo l'approvazione del budget previsionale, si è passati alla discussione e all'approvazione del "Piano di chiamata" apportando alcune modifiche sulla tariffa di intermediazione che è stata azzerata. A tale proposito, l'Autorità Portuale ha adottato il qualificato avviso della Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, vigilante sulle Autorità Portuali, che ha l'obiettivo "di agevolare quanto più possibile l'avviamento dei lavoratori, rendendolo, per le imprese utilizzatrici, il meno oneroso ed il più conveniente possibile, sia sotto il profilo economico sia sotto l'aspetto delle procedure da seguire per la conclusione del contratto" con i lavoratori iscritti agli elenchi detenuti dalla Gioia Tauro Port Agency s.r.l..

Nel corso dell'assemblea il commissario Agostinelli, in qualità di socio unico Autorità Portuale, ha precisato che: "il piano, approvato con gli emendamenti apportati, sulla scorta anche delle indicazioni ministeriali, potrà nel futuro essere nuovamente limato nei suoi aspetti applicativi, non essendo un documento fine a se stesso, ma, in quanto strumento operativo, da verificare in concreto, suscettibile di ulteriori modifiche che si renderanno eventualmente necessarie, in relazione alla sua applicazione, alla operatività portuale ed alle esigenze di dare tempestive risposte alle chiamate da parte degli operatori portuali, a tutela del lavoro degli iscritti agli elenchi detenuti dalla Società".

In occasione della seduta, il Socio Unico ha conferito all'Amministratore Unico il compito di curare ogni altro adempimento conseguente previsto dalla disciplina vigente ivi compresa la progressiva verifica della funzionalità operativa del piano di chiamata e di avviamento al lavoro portuale temporaneo, nonché l'incarico di segnalare, nel prosieguo, sentite le Organizzazioni sindacali, l'eventuale necessità di proporre ulteriori modifiche, integrazioni e/o emendamenti che dovessero ritenersi utili in sede di prima applicazione, in modo da bilanciare la tutela dei lavoratori iscritti negli elenchi detenuti dalla Agenzia con le esigenze di operatività portuale e di corrette funzionalità e gestione societaria.

Nella stessa giornata, la Gioia Tauro Port Agency ha raccolto le autocertificazioni, da parte dei lavoratori iscritti nei propri elenchi, funzionali al riconoscimento degli assegni relativi al nucleo familiare da parte della competente Inps di Reggio Calabria, con previsione anche dell'arretrato, dovuto in tal senso, per la mensilità di agosto, dopo aver ricevuto dalla INPS centrale il riscontro ad un quesito formulato dalla Direzione Provinciale reggina.

Porto di Gioia Tauro, durante il "question time" il ministro risponde all' on. Rosanna Scopelliti

Delrio: il Governo ha fatto quanto doveva

«Ora tocca a MCT che ha promesso investimenti per aumentare i volumi di lavoro»

Domenico Latino GIOIA TAURO Su Gioia Tauro «lo Stato ha fatto i suoi investimenti: il gateway ferroviario, il bacino di carenaggio, tutti gli impegni che ci eravamo presi sono partiti, in questo anno come in quasi tutti i porti italiani; quindi adesso aspettiamo che il privato faccia la sua parte con i suoi investimenti, e ci aspettiamo un aumento dei carichi di lavoro, e, auspicabilmente, un riassorbimento di questi lavoratori dai nuovi terminalisti».

È quanto affermato ieri dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, durante il question time alla Camera rispondendo a un' interrogazione dell' on. Rosanna Scopelliti (Alternativa Popolare) su quali iniziative il Governo intenda adottare per rendere operativa l' Agenzia di somministrazione del lavoro portuale rendendo effettiva la sua funzione a supporto dei lavoratori licenziati.

