

INDICE



Primo piano:

- **Conferenza Nazionale Coordinamento** (La Gazzetta Marittima)
- **Autorià trasporti presentato VI rapporto annuale** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Genova:

- "...**Pir: Pronti a investire 50 milioni...**"(Il Secolo XIX)
- "...**Blueprint, spunta l'amico miliardario di Trump...**"(Il Secolo XIX)
- "...**Colombo, slitta l'assemblea...**"(Il Secolo XIX)

La Spezia:

- "...**Sprint di La Spezia e Carrara...**"(Il sole 24 Ore)
- "...**C'è vento e porto non è sicuro...**"(La Nazione)

Livorno:

- "...**Art.17 e lavoro in porto...**"(Corriere Marittimo, L'Informatore Navale, Il Messaggero Marittimo, Il Tirreno, Informare)
- "...**Maxi-Darsena...**"(Il Messaggero Marittimo, Il Tirreno, La Provincia, Messaggero Marittimo)

Bari:

- "...**rischio di interessi dell'AdSP del Mar Adriatico meridionale...**" (Ferpress)

Brindisi:

- "...**Tavolo per il rilancio di Brindisi...**"(BrindisiTime)
- "...**Zes "Resto del Sud ..."**"(Nuovo Quotidiano di Puglia)

Messina:

- "...**Porti calabresi-Ricorso al Tar...**" (Corriere Marittimo)
- "...**Il Presidente incontra Crocetta ...**"(Ilcittadinodimessima.it)
- "...**nuovo porto tremestieri ...**" (Quotidiano di Sicilia, MF, Gazzetta del Sud)
- "...**Poiani regolatori ...**" (Gazzetta del Sud)

Palermo:

- "...**Area Vasta: piano regionale dei trasporti...**" (Giornale L'Ora)

Notizie da altri porti Italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Insediate Conferenza coordinamento delle AdSp

ROMA - Dando piena attuazione alla Riforma della portualità, si è insediata la Conferenza nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema portuale sotto la presidenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. Alla Conferenza sono demandate le scelte strategiche di indirizzo per la portualità italiana in tema di infrastrutture, programmazione, promozione internazionale, innovazione tecnologica. «La Conferenza - ha detto il ministro introducendo i lavori - è il luogo in cui si concretizza un principio cardine della riforma: far lavorare le Authorities come un unico sistema portuale nazionale, in un'ottica di cooperazione e non di competizione, per valorizzare la Risorsa Mare». Il ministro ha fatto il punto sullo stato di attuazione della Riforma e sull'impatto dei tanti provvedimenti adottati in questi ultimi due anni in tema di dragaggi, semplificazioni dei controlli, digitalizzazione della catena logistica, pianificazione delle opere, riforma della governance, sostegno all'intermodalità. Delrio, che ha delegato Ivano Russo a coordinare i lavori della Conferenza, ha ribadito il ruolo di Assoporti quale struttura tecnica di supporto, mentre sarà la Ram guidata da Ennio Cascetta ad affiancare la Conferenza su tutti i principali dossier di studio, analisi dei traffici, pianificazione strategica delle opere.

Autorità trasporti presentato il IV Rapporto Annuale

ROMA Alla Camera dei deputati alla presenza del ministro Delrio è stato presentato il quarto rapporto annuale dell'Autorità di regolazione dei trasporti, illustrato dal presidente Andrea Camanzi. Nel rapporto si sottolinea il cambiamento epocale del settore, sotto la spinta del crescente bisogno di mobilità che in un paese diventato indicatore di sviluppo e di competitività sui mercati globali. Banca Mondiale e Unione Europea ha detto ancora il presidente dell'ART stimano che la mobilità costituisca oggi il più grande settore dell'economia in termini di possibile occupazione e di contribuzione al prodotto interno lordo, con il più elevato potenziale di crescita. L'impegno alla mobilità sostenibile, cioè alla salvaguardia ambientale anche con l'uso dei carburanti alternativi (gnl) è altrettanto sentito. La cura del ferro che l'Italia sta spingendo sull'impegno più volte espresso dallo stesso ministro Delrio, va in questa direzione: insieme alla necessità di velocizzare le infrastrutture che ancora oggi rappresentano troppo spesso un freno nell'ultimo miglio tra la rete trasportistica e le banchine.

«NON SIAMO IN GUERRA, MA GENOVA NON PUÒ ESSERE SOLO PORTO DI CONTAINER»

Pir: «Pronti a investire 50 milioni»

Escluso dal Terminal Rinfuse, il gruppo cerca una soluzione alternativa a Multedo

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Sulla scacchiera in cui si gioca un pezzo del futuro del porto di Genova i pezzi si sono appena mossi. La sensazione è che siamo solo all'inizio. Sempre che l'**Authority** di Paolo Signorini non decida di intervenire, prima che dalla carta semplice non si passi alla carta bollata.

L'area di Sampierdarena, quella sotto la Lanterna, è lo scenario su cui si sono mossi tre operatori. Aponte e Spinelli hanno conquistato il Terminal Rinfuse. Pir (Ottolenghi) ha provato a inserirsi, ma è ancora al palo. Da 35 anni. Da tanto infatti si parla della delocalizzazione dei depositi costieri ora a Multedo. Il gruppo non è riuscito a mettersi d'accordo con Aponte e Spinelli, c'è stata tensione («Non siamo però in guerra con nessuno» dicono dall'azienda), ma la vicenda non è finita. Perché Pir è netta: «La delocalizzazione è per noi fondamentale e la perseguire-

mo comunque, ma siamo coscienti che la probabilità di successo è maggiore se potremmo attuarla in armonia con i nostri vicini, cosa in cui sempre speriamo». Eppure su questo fronte, dopo l'esclusione dalla trattativa, gli spazi non sembrano molti. Il gruppo di Ravenna che controlla la Superba a Genova «riconosce che Spinelli e Aponte sono operatori importanti e influenti a Genova e l'azienda ha cercato di progettare la sperata delocalizzazione in armonia con loro». Così «va letta l'operazione TrGe, al di là dei tecnicismi spiega il gruppo in una nota - e delle variazioni determinate dall'ingresso di Aponte nel progetto (che ha escluso in prospettiva l'attività di rinfuse secche)». Spinelli e Aponte porteranno sotto la Lanterna nuovo traffico tra container e traghetti, ma non le rinfuse. Non è difficile immaginare che se l'**Authority** non darà un segnale, possa essere stimolata a farlo. Magari non ora, ma in prospettiva 2020, quando scadrà la concessione. Da Pir nes-

sun commento sulla strategia da adottare, ma vista la determinazione a delocalizzare e considerato che erano state individuate due soluzioni (Calata Concenter e Ponte San Giorgio) in quelle banchine, il gruppo continuerebbe a mirare su quelle aree. Il ragionamento è che Pir deve delocalizzare e avrebbe messo sul piatto «investimenti tra i 40 e i 50 milioni di euro». La soluzione del Terminal Rinfuse però cozza con le necessità degli altri operatori: una intera calata a disposizione dei depositi costieri («Non chiamatelo petrolchimico») impedisce lo sviluppo immaginato da Spinelli e Msc incentrato sui container. «Ci dispiace molto essere stati estromessi da tale progetto» spiega Pir che però sottolinea come la delocalizzazione sia fondamentale per la città e per l'offerta merceologica del porto di Genova. La strada per chiudere sul nascere la guerra, potrebbe passare dall'Autorità di sistema portuale.

www.themeditelgraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA REGIONE SONDA POSSIBILI INVESTITORI ESTERI PER IL WATERFRONT

E ora per il Blueprint spunta l' amico miliardario di Trump

Contatti tra Toti e Tom Barrack: gli interessa il disegno di Piano Per il futuro società unica su Fiera, Riparazioni e Porto antico

IL NOME e la firma di Renzo Piano sono (ancora) la principale carta da giocare per il Blueprint, nonostante il progetto sia fermo al palo da quasi tre anni. E ora sul waterfront genovese ripensato dall' archistar pare abbia messo gli occhi un "player" in grado di cambiare decisamente la prospettiva dell' intera operazione.

Si chiama Tom Barrack, è un finanziere e il chairman di un gruppo attivo nell' immobiliare in tutto il mondo basato negli Stati Uniti, Colony North Star. Ma è noto soprattutto per la sua amicizia con un altro mogul del mattone, di nome Donald Trump. Amico al punto di essere uno dei finanziatori della sua campagna elettorale e di aver parlato alla convention dei Repubblicani che ha incoronato il futuro presidente Usa. Che c' entra uno come Barrack con la ex fiera di Genova? È il governatore Toti a fare il suo nome, a margine della prima "cabina di regia" sul waterfront genovese: «Ho incontrato Barrack a Forte dei Marmi, è socio di Flavio Briatore in alcune iniziative. Conosce bene l' Italia e si è mostrato interessato quando gli ho parlato del Blueprint, per il nome di Piano, e della Palmaria».

Il governatore avrebbe anche aggiunto che il fondo Colony sarà a Genova a settembre, per una visita esplorativa «come abbiamo avuto quella del ministro dell' economia degli Emirati, Al Man sour. Insomma, la Liguria sta tornando attrattiva per gli investitori», sprizza ottimismo il presidente della Regione.

Ma a frenare l' entusiasmo di Barrack potrebbe essere un' inchiesta della Guardia di finanza sulla sua operazione di vendita del resort Costa Smeralda, in Sardegna, al fondo sovrano del Qatar, nel 2012.

Ma il "Disegno blu" è fermo Ottimismo, quello della Regione, che va temperato di cautela, perché il Blueprint è ancora fermo all' anno zero e ai 28,5 milioni di euro stanziati dal governo Renzi per le opere di infrastrutturazione a carico del pubblico. Ieri Toti ha ripreso il filo del discorso con Marco Bucci e Paolo Emilio Signorini: molti sono i punti su cui si deve chiarire come muoversi. A cominciare dal fallimento del concorso di architettura che doveva disegnare il dettaglio delle aree ex fieristiche, per continuare con l' immobilismo delle altre partite aperte, dall' ampliamento delle riparazioni navali (che

fine ha fatto?) alla nuova vita del Pala sport, sul quale c'è sì un progetto, quello del Coni, che l'amministrazione supporta.

Ma mancano i finanziamenti.

Toti conferma che i soldi promessi dall'allora presidente del consiglio (durante il suo tour pre-referendum dello scorso dicembre, nell'ambito del Patto per Genova) «ci sono davvero» ma sono stanziati «per il waterfront di Genova» e quindi non sarebbero strettamente vincolati solo alle aree ex fieristiche. Anche se va ricordato che il "Patto" è stato firmato tra Governo e Comune e quindi dovrebbe insistere sulle aree rimaste nelle disponibilità di Tursi.

La "cabina di regia" Al netto delle ipotesi suggestive, quindi, Regione, Comune e Autorità portuale devono fare i conti con una Fiera in liquidazione e una serie di incompiute, da Ponte Parodi al Palasport. Per questo il governatore ha voluto la riunione di una "cabina di regia" a cui partecipa anche il presidente della Camera di Commercio, Paolo Odone.

L'obiettivo di lungo termine, hanno spiegato i partecipanti, è quello di «Definire un masterplan per ridisegnare il Waterfront di Genova e dare il via ad un processo di semplificazione societaria per arrivare ad avere un unico interlocutore istituzionale».

Una società (con dentro tutti i soggetti pubblici) unica di gestione e valorizzazione «Che possa occuparsi del Blueprint e di Ponte Parodi e di dare un disegno organico a tutta l'area anche se le opere saranno necessariamente realizzate per lotti». Il primo passo dovrebbe essere una sorta di "fusione" tra Fiera e Porto antico (entrambi gli enti sono "orfani" di un presidente dopo le dimissioni di Ariel Dello Strologo, ndr) per rilanciare l'attività espositiva anche nelle aree dei Magazzini del Cotone.

EMANUELE ROSSI

Il Secolo XIX

L' INCONTRO RINVIATO DA DOMANI A LUNEDÌ 31 LUGLIO

"Colombo", slitta l' assemblea per il rinnovo del cda

GENOVA. Slitta l' assemblea degli azionisti della società di gestione del "Colombo" che domani avrebbe dovuto rinnovare il cda e inserire la figura del nuovo manager come amministratore delegato o direttore generale. La mediazione tra soci (Autorità portuale di Genova e Savona, socio di controllo con il 60%; Camera di commercio di Genova al 25% e Aeroporti di Roma con il 15%) e istituzioni richiede tempo ulteriore per gli approfondimenti tecnici, che sono poi la base del delicato equilibrio tra le diverse esigenze. L' assemblea dei soci di Aeroporto di Genova Spa si era riunita lo scorso 13 luglio per adempiere alla riforma Madia, confermando il numero (5) dei componenti del board. Quindi era stata aggiornata a domani per il rinnovo del cda attualmente presieduto da Marco Arato. Il presidente della Camera di commercio, Paolo Odone, viaggia verso la presidenza, in ticket con Gianni Vassallo consigliere. L' Authority avrebbe individuato, come anticipato dal Secolo XIX, in Marco Con salvo, già direttore di Napoli Capodichino e ora ad dell' aeroporto di Trieste, il manager destinato a traghettare il rilancio dello scalo ligure, ma sul suo inserimento in società (ad o dg) sono ancora in corso approfondimenti. Soci, Comune e Regione, insomma, continuano a trattare. E l' assemblea è stata aggiornata a lunedì 31 luglio.

Porti. Traffico container in netto recupero dopo il decollo del polo unificato del Mar Ligure orientale

Sprint di La Spezia e Carrara

L' Authority vara un programma di infrastrutture per oltre 186 milioni

È partita la rincorsa dell' Autorità portuale del Mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara) per sbloccare le opere infrastrutturali che erano al palo nei due scali di riferimento e abbattere i costi di gestione dell' ente, seguendo lo spirito della riforma sulla governance portuale varata nel 2016 dal Governo.

In tema di economie, tracciando il bilancio dei primi sei mesi del 2017, il presidente dell' Adsp, Carla Roncallo, sottolinea che le spese correnti dell' ente, legate a trasferimenti passivi per iniziative di vario tipo, «sono state più che dimezzate»: nei primi sei mesi del 2016, infatti, ammontavano a 1,5 milioni di euro e, nello stesso periodo del 2017, sono scese a 500mila euro. «Abbiamo proceduto - spiega - a una gestione più sobria della spesa e a una sua finalizzazione a scopi più mirati, il che ci porterà, alla fine dell' anno, a un notevole contenimento dei costi». A questo si aggiunge una riorganizzazione del personale dell' Authority, con 5 uffici dirigenziali e uno dedicato a governare Carrara.

Previste anche nove nuove assunzioni, mantenendo però costi più bassi di prima, grazie anche al contenimento degli stipendi dei dirigenti. Ma l' obiettivo principe su cui l' Adsp è concentrata sono le infrastrutture dei due porti. I quali, peraltro, nel primo semestre dell' anno segnano crescite significative. Alla Spezia il traffico container in teu (contenitori da 20 piedi) è salito, nel periodo, del 14% mentre del 10,7% è cresciuto il totale generale delle merci movimentate (in tonnellate).

A Carrara, invece, il totale merci è cresciuto del 35%. Anche per cavalcare questo momento, la Roncallo punta a velocizzare l' iter di alcune opere ferme al palo per questioni sia burocratiche (legate anche a ricorsi) che giudiziarie (per le inchieste che hanno coinvolto la precedente gestione spezzina).

Per quanto riguarda La Spezia, afferma il presidente dell' Adsp, «è stata sbloccata la realizzazione della nuova darsena per yacht presso il molo Pagliari (l' operazione vale 11,5 milioni, ndr)», che era stata rallentata dall' opposizione di Italia Nostra. I lavori, prosegue la Roncallo, «sono iniziati e dovrebbero terminare entro l' estate 2018».

Questo permetterà il trasferimento lì delle marine del Canaletto e di Fossamastra, che lasceranno i loro attuali spazi liberi «per la realizzazione dei due previsti interventi di iniziativa privata volti alla realizzazione dei nuovi riempimenti previsti dal Piano regolatore portuale, il primo relativo all'

- segue

ampliamento del molo Garibaldi (in cui è impegnata Contship Italia), dove i lavori stanno procedendo perché il tar competente ha respinto il ricorso di alcune associazioni ambientaliste, ed il secondo alla realizzazione del nuovo Terminal del Golfo, a Fossamastra (gruppo Arkas - Fratelli Cosulich).

Le opere valgono rispettivamente 47 e 90 milioni.

Altro intervento atteso (da 38 milioni) è il potenziamento dei fasci di binari nel porto della Spezia, i cui fondi sono stati inizialmente negati dalla Corte dei conti, nonostante una delibera dell' agosto 2016 del Cipe.

«Essendo stata reintrodotta la possibilità dell' appalto integrato per alcuni tipi di lavori, tra i quali riteniamo rientrino - dice la Roncallo - abbiamo reinviato tutto alla Corte. Siamo in attesa di risposta e, se fosse positiva, per la gara, che avevamo sospeso, dobbiamo solo procedere all' apertura della buste». Per quanto attiene a Marina di Carrara, ricorda la Roncallo, «uno dei uno dei principali progetti riguarda il dragaggio di canale di accesso, imboccatura e intero bacino portuale. L' opera, per complessità procedurali, non ha ancora le autorizzazioni ambientali necessarie. Si è quindi deciso di predisporre un primo intervento sull' imboccatura, per poi gestire, successivamente agli altri . In questo momento sono in via di completamento le analisi chimiche e granulometriche del fondale».

Raoul de Forcade

«C'è vento e il porto non è sicuro» Beffa crociere, la nave va a Livorno

Oggi dovevano sbarcare alla banchina Taliercio 2mila passeggeri

ERA GIÀ partita la macchina degli enti per assistere i 2 mila crocieristi annunciati stamani alla banchina Taliercio del porto ma la beffa era dietro l'angolo. «E' previsto vento e un moto ondosso in aumento e il porto di Marina di Carrara non è sicuro per le navi da crociera»: e così la nave «Tau Thomson» prevista appunto all'approdo stamani di buon'ora farà rotta verso Livorno dove sbarcherà i suoi duemila turisti per la

TURISMO IN CRISI
La stazione marittima non sembra compatibile con il nostro scalo

gioia degli operatori commerciali della costa labronica. Una movimentazione di turisti via mare per lo più britannici che avrebbe dato un po' di ossigeno alle casse carraresi ma così non è stato. Altro che terminal della stazione marittima alla banchina Taliercio, basta un po' di vento e un mare mosso per mandare all'aria un piano crociera presentato in pompa magna dalla nuova **autorità portuale** Carrara ancora in affan-

no, a beneficio delle città d'arte come Firenze, Pisa e Siena e la costa di Livorno. La visita alle cave, ai castelli della Lunigiana, può attendere. La nave da crociera è partita dalla Costa Azzurra nella giornata di ieri e dopo lo scalo a Livorno, saltando Marina di Carrara, farà rotta verso Napoli. Gli altri arrivi, tempo permettendo, della «Thomson» sono previsti il 16 agosto, 5 settembre, 11 e 25 ottobre. Vale la pena continuare a parlare di terminal crociera? E' senza neppure avere il piano regolatore allegato? Siamo fermi al 1981.

La **Autorità portuale** ha cercato inutilmente di dare una vocazione turistica al nostro porto, vocazione che per storia e conformazione non può avere. Il nostro scalo è solo commerciale, inutile al momento fare salti nel buio, le difficoltà sono evidenti e la beffa di oggi è una situazione annunciata e che non sorprende certo gli operatori portuali. Giusto lasciare in disarmo una banchina come la Taliercio per dedicarla al traffico crocieristico che non decolla? Tanti interrogativi alla stregua anche delle ultime polemiche e la partenza verso Porto Marghera delle gru della Porto di Carrara



VITA DI BORDO Niente crociere a Marina e la presidente della Port Authority Roncallo

che operavano appunto sul molo Taliercio. C'è la sensazione che si parli sempre di progetti farnocici che difficilmente potranno avere seguito al porto di Marina di Carrara.

IL TURISMO proprio non sembra essere di casa nella nostra zona, si sprecano le occasioni di rilancio e nel cassetto restano i sogni come quello del water front quando si è permesso ad una **autorità portuale** negli anni scorsi prima dell'avvento di Messina,

di farsi requisire dal governo venti e passa milioni di euro già cantierabili e poi dirottati a Savona. Ora sembra che i soldi siano rientrati ma il water front non parte. Si parla solo del primo lotto, dell'ingresso dei camion nel porto a levante alla foce del Carrione, direttamente dal viale Zaccagna. Gli altri tre lotti forse alle calende greche. Ormai anche i più ottimisti hanno perso ogni speranza. E passerà un'altra estate. L'ennesima.