«L' Agenzia - ha aggiunto Del Rio - è stata voluta da questo Governo esattamente per difendere i posti di lavoro, per favorire una flessibilità all' interno delle Autorità portuali: tant' è vero che proprio nel correttivo Porti si prevede l' adozione del piano dell' organico del porto dei lavoratori e delle imprese, che il presidente dell' Autorità portuale può appunto adottare, e serve proprio per migliorare la formazione professionale, la riqualificazione di questi lavoratori. Nei primi giorni di questo mese i 377 lavoratori hanno ricevuto le indennità di mancato avviamento da parte dell' Inps, e quindi possiamo procedere adesso anche al programma di formazione e ricollocazione: tutta la parte burocratica che era in capo all' Inps è stata conclusa, i lavoratori sono pienamente coperti da un punto di vista previdenziale e dello stipendio, e adesso stanno maturando gli investimenti che dovrebbero determinare un aumento dei carichi di lavoro a Gioia Tauro, investimenti garantiti dal terminalista».

Scopelliti, da parte sua, ha auspicato una maggiore sinergia tra Governo e Regione: «Tutte queste promesse purtroppo non hanno fatto registrare nel territorio dei risultati tangibili, a parte l' approvazione della ZES.

Il porto di Gioia deve essere prioritario nell' azione del Governo per il Mezzogiorno. La crescita e l' emancipazione della Calabria passano soprattutto dall' occupazione e, di conseguenza, dalla fiducia dei cittadini nelle Istituzioni e negli amministratori, affinché si distrugga l' idea che è la 'ndrangheta a creare impiego».

Proprio in un recente incontro con i sindacati, MCT nel consegnare i dati trimestrali ha però confermato un drastico calo dei volumi. Il Sul ritiene fortemente inadeguati gli investimenti proposti: «Sono gli stessi dichiarati da molti mesi - ha evidenziato Daniele Caratozzolo - che dovevano essere sottoscritti e concretizzati in sede di discussione degli esuberanti per dare un futuro stabile ai lavoratori rimasti e una speranza di rientro a quelli espulsi dall' azienda».

MESSINA

Il Porto di Tremestieri No all' ingegnere Pizzino

MESSINA. Per legge occorre ci sia un ingegnere "interno" al Comune per controllare i lavori prossimi al Porto di Tremestieri, ma Palazzo Zanca, nonostante l'ingegnere Mario Pizzino abbia la delega ai trasporti marittimi e si sia offerto per iscritto con una lettera inviata al direttore generale Antonio Le Donne di svolgere gratuitamente il lavoro che gli compete, non ha ricevuto nessuna nomina. Che se va all' esterno non potrà che essere a titolo oneroso.

Investimenti cinesi i porti siciliani uniti al vertice di Hong Kong Appuntamento a novembre. Pasqualino Monti: «La proposta di un' Isola compatta è più attrattiva»

michele guccionePalermo. «La Cina non si chiude al mondo, anzi apre agli investimenti esteri». La nuova filosofia del Sol Levante targata Xi Jinping sta lì, pronta ad accogliere le opportunità di business, ma anche a "cogliere" quelle che si presentano lungo la costruzione della "Via della Seta". Non c'è nulla di rigidamente fissato nel programma da 1.400 mld di dollari: se un porto dovesse proporsi come più attrattivo e conveniente di un altro, il governo di Pechino, e il fondo che finanzia le opere, dirotterebbe lì l'investimento.

Vi sono serrate trattative in corso, ed è per questo che il centro studi Srm di Napoli, con il rapporto che presenta domani, intende stimolare Regioni e autorità portuali a farsi avanti. Un primo passo potrà essere l'incontro di novembre a Hong Kong, al quale parteciperanno anche autorità portuali italiane. Lì saranno esposte le proposte di infrastrutturazione logistica e di trasporto legate alla nascita delle Zone economiche speciali, e la mediazione di appositi organismi potrà consentire alla Cina di valutare tappe aggiuntive. Qui la Sicilia potrebbe inserirsi. Ed è quello che proverà a fare. Dice Pasqualino

Monti, neopresidente dell'autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale: «Per l'appuntamento di Hong Kong avremo pronto il piano triennale anche per il settore industriale e autostrade del mare, che significa anche logistica, intermodalità e coinvolgimento del tessuto produttivo per la lavorazione delle merci. Ma stiamo ragionando con Andrea Annunziata, presidente dell'autorità di sistema della Sicilia orientale, e con Antonino De Simone, commissario autorità portuale di Messina, sul presentarci insieme a Hong Kong con un'unica piattaforma regionale, perché la proposta di una Sicilia portuale compatta può essere sicuramente più efficiente, conveniente e attrattiva».

Il senso è proprio questo. La "Belt and Road Initiative" (Bri), al motto di "one belt one road" (una cintura una via), è il programma lanciato nel 2013 da Xi Jinping per riattivare le antiche linee commerciali che collegavano Cina ed Europa. Le tre direttrici (due via terra su treno e strada attraverso la Russia e la Turchia che terminano entrambe nel polo industriale e intermodale tedesco di Duisburg, la terza via

- segue

mare che non ha ancora individuato tutte le tappe e dove finirà) coinvolgono 62 Paesi, ma la lista può allungarsi. Dove i soldi cinesi sono già arrivati, sono state create 56 "aree di cooperazione economica" che hanno fruttato 11 mld di dollari di ricavi fiscali e 180mila posti di lavoro (dati tratti dal think tank Easternational, così come il grafico). Sei i corridoi economici: Cina-Mongolia-Russia; New Eurasian Land Bridge; Cina-Asia centroccidentale; Cina-Penisola dell' Indocina; Bangladesh-Cina-India-Myanmar. Nel 2013 l' Ue ha avviato un articolato trattato bilaterale annuale con la Cina, che ora include anche il cofinanziamento cinese del "piano Juncker" ma pure le norme antidumping, denominato "Ue-China 2020", culminato nel "Ue-China connecting platform", il tavolo di trattativa sui progetti infrastrutturali che i singoli Paesi propongono alla Cina perchè li realizzi con propri fondi lungo la "Via della Seta".

Lo scorso giugno a Bruxelles il 19° vertice si è chiuso anche con l' adesione della Bei al fondo cinese, mentre al tavolo della connettività sul piatto ci sono ancora solo due progetti dell' Italia: un frangiflutti per il porto di Genova e l' hub intermodale per il porto di Trieste. Invece primeggiano tutti i percorsi europei a servizio dei porti che la Cina ha comprato in Grecia e Turchia: il corridoio Baltico-Mare del Nord, la linea cargo per bypassare Budapest, la ferrovia Ungheria-Serbia (bloccata dall' Ue), la linea Rjeka-Zagabria-Budapest, il corridoio Balcani occidentali, l' autostrada Bosnia Erzegovina, il corridoio Capodistria-Divaca. Considerato che Genova e Trieste sono porti saturi e con pochi spazi attorno, una Sicilia unita potrebbe inserirsi ora che le trattative (e la concorrenza fra Paesi) si fanno più serrate.

MICHELE GUCCIONE

Riforma porti e Zone speciali La battaglia rimane aperta

Non hanno convinto le dichiarazioni dei ministri Delrio e De Vincenti che pure hanno definito "strategiche" Messina e l' Area dello Stretto. In Parlamento la discussione sulla riforma portuale e sulle Zes è ancora aperta, come testimonia il dibattito in Commissione Trasporti alla Camera.
Pag. 18.

La battaglia a difesa dell' **Autorità** dello Stretto e della Zona economica speciale a Giammoro prosegue in tutte le sedi

Porti e Zes, le promesse non convincono

Nuovo intervento dell' on. Garofalo in Commissione Trasporti: «Dal Governo vogliamo atti concreti»

Lucio D' Amico Non sono polemiche «immotivate», come le ha definite il ministro Graziano Delrio. **Messina** e Milazzo in tutti questi lunghi mesi hanno chiesto solo atti concreti a tutela dei loro porti e della possibilità di fruire, come altre aree del Meridione, di strumenti pensati per rilanciare l' economia e lo sviluppo come le Zes, le Zone economiche speciali istituite per decreto dal Governo nazionale.