Guido Baccicalupi

Art. 17 e lavoro in porto: La replica di Provinciali

Il segretario generale dell'Autorità di Sistema di Livorno e Piombino risponde al The MediTelegraph

LIVORNO- Il 19 luglio scorso il "The Meditelegraph" pubblicava un articolo dal titolo "LAVORO IN PORTO, PROVINCIALI VUOLE ARTICOLI 16 A CHIAMATA" a commento di un intervento fatto dal segretario generale dell'Autorità di Sistema di Livorno e Piombino, su l'ultimo numero di "Port News", la pubblicazione dell'Authority.

Il quotidiano genovese nell'articolo scriveva: "Aprire alle imprese che operano in porto con concessione ex articolo 16 della legge 84 del 1994 la possibilità di effettuare lavoro a chiamata. E' la proposta eclatante che arriva da Massimo Provinciali" "Forse - afferma Provinciali, intervenendo nel dibattito sul futuro dei pool di mandopera (articolo 17) nei porti, - si potrebbe studiare una terza via, ma lo dico solo come ipotesi di studio: consentire agli articoli 16 sia di assumere in appalto segmenti di ciclo che di fornire lavoro a chiamata, a seconda delle esigenze e delle richieste del terminalista».

La risposta di Massimo Provinciali a il "The Meditelegraph" non si è fatta attendere e, stamani con una nota diffusa alla stampa, il segretario dell'Authority labronica replica:

"Mi dispiace che una mia battuta su un ipotetico modello organizzativo del lavoro nei porti abbia destato in qualcuno un preoccupato allarme.

Mi dispiace soprattutto il fatto evidente che nessuno dei preoccupati commentatori ha letto la mia intervista su PortNews (la rivista edita dall'AdSP del mar Tirreno Settentrionale), della quale quell'ipotesi rappresenta un fugace passaggio di poche righe su quattro pagine. Se l'avessero fatto, avrebbero notato che il mio pensiero si fonda su due capisaldi:

1. Il modello di cui alla legge n.84 del 1994 funziona perfettamente se correttamente applicato, come abbiamo fatto a Livorno con il processo che portato al risanamento del nostro Art.17.

2. E' fondamentale l'applicazione uniforme della legge a livello nazionale, evitando il proliferare di "isole di misura", anche perché è là dove ci si è voluto discostare dal modello legale che sono nati i problemi più gravi.

Quando poi l'ottimo Marco Casale, curatore della rivista che non si ferma a raccogliere dati, ma provoca intelligentemente delle riflessioni, mi ha stuzzicato ricordandomi il pensiero dell'amico professor Zunarelli su una possibile eliminazione dell'art.17 e la possibilità per i terminalisti di rivolgersi al normale mercato delle agenzie interinali, ho risposto che qualora l'obiettivo della riforma dovesse essere il superamento del monopolio, si potrebbe pensare, "....solo come ipotesi di studio..." di consentire agli appaltatori di essere anche fornitori di lavoro temporaneo.

- segue

Tutto qua, non mi pare di aver peccato di lesa maestà. L'ex autorità portuale di Livorno ha dedicato due anni di tempo e tre milioni di euro ad un processo che, azzardando l'ingresso dell'Ente nella compagine sociale dell'art.17, ha consentito, con il contributo di lavoratori, imprese e organizzazioni sindacali, di ricostruire a Livorno quel modello legale che in molti porti è finito in un cassetto e che, lo ripeto qui per chiarezza, a mio parere è un modello che funziona e che va salvaguardato".

Massimo Provinciali

ALCUNE RIFLESSIONI SUGLI ART 17 E L'ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO IN PORTO. LA RISPOSTA: DEL SEGRETARIO GENERALE MASSIMO PROVINCIALI



Livorno, 24 luglio 2017 – Mi dispiace che una mia battuta su un ipotetico modello organizzativo del lavoro nei porti abbia destato in qualcuno un preoccupato allarme.

Mi dispiace soprattutto il fatto evidente che nessuno dei preoccupati commentatori ha letto la mia intervista su PortNews (la rivista edita dall'AdSP del mar Tirreno Settentrionale), della quale quell'ipotesi rappresenta un fugace passaggio di poche righe su quattro pagine.

Se l'avessero fatto, avrebbero notato che il mio pensiero si fonda su due caposaldi:

1. Il modello di cui alla legge n.84 del 1994 funziona perfettamente se correttamente applicato, come abbiamo dimostrato a Livorno con il processo che portato al risanamento del nostro Art.17.
2. E' fondamentale l'applicazione uniforme della legge a livello nazionale, evitando il proliferare di ricette locali "su misura". anche perché è là dove ci si è voluto discostare dal modello legale che sono nati i problemi più grandi.

Quando poi l'ottimo Marco Casale, curatore della rivista che non si ferma a raccogliere dati, ma provoca intelligentemente delle riflessioni, mi ha stuzzicato ricordandomi il pensiero dell'amico

professor Zunarelli su una possibile eliminazione dell'art.17 e la possibilità per i terminalisti di rivolgersi al normale mercato delle agenzie interinali, ho risposto che qualora l'obiettivo della

riforma dovesse essere il superamento del monopolio, si potrebbe pensare, "...solo come ipotesi di studio..." di consentire agli appaltatori di essere anche fornitori di lavoro temporaneo.

Tutto qua, non mi pare di aver peccato di lesa maestà.

L'ex autorità portuale di Livorno ha dedicato due anni di tempo e tre milioni di euro ad un processo che, azzardando l'ingresso dell'Ente nella compagine sociale dell'art.17, ha consentito, con il contributo di lavoratori, imprese e organizzazioni sindacali, di ricostruire a Livorno quel modello legale che in molti porti è finito in un cassetto e che, lo ripeto qui per chiarezza, a mio parere è un modello che funziona e che va salvaguardato.

Massimo Provinciali

Risposta di Provinciali a Uiltrasporti «Una lettura superficiale e ingiustificato allarme»

LIVORNO - Massimo Provinciali segretario generale della AdSp del mar Tirreno Settentrionale ha risposto ad una nota del segretario nazionale della Uiltrasporti Marco Odone, da noi pubblicata il 20 Luglio scorso, nella quale il sindacalista prendeva le distanze da un articolo pubblicato su "PortNews" la rivista edita dall'Autorità di Sistema Livorno-Piombino-Portoferraio.

«Leggiamo con stupore e con profonda preoccupazione - sosteneva Uiltrasporti - la proposta del segretario generale di sciogliere l'attuale impianto della L. 84/94

(continua a pagina 2)



Massimo Provinciali

Una lettura superficiale

consentendo alle imprese ex art. 16 della stessa legge di fornire lavoro a chiamata. Tali dichiarazioni rievocano i contenuti del decreto concorrenza che già aveva mobilitato tutto il mondo portuale italiano»

Ecco di seguito la replica di Massimo Provinciali nella quale esprime alcune riflessioni in merito:

«Mi dispiace che una mia battuta su un ipotetico modello organizzativo del lavoro nei porti abbia destato in qualcuno un preoccupato allarme.

Mi dispiace soprattutto il fatto evidente che nessuno dei preoccupati commentatori ha letto la mia intervista su PortNews (la rivista edita dall'AdSp del mar Tirreno Settentrionale), della quale quell'i-

potesi rappresenta un fugace passaggio di poche righe su quattro pagine.

Se l'avessero fatto, avrebbero notato - prosegue il segretario generale - che il mio pensiero si fonda su due caposaldi:

1. Il modello di cui alla legge n. 84 del 1994 funziona perfettamente se correttamente applicato, come abbiamo dimostrato a Livorno con il processo che portato al risanamento del nostro Art. 17.

2. E' fondamentale l'applicazione uniforme della legge a livello nazionale, evitando il proliferare di ricette locali "su misura", anche perché è là dove ci si è voluto discostare dal modello legale che sono nati i problemi più grandi.

Quando poi l'ottimo Marco Casale, curatore della rivista che non si ferma a raccogliere dati, ma provoca intelligentemente delle riflessioni, mi ha stuzzicato ricordandomi il pensiero dell'amico professor Zanarelli su una possi-

bile eliminazione dell'art. 17 e la possibilità per i terminalisti di rivolgersi al normale mercato delle agenzie interinali, ho risposto che qualora l'obiettivo della riforma dovesse essere il superamento del monopolio, si potrebbe pensare, "... solo come ipotesi di studio..." di consentire agli appaltatori di essere anche fornitori di lavoro temporaneo.

Tutto qua, non mi pare di aver peccato di lesa maestà.

L'ex **Autonomia portuale** di Livorno - conclude Provinciali - ha dedicato due anni di tempo e tre milioni di euro ad un processo che, azzardando l'ingresso dell'Ente nella compagine sociale dell'art. 17, ha consentito, con il contributo di lavoratori, imprese e organizzazioni sindacali, di ricostruire a Livorno quel modello legale che in molti porti è finito in un cassetto e che, lo ripeto qui per chiarezza, a mio parere è un modello che funziona e che va salvaguardato».

AUTHORITY, IL NUMERO DUE VUOLE PLACARE LE POLEMICHE

«Macché precarizzazione, è solo un equivoco»

Provinciali respinge al mittente l'accusa di una svolta nell'organizzazione del lavoro



Massimo Provinciali

► LIVORNO

«Mi dispiace che una mia battuta su un ipotetico modello organizzativo del lavoro nei porti abbia destato in qualcuno un preoccupato allarme». A dirlo è il segretario generale **Authority**, Massimo Provinciali, segnalando che «nessuno dei preoccupati commentatori» deve aver letto l'intervista su "PortNews" (la rivista di Palazzo Rosclano, ndr): in tale contesto «quell'ipotesi rappresenta un fugace passaggio di poche righe su 4 pagine».

Provinciali torna a mettere l'accento su «due caposaldi»: 1) il modello previsto dalla legge 84/94 «funziona perfettamente se correttamente applicato, co-

me abbiamo dimostrato a Livorno con il processo che portato al risanamento del nostro art.17»; 2) è «fondamentale» che la legge sia applicata in modo «uniforme a livello nazionale, evitando il proliferare di ricette locali "su misura"».