Le dichiarazioni del ministro dei Trasporti, e quelle di Claudio De Vincenti, l' esponente dell' esecutivo Gentiloni con delega alla Coesione territoriale, non hanno convinto per una semplice ragione: non c' è un atto concreto a sostegno degli scenari da loro ipotizzati. E questo è quello che preoccupa chi ha a cuore le sorti del nostro territorio.

Messina e Milazzo, assieme a Reggio e Villa, sarebbero nelle condizioni ideali per dar vita a un' **Autorità** di sistema portuale.

Ma se questa non è la strada percorsa dal Governo, e purtroppo non lo è (a differenza di quanto è avvenuto invece per altre realtà molto più considerate per la loro forza contrattuale...), allora non si può venire a dire che **Messina-Milazzo** e Gioia Tauro sono porti che hanno pari dignità.

Non lo si può dire perché c' è una legge, quella della riforma portuale, in vigore che stabilisce il trasferimento della sede a Gioia Tauro, che affida la governance a Gioia Tauro, che concede al presidente dell' **Autorità** di sistema (nomina già fatta da Delrio ma bloccata per il mancato consenso da parte del presidente della Regione Crocetta) tutti i poteri relativi alle scelte strategiche e anche alla gestione dei bilanci che dai vari porti confluiranno in un unico calderone. E il presidente individuato da Delrio, pur se catanese di nascita, è un calabrese, che fa parte della giunta della sua Regione. E in più, nel Comitato di gestione, l' organo che prende il posto del vecchio Comitato portuale, c' è una evidente sperequazione di forze: la Calabria avrà 3 rappresentanti, **Messina** e la Regione siciliana solo due.

In tutti questi lunghi mesi non è stato apportato alcun correttivo a quel decreto. Solo parole, promesse, inviti rivolti alla popolazione **messinese** sul tipo «fidatevi di noi». Non c' è alcun appiglio giuridico che possa evitare - è solo un esempio - il trasferimento di fondi dai porti di Milazzo e **Messina** per ripianare

- segue

la difficile situazione economico-finanziaria non solo del porto di Gioia Tauro ma anche di altre strutture calabresi, quali Crotono o Corigliano. Che c'entrano Messina e Milazzo con Crotono e Corigliano?

L'ipotesi suggestiva della più grande Authority del Sud per numero di passeggeri e di container non basta, Messina resta l'unica Città metropolitana senza sede di Autorità portuale e, dunque, al momento, senza poter beneficiare delle Zes. C'è l'impegno del Governo a estendere la Zona economica speciale di Gioia Tauro anche allo Stretto ma bisogna fare una modifica alla legge e mettere d'accordo le due Regioni. Non è facile e anche in questo caso, senza impegni concreti, le parole lasciano il tempo che trovano, anche se rilasciate in buona fede.

Ieri in Parlamento è stato trattato il tema della riforma della portualità e il deputato messinese Enzo Garofalo, vicepresidente della Commissione Trasporti, ha di nuovo sollevato quei dubbi contenuti nell'interrogazione alla quale il Governo e il ministro Delrio non hanno dato risposta ufficiale nella sede istituzionale competente. «Con la riforma - ha dichiarato Garofalo - sono state aggregate realtà portuali al fine di sviluppare crescita e non per designare inaccettabili gerarchie tra esse. Le potenzialità dei singoli porti preesistono alla riforma, si tratta di integrarle in un sistema organizzato. Non sempre, purtroppo, sembra perseguirsi questo scopo». E qui Garofalo ha ricordato al Governo proprio la mancata risposta all'interrogazione incentrata sull'Autorità portuale del Tirreno Meridionale e dello Stretto, l'unica delle 15 per le quali non si è proceduto alla nomina del presidente. E se non si è proceduto, forse - aggiungiamo noi - è perché Roma non sa come uscire da una situazione d'impasse che lei stessa ha provocato con una scelta che rischia di rivelarsi deleteria per Messina, per Milazzo, per lo Stretto ma anche per l'immagine dello stesso Governo e di chi lo sostiene.