Nel dialogo con il curatore **Marco Casale** («che non si ferma a raccogliere dati ma provoca intelligentemente delle riflessioni») è stato chiesto a Provinciali di dire la sua sugli scenari delineati dal prof. Zunarelli su una possibile eliminazione dell'art.17 (e la possibilità per i terminalisti di rivolgersi al normale mercato delle agenzie interinali). Il numero due ha risposto che «qualora l'obiettivo della

riforma dovesse essere il superamento del monopolio, si potrebbe pensare, "solo come ipotesi di studio" di consentire agli appaltatori di essere anche fornitori di lavoro temporaneo».

La vecchia **Authority** - rivendica Provinciali - ha dedicato «due anni di tempo e tre milioni di euro» ad un processo che, «azzardando l'ingresso dell'ente nella compagine sociale dell'art.17», ha consentito, «con il contributo di lavoratori, imprese e organizzazioni sindacali», di ricostruire a Livorno «quel modello legale che in molti porti è finito in un cassetto» e che, lo ripeto qui per chiarezza, a mio parere è un modello che funziona e che va salvaguardato».

Provinciali (AdSP Tirreno Settentrionale) rassicura: in tema di lavoro portuale il modello Livorno funziona e va salvaguardato

Sottolineata la necessità di «un'applicazione uniforme della legge a livello nazionale, evitando il proliferare di ricette locali "su misura"»

Il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Massimo Provinciali, ha rassicurato il segretario nazionale di Ultrasporti, Mauro Odone, che la scorsa settimana aveva manifestato stupore e profonda preoccupazione circa l'ipotesi di consentire alle aziende autorizzate ad eseguire operazioni e servizi portuali secondo quanto previsto dall'articolo 16 della legge 84 del 1994 di fornire lavoro temporaneo a chiamata (del 19 luglio 2017).

«Mi dispiace - ha spiegato Provinciali - che una mia battuta su un ipotetico modello organizzativo del lavoro nei porti abbia destato in qualcuno un preoccupato allarme. Mi dispiace soprattutto il fatto evidente - ha precisato - che nessuno dei preoccupati commentatori ha letto la mia intervista su "PortNews", la rivista edita dall'AdSP del mar Tirreno Settentrionale, della quale quell'ipotesi rappresenta un fugace passaggio di poche righe su quattro pagine».

Provinciali ha sottolineato che le proprie riflessioni si fondano piuttosto su due caposaldi: «il modello di cui alla legge n.84 del 1994 - ha specificato il segretario generale dell'ente toscano - funziona perfettamente se correttamente applicato, come abbiamo dimostrato a Livorno con il processo che portato al risanamento del nostro art.17 (la società autorizzata alla fornitura del lavoro portuale temporaneo, ndr). Provinciali ha ricordato che «l'ex **Stabilimento** di Livorno ha dedicato due anni di tempo e tre milioni di euro ad un processo che, azzardando l'ingresso dell'ente nella compagine sociale dell'art.17, ha consentito, con il contributo di lavoratori, imprese e organizzazioni sindacali, di ricostruire a Livorno quel modello legale che in molti porti è finito in un cassetto e che, lo ripeto qui per chiarezza, a mio parere è un modello che funziona e che va salvaguardato».

Il secondo convincimento di Provinciali è che sia «fondamentale l'applicazione uniforme della legge a livello nazionale, evitando il proliferare di ricette locali "su misura", anche perché è là dove ci si è voluto discostare dal modello legale che sono nati i problemi più grandi».

«Quando poi l'ottimo Marco Casale, curatore della rivista che non si ferma a raccogliere dati, ma provoca intelligentemente delle riflessioni, mi ha stuzzicato ricordandomi il pensiero dell'amico professor Zunarelli su una possibile eliminazione dell'art.17 e la possibilità per i terminalisti di rivolgersi al normale mercato delle agenzie interinali - ha chiarito ancora Provinciali - ho risposto che qualora l'obiettivo della riforma dovesse essere il superamento del monopolio, si potrebbe pensare, "...solo come ipotesi di studio..." di consentire agli appaltatori di essere anche fornitori di lavoro temporaneo. Tutto qua - ha concluso Provinciali - non mi pare di aver peccato di lesa maestà».

Il commento di inforMARE

Sulla liceità dell'operazione attuata **alla voce del tempo** di Livorno per il risanamento dell'ALP, l'Agenzia per il Lavoro in Porto che fornisce in esclusiva il lavoro portuale temporaneo nello scalo portuale labronico, si potrebbe aprire un dibattito.

In questo contesto Provinciali esprimerebbe sicuramente una certezza granitica sulla bontà delle scelte operate dall'ente che - ha evidenziato oggi - hanno consentito «di ricostruire a Livorno quel modello legale che in molti porti è finito in un cassetto».

Una certezza - occorre osservare - non così rocciosa considerando che - come da sua ammissione - si è trattato di un processo attuato «azzardando l'ingresso dell'ente nella compagine sociale dell'art.17».

Bruno Bellio

I due anni pronosticati da Corsini forse insufficienti Bacini: ripensare il bando è possibile il caso darsena Europa apre la strada

di Renato Roffi

LIVORNO - La svolta impressa in questi giorni dal presidente della regione Toscana, Enrico Rossi, stanco di veder menare il can per l'aia, all'ormai annosa e, per diversi aspetti, penosa vicenda della gara per la realizzazione della darsena o piattaforma Europa, non può non far riflettere anche su un'altra storia infinita e parimenti penosa: quella della gara per l'assegnazione dei bacini da carenaggio livornesi a cui è legata l'auspicata ed osteggiata (secondo i punti di vista) riattivazione della grande vasca in muratura, già vanto e oggi croce dello scalo marittimo di Livorno.

Se, dunque, il tabù dell'annullamento di una gara e della sua consequenziale riformulazione in chiave pragmatica ed attuale può es-

Bacini: ripensare

sera infranto, si comprende sempre meno e sempre meno ancora ci convince la posizione di chi, sostenendo (a parole) di voler fare presto, continua a propugnare la necessità di andare avanti con il bando attualmente in essere, quello, cioè, il cui espletamento è stato colpito da un numero di rinvii di cui è ormai difficile tenere il conto e che, stando a quanto dichiarato dallo stesso presidente Corsini nel corso di un'audizione in Consiglio regionale, solo per portarsi sul punto di partenza, richiederà almeno un paio di anni buoni.

Come non farsi cogliere dal fondato e ragionevole timore che i due anni pronosticati in Regione da Corsini (uno per ripristinare il bacino galleggiante Mediterraneo e un altro per espletare la gara), anche ammessa, ma tutt'altro che concessa, l'assenza di intralci e di imprevisti, gli anni dichiarati non possano diventare almeno tre e perfino raddoppiarsi senza suscitare alcuna sorpresa?

Non abbiamo certo scoperto l'acqua calda quando, a cominciare dallo scorso Maggio, abbiamo ripetuto fino alla noia che nell'attuale stato dei fatti, l'AdSp, volendo agire senza adagiarsi nel temporeggiare con un bando che fa sempre più acqua, avrebbe, sul punto, un triplice ordine di soluzioni, a cominciare dalla più pasticciata, che si configurerebbe

nella semplice proposta di un *ad-de* al bando in vigore per rivedere la base e indicare chiaramente le condizioni del bacino galleggian-

te imponendo, naturalmente, all'(eventuale) aggiudicatario di accollarsi le spese per il ripristino dello *status quo ante*.

Ci sarebbe, poi - come il caso darsena Europa sta concretamente a confermare - la possibilità di formulare il bando *ex novo* modellandolo sulla situazione del bacino Mediterraneo quale uscirà dalle verifiche e dalle perizie a cui sta per essere sottoposto.

Anche in questo caso va detto però che i tempi potrebbero non essere brevissimi poiché, nel frattempo, qualche nuovo soggetto potrebbe insinuarsi nella forzata motoria avanzando proposte e richieste diverse da inserire nel nuovo bando, senza contare che l'onere di accollarsi il completo ripristino del Mediterraneo imposto al sempre eventuale aggiudicatario andrebbe a sommarsi a quello già ben gravoso (fra i dieci e i venticinque milioni) della completa riattivazione del grande bacino in muratura.

Esisterebbe, infine, per l'ingegner Corsini, la possibilità, come avvenuto per la darsena Europa, di trovare il coraggio per ripartire da zero indicando, con sensata decisione, due gare distinte per ciascuno dei due impianti.

Si otterrebbe, in tal modo, la certezza di accorciare davvero ed assai considerevolmente i tempi rispetto alla scelta (in verità ormai davvero incomprensibile) di andare avanti con il bando in vigore e - perché no? - forse anche di spuntare offerte complessivamente maggiori. Ciò consentirebbe, sopra tutto, di porre una buona volta fine all'equivoco (l'aggettivo è molto temperato) stato di derelizione

in cui in questi ultimi lustri è stato spinto il grande bacino in muratura, una struttura che tanto aveva prodotto e che tanto sarebbe ancora in gradi di produrre per il territorio.

Per quanto riguarda infatti l'aspetto occupazionale, sempre tutt'altro che trascurabile ed oggi meno che mai, uno studio appositamente commissionato al RINA nell'Agosto del 2011 proprio dal **Ministero delle Infrastrutture** riferisce che, stando alle iscrizioni nei registri

art. 68, gli addetti al settore navalmecanico nel 2008 a Livorno, pur con la grave crisi già in atto, risultavano essere circa 1.380 ripartiti su un totale di circa 95 imprese e lo stesso rapporto valuta che le potenzialità del grande impianto, con riferimento alle riparazioni navali di varia tipologia e durata, sarebbero tali da attrarre almeno una settantina di navi all'anno.

Dunque, considerando la piega presa dal caso della piattaforma Europa, per il quale non si potrà comunque prescindere dai tempi necessari, quanto meno per una revisione del progetto, risulta ancor più evidente che i due anni pronosticati dal presidente dell'Adps per l'iter del bando dei bacini è - per usare il linguaggio brutale della finanza - completamente "fuori mercato" ed è proprio per questo che, ben coscienti di ripeterci, continueremo ad insistere nel ricordare che, come ben sanno gli addetti ai lavori, la confezione di uno o due nuovi bandi per l'assegnazione dei bacini, conti alla mano, richiederebbe (volendo) circa duecento giorni, magari qualcosa in meno, ma non è il caso di pignoleggiare.