MESSINA. Il ministro della Coesione del Territorio assicura l' inclusione della città dello Stretto nelle Zone Economiche Speciali

Zes, una mossa De Vincenti

A Zafferia per sostenere la candidatura di Micari, arriva la conferma sulla linea del governo e gli investimenti a Tremestieri: «La creazione di un' unica Authority non vuol dire subordinazione»

Messina avrà le sue Zone Economiche Speciali.

Parola di Claudio De Vincenti. Il ministro alla Coesione del Territorio, assicura l' inclusione di Messina dalle Zes. Una preoccupazione cresciuta dopo che il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, ha riconosciuto il ruolo di Zes a Palermo e al polo Catania-Augusta, senza citare Messina. Ma da Palermo lo stesso Delrio ha poi rettificato: "Lunedì è stata una buona giornata in Sicilia, che ci ha consentito di fare il punto sullo stato di avanzamento di varie opere di cui beneficerà tutta l' isola. Mi sembra utile, visto alcune polemiche non motivate, tornare a parlare del porto di Messina, che non è affatto secondo ad altri porti nell' azione di Governo e con cui continueranno il confronto e il dialogo. Per quanto riguarda la Zes la sede portuale di Messina sarà sicuramente inclusa.

Come Governo, col collega De Vincenti, abbiamo impostato un lavoro che prevede l' estensione della Zes alle Autorità di Sistema Portuale nel complesso. Messina e Gioia Tauro hanno pari dignità, e tra l' altro insieme costituiscono un sistema molto forte, quindi la Zes sarà estendibile anche al porto di Messina".

A villa Cianciafara a Zafferia, per sostenere la candidatura di Fabrizio Micari alla presidenza della Regione, De Vincenti conferma la linea del Governo e gli investimenti sulla piattaforma di Tremestieri parlano chiaro: "A conferma di quanto sia importante il ruolo di Messina nel sistema portuale italiano, ci sono gli investimenti forti che il Governo ha fatto, con il Ministero delle Infrastrutture, con il Patto per la Sicilia e con il Patto per la Città Metropolitana di Messina, sul porto ed in particolare sulla piastra logistica di Tremestieri. Vogliamo che Messina diventi il fulcro dell' Italia ma anche del mediterraneo, la sua posizione geografica strategica lo consente. E' un nostro compito fare in modo che i porti crescano. E' vero la Zes gira attorno al porto core, ma il fatto che Messina non sia porto core non vuol dire nulla. Così come la creazione di un' unica Authority con Gioia

- segue

Tauro, Villa ed altri porti calabresi, non vuol dire che ci Messina sarà subordinata a queste realtà". De Vincenti si è poi calato a pieno nel clima della campagna elettorale, ricordando come negli anni dei governi del centrodestra la forbice dello sviluppo tra nord e sud si sia notevolmente ampliata: "C'è una nuova politica per il Meridione, fatta di sfruttamento delle risorse e di investimenti. Queste mie parole sono avvalorate dai numeri, dagli investimenti sulle infrastrutture al sostegno ai giovani, senza dimenticare gli 82mila contratti a tempo indeterminato per le assunzioni dei giovani, 35mila solo al sud. Ma tutto questo grazie allo sgravio del cento per cento sui contributi. Qualora, malauguratamente, dovesse vincere il centrodestra - ha aggiunto si tornerebbe indietro negli anni, vale a dire al periodo dei governi Berlusconi quando è aumentata la forbice dello sviluppo tra nord e sud. In altre parole si tornerebbe indietro di parecchi anni". Dici infrastrutture e pensi subito al ponte sullo Stretto, classico ever green da campagna elettorale. A rispolverarlo ci ha pensato Fabrizio Micari, nonostante all'interno del Pd messinese non vedano di buon occhio la costruzione della mastodontica opera. In occasione dell'incontro di villa Cianciafara, il Rettore dell'Università di Palermo ha chiarito la sua posizione: il Ponte sullo Stretto non dev'essere un gioiello incastonato nel nulla - ha commentato -. E' evidente che servono strade, collegamenti ferroviari e marittimi. Ma può essere per l'Italia e la Sicilia ciò che il porto di Rotterdam è per l'Olanda. L'apertura del canale di Suez è un evento storico, le navi risparmiano almeno 10 giorni di navigazione e la Sicilia ha una grande opportunità".