Infatti, se, ad esempio, si partisse da oggi, il bando potrebbe essere rivisto in meno di 15 giorni, poi occorrerebbero circa 40 giorni di pubblicazione in ambito comunitario, dopo di che calcoliamo una decina di giorni per le verifiche amministrative da parte dell'ufficio appalti della Adps sui concorrenti che abbiano manifestato interesse a partecipare.

A questo punto sarebbero necessari, più o meno, altri dieci giorni per inoltrare alle imprese candidate gli inviti a presentare le offerte e attendere i novanta giorni di rito per consentire alle medesime di presentare i propri progetti tecnici ed economici unitamente all'offerta economica, vale a dire con il piano industriale e l'offerta relativa al canone demaniale. Infine si dovrebbe lasciar trascorrere un'ultima trentina di giorni per dar modo alla commissione di valutare le offerte e procedere all'aggiudicazione.

La somma puramente aritmetica dei tempi indica che il tutto potrebbe svolgersi in complessivi centonovantacinque giorni che, per mero scrupolo, possiamo arrotondare per eccesso a... duecentotrenta o - perché no? - facciamo pure duecentocinquanta.

Cifra tonda.

Si tratta, come si può ben vedere, di un periodo molto, ma molto inferiore a quel minimo di due anni (ben seicentotrenta giorni) sommariamente calcolati dal presidente Corsini in consiglio regionale, con buona pace di quanti - speriamo in buona fede - si ostinano a voler mantenere in vita il bando vigente anziché imboccare la strada felicemente ed opportunamente aperta dall'affaire darsena

Europa e sbloccare così (magari pestando qualche piede) una situazione che ormai da troppo tempo impedisce a Livorno di afferrare gli sbocchi occupazionali offerti dalla altrove remunerativa e fiorenti attività delle riparazioni navali.

Del resto, volendo indulgere ad un topos in questi tempi tanto caro agli ambienti politico burocratici, l'espansione del porto, cioè, la piattaforma Europa e riparazioni navali formerebbero senz'altro un bel... "combinato disposto".

GRILLOTTI (LIVORNO LIBERA)

«Sulla maxi-Darsena il M5S non ebbe abbastanza coraggio»

► LIVORNO

«Quando si è maggioranza, astenersi come hanno fatto i consiglieri pentastellati non espulsi equivale a sostenere quella data azione di governo! Poi si possono trovare mille giustificazioni, ma la verità è questa. Il M5S non ha avuto il coraggio di sostenere fino in fondo una posizione all'epoca indubbiamente difficile, ma che il tempo avrebbe rivelato essere giusta, rispetto ai mille problemi che il progetto poneva, dal punto di vista economico, ambientale e di effettiva applicabilità del piano». Va all'attacco l'ex grillino Giuseppe Grillotti, consigliere comunale di Livorno libera. Grillotti punta il dito contro la posizione dei suoi ex colleghi di partito («che faccia...» è in sostanza la sua frase di esordio) dopo che hanno rivendicato di aver avuto ragione sulla maxi Darsena quando due anni fa non votarono la variante per il piano regolatore portuale (i consiglieri M5S si astennero, mentre Grillotti fu fra quelli che votarono contro).

«Anche - interviene Grillotti - sulla svolta del progetto bis, circa la nuova ipotesi adesso allo studio, dove il futuro piazzale ricaccherebbe le attuali vasche di colmata all'esterno della Darsena Toscana, abbiamo qualcosa da dire, perché il M5S afferma: "è più o meno quello che avevamo in testa due anni e mezzo



Giuseppe Grillotti (Livorno libera)

fa». Forse sarebbe stato più onesto ricordare che chi aveva proposto quella soluzione era stato uno dei consiglieri che, in seguito, sarebbero stati espulsi dal M5S». Grillotti ricorda così una parte dell'intervento che fece in consiglio il 20 febbraio di due anni fa, quando suggerì: «Perché non limitarsi a sfruttare l'immensa superficie rappresentata dalle due vasche e ridurre l'impatto dell'attuale progetto con un ridimensionamento della stessa Piattaforma [Europa?].»

«Si coglie l'occasione - riprende - per affermare come i bassi fondali esistenti e, quindi, il quantitativo enorme previsto di fanghi da rimuovere, unitamente al fatto che parte delle acque antistanti le due vasche di colmata ricadano in area Sin, comporteranno non pochi problemi anche alla realizzazione della Darsena light». «A questo punto - chiude -, per la Darsena Europa non rimane che attendere, per l'ampio stesso...».

Ancora un nulla di fatto per gli 11 ettari nella zona nord dello scalo
Prosegue quella per l'acquisto della nave che si concluderà il 4 agosto

Deserta la quarta asta per il cantiere

Negli ambienti portuali livornesi si parla dell'interesse della società Azimut Benetti

PRIVILEGE

Ancora un nulla di fatto. Il cantiere Privilege Yard - società fallita a giugno di due anni fa - rimane ancora bloccato. La quarta asta, infatti, quella che si è chiusa giovedì scorso, è andata nuovamente deserta. Nessuna offerta è arrivata alla curatrice Daniela De Rosa per l'acquisto dell'area, ormai quasi ad una svendita e con diverse condizioni di vendita proposte.

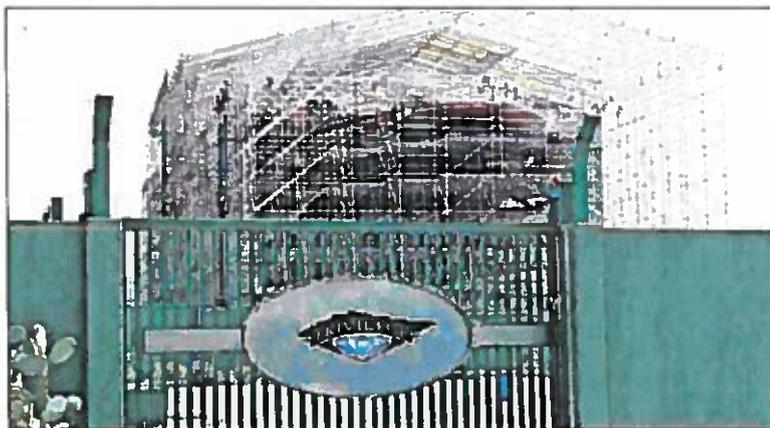
Passando da un costo complessivo della prima asta di 95 milioni di euro ai 59 milioni di euro della terza asta, questa volta veniva proposto l'acquisto unitario dell'intero compendio cantieristico a 26 milioni di euro, con la possibilità di prendere in

considerazione offerte non inferiori a 23 milioni. Oppure l'affitto del compendio cantieristico per una durata massima di 48 mesi a un canone mensile non inferiore a 150mila euro, con contestuale proposta irrevocabile di acquisto al prezzo di 35 milioni, detratto quanto corrisposto sia a titolo di canone di affitto che di cauzione, non inferiore a 3 milioni e, comunque, con offerte non inferiori a 32 milioni. Ma nulla, nessuna risposta.

Rimane in piedi la procedura per poter acquistare la nave in costruzione a 16 milioni, con possibilità di prendere in considerazione offerte non inferiori a 13 milioni: in questo caso le offerte per la P430 potranno essere presentate entro

il prossimo 4 agosto.

Nel frattempo sembra vi sia l'interesse da parte di una delle società leader mondiale nella produzione di yacht, la Azimut Benetti, da anni ormai stanziatasi in Toscana. L'amore con Livorno in particolare sembra scricchiolare in questi ultimi. Tanto che negli ambienti portuali livornesi si parla con insistenza di un possibile trasferimento della società proprio a Civitavecchia. L'ad Vincenzo Poerio, solo qualche mese fa, aveva dichiarato in una intervista che «ci sono altri posti che ambiscono a portarci nelle loro aree geografiche: mi auguro che questo la Toscana lo capisca». Ed il riferimento sembrava essere proprio Civitavecchia. Bisognerà capire come si chiuderà l'asta per la P430 e valutare le prossime eventuali decisioni del curatore fallimentare e dell'Adsp.



Il cantiere Privilege Yard nella zona della Mattonara è chiuso ormai da due anni, da quando la società è stata dichiarata fallita. Anche la quarta asta per gli 11 ettari è andata deserta. Si attende quella per l'acquisto del megayacht