Antonio Macaudo.

D'Alia: "Su Zes e Authority la destra tutela interessi particolari a Messina"

" Su **Autorità portuale** e Zes abbiamo assistito in questi giorni ad un dibattito surreale, frutto di una campagna elettorale in cui ognuno pensa di rivendicare campanilismi solo a fini elettorali . I temi sono connessi ma vanno valutati in un ampio contesto ". Va giù duro il leader centrista Gianpiero D'Alia a conclusione della tappa siciliana dei ministri Delrio e De Vincenti . Quest' ultimo in particolare da ex sottosegretario ha seguito tutte le tappe del Masterplan e del Patto per la Sicilia e da attuale ministro conosce bene la situazione **messinese**, rimasta schiacciata da posizioni di forza (soprattutto in termini di peso politico) rappresentate da Palermo e Catania." Alcune forze politiche anziché trincerarsi dietro presunte emarginazioni territoriali che sono diventati alibi a tutela di interessi legittimi ma particolari , dovrebbero pensare ad interessi collettivi- prosegue il deputato- Il centro-destra in particolare a **Messina** attacca il governo nazionale e regionale perché non vuole mutare l' attuale situazione economico ed imprenditoriale di una città divenuta ASFITTICA ". Secondo D'Alia lo sblocco dei cantieri a Tremestieri e gli interventi avviati dall' AP di **Messina** sono direttamente collegati all' istituzione di un' unica **Authority** con Gioia

Tauro e determineranno con il passare del tempo la liberazione della Rada San Francesco " forse è proprio quello che si teme. L' **Authority** unica creerà le basi di un sistema pubblico-privato più efficiente ed un mercato libero e aperto. Temo che questa manfrina sia solo per tutelare interessi economici esistenti invece di aprire le porte alla possibilità di recuperare il water front e far viaggiare le merci e le auto a costi più bassi per tutti ". D'Alia non cita espressamente il gruppo Tourist-Caronte né il socio degli imprenditori, Genovese , attualmente schierato con Forza Italia ed il centro-destra, ma i riferimenti sono evidenti." La domanda è: quale modello di sviluppo vogliamo? Chi continua a sostenere l' accorpamento con Catania pensa che **Messina** debba diventare ancella di interessi economici catanesi e siracusani. Quanto poi alla ZES, i ministri Delrio e De Vincenti hanno chiarito come sia istituita per favorire investimenti nelle **Autorità portuali** di sistema. In altri termini **Messina**, proprio perché all' interno di un' AP automaticamente rientra tra le Zes (zone ad economia speciale). Se fosse stata accorpata a Catania-Augusta, come vuole il centro-destra, sarebbe stata asservita agli interessi di Augusta. Proprio la specificità di **Messina** e Giammoro consentirà l' avvio di una Zes molto più ampia e che guarda a due Regioni. Il governo è stato chiaro. Riconduciamo il dibattito ai fatti reali e non alle speculazioni elettorali

" .D'Alia fa infine un invito al sindaco Accorinti affinché convochi un tavolo di concertazione sia con tutta la deputazione ed i candidati che con il sindaco di Milazzo. Rosaria Brancato.

ROSARIA BRANCATO