Bacini: ripensare il bando è possibile il caso darsena Europa apre la strada

di Renato Roffi

LIVORNO - La svolta impressa in questi giorni dal presidente della regione Toscana, Enrico Rossi, stanco di veder menare il can per l'aia, all'ormai annosa e, per diversi aspetti, penosa vicenda della gara per la realizzazione della darsena o piattaforma Europa, non può non far riflettere anche su un'altra storia infinita e parimenti penosa: quella della gara per l'assegnazione dei bacini da carenaggio livornesi a cui è legata l'auspicata ed osteggiata (secondo i punti di vista) riattivazione della grande vasca in muratura, già vanto e oggi croce dello scalo marittimo di Livorno. Se, dunque, il tabù dell'annullamento di una gara e della sua consequenziale riformulazione in chiave pragmatica ed attuale può essere infranto, si comprende sempre meno e sempre meno ancora ci convince la posizione di chi, sostenendo (a parole) di voler fare presto, continua a propugnare la necessità di andare avanti con il bando attualmente in essere, quello, cioè, il cui espletamento è stato colpito da un numero di rinvii di cui è ormai difficile tenere il conto e che, stando a quanto dichiarato dallo stesso presidente Corsini nel corso di un'audizione in Consiglio regionale, solo per portarsi sul punto di partenza, richiederà almeno un paio di anni buoni. Come non farsi cogliere dal fondato e ragionevole timore che i due anni pronosticati in Regione da Corsini (uno per ripristinare il bacino galleggiante Mediterraneo e un altro per espletare la gara), anche ammessa, ma tutt'altro che concessa, l'assenza di intralci e di imprevisti, gli anni dichiarati non possano diventare almeno tre e perfino raddoppiarsi senza suscitare alcuna sorpresa? Non abbiamo certo scoperto l'acqua calda quando, a cominciare dallo scorso Maggio, abbiamo ripetuto fino alla noia che nell'attuale stato dei fatti, l'AdSp, volendo agire senza adagiarsi nel temporeggiare con un bando che fa sempre più acqua, avrebbe, sul punto, un triplice ordine di soluzioni, a cominciare dalla più pasticciata, che si configurerebbe nella semplice proposta di un *addie* al bando in vigore per rivedere la base e indicare chiaramente le condizioni del bacino galleggiante imponendo, naturalmente, all' (eventuale) aggiudicatario di accollarsi le *spese* per il ripristino dello *status quo ante*. Ci sarebbe, poi - come il caso darsena Europa sta concretamente a confermare - la possibilità di formulare il bando *ex novo* modellandolo sulla situazione del bacino Mediterraneo quale uscirà dalle verifiche e dalle perizie a cui sta per essere sottoposto. Anche in questo caso va detto però che i tempi potrebbero non essere brevissimi poiché, nel frattempo, qualche nuovo soggetto potrebbe insinuarsi nella forzata moratoria avanzando proposte e richieste diverse da inserire nel nuovo bando, senza contare che l'onere di accollarsi il completo ripristino del Mediterraneo imposto al sempre eventuale aggiudicatario andrebbe a sommarsi a quello già ben gravoso (fra i dieci e i venticinque milioni) della completa riattivazione del grande bacino in muratura. Esisterebbe, infine, per l'ingegner Corsini, la possibilità, come avvenuto per la darsena Europa, di trovare il coraggio per ripartire da zero indicando, con sensata decisione, due gare distinte per ciascuno dei due impianti. Si otterrebbe, in tal modo, la certezza di accorciare davvero ed assai considerevolmente i tempi rispetto alla scelta (in verità ormai davvero incomprensibile) di andare avanti con il bando in vigore e - perché no? - forse anche di spuntare offerte complessivamente maggiori. Ciò consentirebbe, sopra tutto, di porre una buona volta fine all'equivoco (l'aggettivo è molto temperato) stato di derelizione in cui in questi ultimi lustri è stato spinto il grande bacino in muratura, una struttura che tanto aveva prodotto e che tanto sarebbe ancora in gradi di produrre per il territorio. Per quanto riguarda infatti l'aspetto occupazionale, sempre tutt'altro che trascurabile ed oggi meno che mai, uno studio appositamente commissionato al RINA nell'Agosto del 2011 proprio dall'Autorità portuale riferisce che, stando alle iscrizioni nei registri art. 68, gli addetti al settore navalmeccanico nel 2008 a Livorno, pur con la grave crisi già in atto, risultavano essere circa 1.380 ripartiti su un totale di circa 95 imprese e lo stesso rapporto valuta che le potenzialità del grande impianto, con riferimento alle riparazioni navali di varia tipologia e durata, sarebbero tali da attrarre almeno una settantina di navi all'anno. Dunque, considerando la piega presa dal caso della piattaforma

- segue

Europa, per il quale non si potrà comunque prescindere dai tempi necessari, quanto meno per una revisione del progetto, risulta ancor più evidente che i due anni pronosticati dal presidente dell'Adps per l'iter del bando dei bacini è – per usare il linguaggio brutale della finanza - completamente “fuori mercato” ed è proprio per questo che, ben coscienti di ripeterci, continueremo ad insistere nel ricordare che, come ben sanno gli addetti ai lavori, la confezione di uno o due nuovi bandi per l'assegnazione dei bacini, conti alla mano, richiederebbe (volendo) circa duecento giorni, magari qualcosina in meno, ma non è il caso di pignoleggiare. Infatti, se, ad esempio, si partisse da oggi, il bando potrebbe essere rivisto in meno di 15 giorni, poi occorrerebbero circa 40 giorni di pubblicazione in ambito comunitario, dopo di che calcoliamo una decina di giorni per le verifiche amministrative da parte dell'ufficio appalti della Adps sui concorrenti che abbiano manifestato interesse a partecipare. A questo punto sarebbero necessari, più o meno, altri dieci giorni per inoltrare alle imprese candidate gli inviti a presentare le offerte e attendere i novanta giorni di rito per consentire alle medesime di presentare i propri progetti tecnici ed economici unitamente all'offerta economica, vale a dire con il piano industriale e l'offerta relativa al canone demaniale. Infine si dovrebbe lasciar trascorrere un'ultima trentina di giorni per dar modo alla commissione di valutare le offerte e procedere all'aggiudicazione. La somma puramente aritmetica dei tempi indica che il tutto potrebbe svolgersi in complessivi centonovantacinque giorni che, per mero scrupolo, possiamo arrotondare per eccesso a... duecentotrenta o - perché no? – facciamo pure duecentocinquanta. Cifra tonda. Si tratta, come si può ben vedere, di un periodo molto, ma molto inferiore a quel minimo di due anni (ben settecentotrenta giorni) sommariamente calcolati dal presidente Corsini in consiglio regionale, con buona pace di quanti - speriamo in buona fede - si ostinano a voler mantenere in vita il bando vigente anziché imboccare la strada felicemente ed opportunamente aperta dall'affaire darsena Europa e sbloccare così (magari pestando qualche piede) una situazione che ormai da troppo tempo impedisce a Livorno di afferrare gli sbocchi occupazionali offerti dalla altrove remunerativa e fiorente attività delle riparazioni navali. Del resto, volendo indulgere ad un topos in questi tempi tanto caro agli ambienti politico burocratici, l'espansione del porto, cioè, la piattaforma Europa e riparazioni navali formerebbero senz'altro un bel... “combinato disposto”.

De Lorenzis (M5S): rischio di conflitto di interessi all'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico meridionale

(FERPRESS) – Bari, 24 LUG – “Continua a far discutere la nuova gestione dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico meridionale del professor Ugo Patroni Griffi”. Lo afferma in una nota il deputato pugliese Diego De Lorenzis, componente del M5S in Commissione Trasporti alla Camera, primo firmatario di numerose altre interrogazioni di segnalazione di irregolarità ed illegittimità verificatesi fin dalla nomina del suo nuovo Presidente.

“Giunge la notizia – scrive De Lorenzis – che il Sindaco di Manfredonia Angelo Riccardi abbia comunicato la formale designazione dell’Ing. Gianni Rotice quale componente del Comitato di gestione di tale Autorità, in rappresentanza del porto di Manfredonia”.

“Già dalla designazione del Professor Patroni Griffi come Presidente avevamo denunciato l’inopportunità politica perché è inaccettabile procedere a nomine in ruoli chiave delle Istituzioni secondo logiche che possano anche solo lontanamente ricondotte a influenze partitiche e familistiche senza garantire trasparenza, meritocrazia, specchiata moralità e assenza di conflitti di interessi anche solo potenziale dei candidati!” – dichiara il deputato.

“Il metodo seguito è infatti la priorità della spartizione di poltrone e nomine con la medesima logica priva della dovuta trasparenza e della necessaria competenza professionale” – continua il deputato – “nel merito inoltre la recente “designazione” dell’Ing. Rotice si rivela in pieno conflitto d’interesse dovuto ai diversi ruoli ricoperti dal medesimo già Presidente di Confindustria Foggia e di Presidente della GESPO, proprietaria del porto turistico “Marina del Gargano” di Manfredonia e titolare di concessione demaniale, senza dimenticare che la “Gianni Rotice S.r.l.” a socio unico è stata aggiudicataria di alcuni lavori nel Porto commerciale di Manfredonia. Inoltre sembra mancare l’esperienza nel campo della gestione e dello sviluppo marittimo richiesta per ricoprire l’incarico nel Comitato portuale.”

“E’ possibile che non esistano altri candidati in tutto il nostro Paese capaci, competenti, esperti e meritevoli idonei a ricoprire quel ruolo senza possibili conflitti di interesse?” – conclude il deputato – “Per questo abbiamo chiesto con un’interrogazione al Ministro Delrio se intenda avallare questo modo di procedere o invece intervenire per impedire ogni possibile conflitto di interesse nel rispetto di procedure pubbliche anche coinvolgendo l’Autorità nazionale Anticorruzione. La priorità deve essere il rilancio del Porto e delle attività economiche che possano aiutare la crescita dei territori!”.

TAVOLO PER BRINDISI AL MINISTERO: I SINDACATI LAMENTANO LA LORO ESCLUSIONE

Ecco il documento a firma Cgil, Cisl, Uil:

Abbiamo appreso dalla stampa l'esito della riunione svoltasi a Roma il 20 luglio scorso alla presenza del ministro De Vincenti. Un incontro chiesto ed ottenuto da CGIL, CISL e UIL di Brindisi circa un mese fa in occasione della sua venuta nella nostra città. Di quell'incontro a Brindisi erano parti sostanziali CGIL, CISL e UIL, nonché il rappresentante dell'ASI e due parlamentari locali: il Sen Tomaselli e l'On.le Mariano. Lo scorso 20 luglio presso la sede Governativa non sono stati invitati proprio coloro che la questione Brindisi l'avevano posta, chiedendo in un documento diffuso sulla stampa che venisse **dichiarato lo stato di crisi del territorio Brindisino**. Il sindacato confederale, su Brindisi e provincia per sua natura, oltre ad associare, rappresentare e tutelare lavoratori, pensionati, giovani, disoccupati, immigrati, si mobilita e si impegna quotidianamente, se pur in un contesto molto difficile, anche sulle prospettive e sui processi di sviluppo a favore di questo territorio, il quale è particolarmente sofferente sul piano occupazionale con altissimi tassi di percentuale di disoccupazione giovanile, per la crisi di tutti i settori produttivi, per il disagio sociale e di povertà delle famiglie e dove CGIL CISL UIL svolgono storicamente, a tutti i livelli e con tutte le loro federazioni, enti e associazioni, anche un ruolo di elaborazione, di proposta e di contrattazione sociale.

I rappresentanti del Governo hanno permesso che prendessero parte all'incontro presso il Ministero solo alcuni dei presenti quel giorno, o e non anche i promotori di tutta l'iniziativa sulla crisi Brindisina: i Sindacati Confederali. Ben vengano tutte le iniziative, sicuramente non potranno essere esaustive, né totalizzanti, poiché i reali detentori delle problematiche del lavoro e dell'occupazione sono i Sindacati Confederali, che quotidianamente si misurano sul territorio e non carpiscono il lavoro altrui per strumentalizzarlo a fini elettorali. Vedremo cosa saranno in grado di ottenere, così come vedremo se riusciranno a carpire tutte le reali problematiche sino ad oggi affrontate. Noi dubitiamo che questo avvenga, soprattutto a causa di uno scollamento fisiologico che da sempre hanno rispetto al loro territorio. Il Territorio Brindisino attraversa una congiuntura che ha prodotto e continua a causare disoccupazione, mancanza di progettualità ed investimenti con disagi in tutti i settori economico-produttivi e sociali della nostra provincia. Ci spiace che il Ministro De Vincenti non sia stato messo nelle condizioni di rispettare in toto la parola data, evidentemente anche lui pensava che il nostro fosse un territorio coeso che non vive di personalismi, ma agisce per il bene di chi ci vive. **SI SBAGLIAVA!** L'attenzione del massimo responsabile politico nazionale del settore nei confronti dei nostri problemi è comunque da considerare positiva. Speriamo sia la volta buona. C'è però il sospetto, a sentire le dichiarazioni delle personalità politiche che hanno partecipato alla riunione, che si siano usate argomentazioni già licenziate da tempo, ed infatti hanno presentato come novità quanto in passato era già da noi stato chiesto ed ottenuto: le bonifiche, mai iniziate anche se finanziate, il recupero per nuovi investimenti delle aree che non hanno la necessità di essere bonificate, nessun progetto per rendere appetibili nuovi investimenti sui terreni già disponibili per ridare vita all'economia agonizzante ed al calo incontrollabile dei posti di lavoro. Qualche anno addietro si decantava tanto il progetto della Città d'acqua, come la panacea di tutti i problemi che assillano la nostra collettività. Oggi l'intenzione, riciclata, ha cambiato nome. Si chiama Brindisi Industrial Park (vecchio progetto presentato e discusso anni addietro con l'ASI in una riunione del C.P.E.L.) che potrebbe, non si capisce come, riaprire uno spiraglio per la debilitata economia brindisina. Una speranza attesa da anni che, consideriamo purtroppo non essere una soluzione adeguata per le innumerevoli esigenze accumulate dalla comunità brindisina negli anni. Dalle interviste rilasciate dai nostri rappresentanti politici non sono emerse, ad esempio, altre possibili disponibilità per nuovi finanziamenti in settori produttivi consolidati come quello chimico (attraverso lo strumento dell'Accordo quadro della chimica) ed aeronautico (da sostenere e rilanciare in presenza di una crisi particolarmente violenta e profonda). Riteniamo fondamentale il confronto con le parti sociali da discutere ed approfondire nel territorio, indispensabile per affrontare nel dettaglio la situazione. Come dicevamo all'inizio è stato preparato un documento congiunto fra i tre Sindacati Confederali (CGIL CISL e UIL) peraltro già a disposizione del ministro, che contiene una analisi dettagliata del contesto locale. Esso è naturalmente aperto alla discussione. Può essere il presupposto da cui partire e da presentare, dopo averlo condiviso, al governo nazionale ed alla regione Puglia. Ricordiamo, prima di tutto a noi stessi, che i problemi potranno essere risolti solo con la concertazione fra le parti. È necessaria, al contrario, l'unità di intenti per raggiungere gli obiettivi prefissi. Lo sosteniamo da anni. Si spera in un risvolto positiva dell'intera vicenda.

Antonio Macchia Antonio Castellucci Antonio Licchello

Zes e "Resto al Sud" alla prova del Senato

Dopo l'ok in commissione Bilancio al via la discussione sul "pacchetto" per il Mezzogiorno

Al via oggi in Senato, dopo il via libera della Commissione Bilancio, l'esame delle «disposizioni urgenti per la crescita economica del mezzogiorno», il cosiddetto "Decreto sud". Farà dunque, tanto sulla norma "Resto al Sud" - che prevede finanziamenti agevolati per gli imprenditori meridionali under 35 - quanto sull'istituzione delle Zone economiche speciali. Il governo prova così a rilanciare la ripresa del Mezzogiorno, attraverso strumenti studiati su misura per le regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia.



Claudio De Vincenti

Vantaggi per i giovani e per le aziende. Il governo imbecca la direzione Sud

delle risorse, in forza dei dubbi sulla reale copertura finanziaria avanzati dagli stessi tecnici del Senato. Questioni sulla quale sono state richieste garanzie al

ministro De Vincenti. Un'altra novità riguarda i Cluster tecnologici nazionali come strumenti per l'accelerazione e la qualificazione della programmazione nel campo della ricerca e innovazione a favore del Mezzogiorno. Altre misure, di carattere bipartisan, riguardano il trasporto pubblico locale, come la tutela contrattuale in caso di cambio di gestore e il mantenimento delle norme sul contratto degli autotrenostruttori. La parola passa ora all'aula. Ultimo ostacolo, prima dell'approvazione del Decreto.

Imprese giovanili
50mila euro di incentivi per gli imprenditori U40

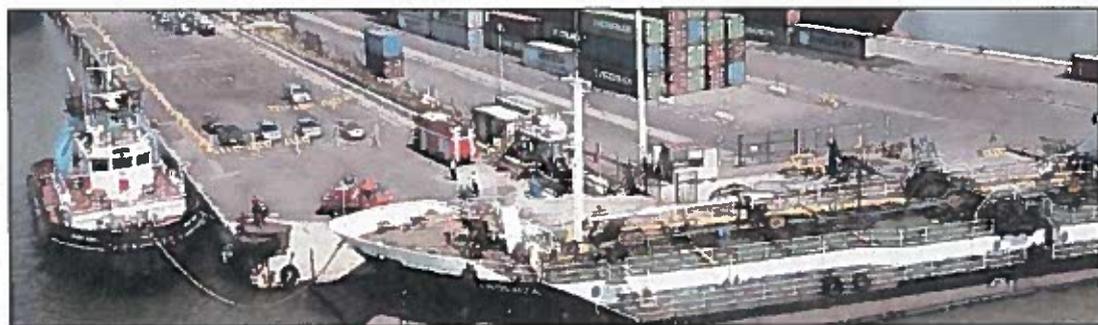


Con "Resto al Sud", sul piatto incentivi per lo sviluppo di nuove imprese da parte dei giovani, fino a un massimo di 50mila euro per ciascun richiedente.

Le Zone "speciali"
Taranto e Brindisi-Bari Doppia chance in Puglia



La soluzione normativa approvata in commissione Bilancio al Senato consentirà di proporre l'istituzione di due Zes in Puglia: Taranto e Brindisi-Bari.



L'INTERVISTA Salvatore Tomaselli, relatore per la maggioranza in commissione Senato sul Decreto Sud

«Grande opportunità di crescita per la Puglia. Niente tagli a Taranto»

Il parlamentare spiega le priorità della normativa e ritiene inopportuna la competizione tra i territori



Al capoluogo ionico 800 milioni di euro per le infrastrutture portuali e l'area urbana

Il senatore Salvatore Tomaselli, relatore per la maggioranza in commissione Senato sul Decreto Sud

La Commissione, infatti, su proposta dei relatori ed in accordo con il Governo, ha già dato il via libera alla modifica al testo originario del Decreto con cui si prevede la possibilità per le regioni di presentare, nell'ambito del proprio territorio, al massimo due proposte di individuazione di Zone economiche speciali in presenza di sistemi portuali distinti. Una soluzione normativa che consentirà, quindi, di proporre l'istituzione di due Zes in Puglia che non potranno che corrispondere ai territori e alle infrastrutture portuali e retroportuali che costituiscono i due sistemi portuali, ovvero l'area di Taranto e quella del basso Adriatico da Bari a Brindisi.

Quanto, poi alle Regioni che non le hanno (in sostanza il riferimento è ad Abruzzo e Molise) potranno, invece, presentare istanza in forma associativa se contigue o in associazione con un'area portuale che abbia le caratteristiche previste. Modifiche, queste, al centro di non poche polemiche, con Taranto che, nel rivendicare fin dall'inizio l'istituzione della Zes, teme ora che l'ampliamento della "platea" possa compromettere l'acquisizione di parte

Senatore Salvatore Tomaselli, lei ha presentato un emendamento, accolto in Commissione Bilancio con il consenso del governo, che permette a ogni Regione di indicare due Zes. Ha tenuto conto delle richieste avanzate dall'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico che comprende anche il porto di Brindisi?

«Sommessamente, ho tenuto conto di una esigenza del Paese, ovvero rafforzare l'attrattività del Mezzogiorno. Nel confronto con il Governo, abbiamo condiviso la possibilità per le regioni di presentare, nell'ambito del proprio territorio, fino a due proposte di ZES in presenza di sistemi portuali distinti e che, quindi, insistono su direttrici di traffico e bacini logistici autonomi e non sovrapponibili. Tale norma consentirà, quindi, a regioni come la Sicilia o la Puglia di poter concorrere alla istituzione di due

Zes nel proprio territorio. Abbiamo anche condiviso la strategia di una rete di Zone diffuse nel Mezzogiorno anziché l'idea, pur affascinata nel dibattito politico ed accademico di questi anni, di puntare su pochissime aree (Girya Tauro, Napoli, Taranto) in cui sperimentare tale nuova opportunità».

I tarantini si aspettavano anche per gli investimenti effettuati su quell'area, che il loro porto sarebbe stato il punto di riferimento per la Zes pugliese. Dopo il suo emendamento dovranno dividere i fondi disponibili, effettivamente scarsi secondo quanto evidenziato dall'Ufficio di Bilancio del Senato, con Bari e Brindisi.

Gli obiettivi
«Puntiamo a rafforzare l'attrattività del Sud»

«Ho letto questa osservazione che trovo francamente inopportuna e anche un po' ingenerosa. Non si è tolto nulla a Taranto, si è solo deciso di allargare tale possibilità ad altri territori, altrettanto meritevoli di attenzioni e dotati di asset infrastrutturali adeguati. Da parlamentare ha seguito le vicende di Taranto in prima persona, e non c'è città che in questa legislatura abbia avuto dallo Stato più attenzione e risorse: 800 milioni di soldi pubblici per le infrastrutture portuali e l'area urbana. E ancora: oltre un miliardo di euro confiscati al Riva da destinare a bonifiche e risanamento ambientale, per non parlare degli investimenti annunciati per il gruppo Ilva da Arcelor Mittal».

Le polemiche
«Maggiori opportunità. No ai campanilismi»

Perché non ha presentato un emendamento che aumenti la disponibilità di fondi per le Zes? Più Zes necessitano ovviamente di più fondi.

«Duecento milioni di euro sono le risorse individuate per la fase di avvio di questo nuovo strumento: si tratta di risorse comunque significative che, ove la misura dovesse funzionare e produrre risultati ancora più ampi di quelli attesi, saranno certamente integrate. La priorità è introdurre per la prima volta nella normativa italiana le Zes, darne un contorno giuridico certo, definire il quadro che è un mix di consistenti semplificazioni amministrative e di agevolazioni fiscali, disegnare una procedura per la individuazione delle prime Zes sulla base di un processo partecipativo tra regioni e governo».

Il governo con il decreto Sud ha puntato molto sulla nuova imprenditorialità, immaginando che possano nascere 100.000 nuo-

ve imprese giovanili in tre anni con un investimento di 1,3 miliardi di euro con la misura nota come Resto al Sud. Non c'è il rischio che si tratti di una misura destinata a far nascere imprese quasi tutte destinate a chiudere?

«Siamo fiduciosi che questo rischio sarà evitato innanzitutto dalla voglia dei giovani del Mezzogiorno di cogliere al meglio questa possibilità e di "metterli in gioco". Vorrei ricordare, poi, che abbiamo allargato i settori agevolabili aggiungendo, oltre industria e artigianato, il turismo, i servizi e la pesca e abbiamo aumentato l'agevolazione massima da 40 a 50mila euro. Le domande presentate saranno esaminate da invitalia secondo procedure ormai consolidate e che hanno consentito, in questi anni, di ridurre fortemente (siamo sotto il 5%) il tasso di mortalità delle aziende nate con gli incentivi all'autoimprenditorialità».

O.Mar.

Porti calabresi-Ricorso al Tar: "La Riforma ci relega al transshipment"

MESSINA- Al silenzio delle forze politiche sulla vicenda dell'accorpamento dei porti di Messina-Milazzo con Gioia Tauro e tutti gli altri porti calabresi, i responsabili della Rete civica hanno detto no ed hanno presentato ricorso al Tar sollecitando anche la presa di posizione delle Commissioni Trasporti della Camera e del Senato con l'invio di un documento sottoscritto da Fernando Rizzo, l'avvocato che ha predisposto il ricorso, Giovanni Mollica e dai professori Enzo Siviero e Massimo Guarascio. Nel documento viene sostenuta l'illegittimità della riforma chiedendo che il Tar intervenga a bloccare le procedure, con richiesta di giudizio finale della Corte Costituzionale. **E' sulla non omogeneità della riforma della portualità e della logistica** che si incentra la tesi dei sottoscrittori del documento. «*Non c'è sviluppo senza coesione, non c'è coesione senza mobilità, non c'è mobilità senza infrastrutture*». Il concetto analizzato e approfondito da Giustino Fortunato e Francesco De Sanctis già alla fine dell'800, è la premessa dell'approfondita analisi sulle cause del mancato sviluppo del Sud, che si riflette negativamente su tutto il territorio nazionale.

«Consideriamo insensato un Piano strategico nazionale della portualità e della logistica – scrivono i rappresentanti della Rete – nel quale gli scali dell'estremo Sud sono relegati alla sola funzione di transshipment, col risultato di escluderli da ogni possibilità di crescita. Da almeno un decennio, obiettivo di ogni porto dell'Europa meridionale (tranne l'Italia) è attrarre la maggior quota possibile dei flussi mercantili che trasportano merci e ricchezza nel Mediterraneo. Il risparmio anche di poche ore di navigazione dei giganti del mare contribuisce a determinare la scelta delle rotte. Avere puntato solo sui porti dell'Alto Tirreno e dell'Alto Adriatico, senza contemporaneamente dotare quelli dell'estremo Sud delle attrezzature e dei collegamenti necessari a renderli competitivi è stato un errore clamoroso che ha condotto a cedere quote di mercato a spagnoli, turchi e greci. Portando sull'orlo del fallimento gli scali siciliani, calabresi e pugliesi, impotenti davanti alla concorrenza dei nuovi porti africani.

- segue

La destinazione a transhipment, sancita dal Piano Strategico (!) per i porti dell'estremo Sud, rappresenta il capolavoro finale di una politica dei trasporti totalmente sbagliata: Augusta, Taranto e Gioia Tauro richiedono 3 giorni di navigazione in meno rispetto a Genova e Trieste e almeno 10 meno rispetto a Rotterdam, Anversa e Amburgo; limitarne l'attività a scambi mare-mare, senza contatti col territorio circostante (che ne avrebbe disperato bisogno), li isola dissennatamente, ne impedisce la crescita e costringe il Governo a impegnare rilevanti risorse al fine di ridurre i rischi di drammatiche tensioni sociali. Così, Taranto è chiuso, Gioia Tauro in grave difficoltà, Augusta sopravvive grazie a raffinerie devastanti per l'ambiente e l'obiettivo di acquisire maggiori quote della portualità mediterranea è fallito. Il momento propizio è passato e non c'è più il tempo per recuperare ma nascono altre opportunità: tutto il mondo sa che il continente del futuro è l'Africa. Nel 2050 toccherà i 2,5 mld di abitanti e, alla fine di questo secolo, secondo le previsioni delle Nazioni Unite, raggiungerà i 4,2. Più di Cina e India insieme e con tassi di crescita superiori a quelli del Far East. Puntando sull'Africa, l'Italia può, in pochi decenni, ribaltare una situazione altrimenti priva di verosimili prospettive di sviluppo. Ostinarsi a competere o a porsi in posizione ancillare (come suggerito in alcuni documenti ministeriali) nei confronti del sistema logistico-industriale del Nordeuropa è una scelta dimostratasi perdente. Il futuro dell'Italia è a Sud e non dobbiamo farci trovare, ancora una volta, impreparati. Purtroppo, l'insieme di opere pubbliche che il ministro Delrio ha annunciato di voler realizzare in Sicilia e Calabria appare ispirato a criteri opposti. In Sicilia e Calabria, oltre il 98% delle merci si muove su gomma e il trasporto su ferro è praticamente inesistente, con tutte le conseguenze negative dovute all'inquinamento. La ragione è banale: produzioni e consumi sono esigui e si muovono esclusivamente in ambito locale. Non vi sono quantità significative di merci da trasportare su percorsi medio-lunghi. L'allegato Infrastrutture del Def 2017 indica una strategia trasportisticamente incomprensibile: il completamento del Corridoio europeo scandinavo mediterraneo (ex Berlino-Palermo) che avrebbe dovuto portare la Sicilia in Europa e l'Europa all'interno del Mediterraneo, è rinviato a data da destinarsi, così come è praticamente annullata la costruzione del Ponte sullo Stretto.

- segue

Va premesso che la mancanza del collegamento stabile tra l'isola più grande del Mediterraneo e il continente europeo rappresenta un'anomalia planetaria, in quanto non esiste altra isola del mondo con una popolazione superiore ai 100 mila abitanti e distante meno di 2 miglia dal continente che non sia unita stabilmente con la terraferma. In spregio agli oltre 300 milioni spesi per il progetto definitivo – considerato nel mondo dell'Ingegneria un vero capolavoro - e a una penale da 1 mld che incombe sullo Stato italiano, il Def rimanda la realizzazione dell'opera a un non meglio identificato "esame di fattibilità finalizzato a verificare le possibili opzioni sia stabili che non stabili". In sintesi, il Def 2017 consacra la volontà politica di emarginare le regioni dell'estremo Sud dal resto del Paese. Semplicemente incredibile. Appare, infine, quantomeno paradossale che Sicilia, Calabria e Puglia siano considerate la naturale destinazione dei flussi di migranti provenienti dalla Libia mentre Trieste, Venezia e Genova siano l'altrettanto naturale terminale dei ricchi flussi mercantili che escono da Suez».

Pino Falzea consegna al Governatore una lettera per salvare l' autonomia

Sistema portuale messinese, il presidente di CapitaleMessina incontra Crocetta

Essendo venuti a conoscenza della presenza di Crocetta oggi 24 luglio a Messina in occasione di un convegno sui Fondi europei, precisa il presidente di CapitaleMessina Pino Falzea, abbiamo pensato bene di approfittarne per chiedergli un incontro. L' argomento è sempre quello dell' autonomia della nostra Autorità Portuale, battaglia, che contro ogni evidenza, CapitaleMessina continua a combattere. Così, il presidente Pino Falzea gli ha consegnato una lettera, che alleghiamo, nella quale si indica una possibile strategia per salvare l' autonomia dei porti messinesi, partendo dal diniego dell' Intesa del presidente siciliano alla nomina del presidente della costituenda Autorità portuale calabro-sicula. E su questo punto Crocetta, con noi, è stato chiaro: non ha dato e non intende dare l' intesa al Ministro. E non è un dettaglio da poco, perché la mancata intesa rallenta l' iter dell' accorpamento e costituisce il presupposto per ulteriori iniziative in ambito giuridico, leggi ricorso al Tar nel caso che il Ministro proceda ugualmente alla nomina. Ma c' è dell' altro: finalmente all' Assemblea Regionale Siciliana si sono accorti del problema dell' Authority messinese. Infatti mercoledì 26 alle 12 in sede di quarta commissione, Ambiente e Territorio, si svolgerà un' audizione "in merito all' accorpamento delle autorità portuali di Messina e Gioia Tauro (RC)". Sono stati invitati all' audizione oltre al presidente Crocetta ed all' assessore al ramo Luigi Bosco, il sindaco di Messina Accorinti e di Milazzo Formica, il presidente di Confindustria Messina D' Andrea ed i segretari messinesi di CGIL, CISL e UIL. Sarà nostra cura inviare loro il nostro documento, sperando che ne condivideranno contenuti e finalità.

Accorinti: "Con la realizzazione dell' opera migliorerà la sicurezza stradale e la qualità della vita"

Dalla Regione 16 milioni di euro per il nuovo porto di Tremestieri

Il prossimo atto sarà la firma del contratto con la società che ha vinto l' appalto

MESSINA - Con il decreto che eroga 16 milioni di euro, firmato dalla Regione, il finanziamento per la realizzazione del nuovo porto di Tremestieri è completo. Non è stato un percorso semplice, attraversato in questi quattro anni dalla necessità di integrare il progetto con nuovi studi, da vari intoppi burocratici, dalle incomprensioni sulla procedura e dalla difficoltà di trovare le risorse mancanti.

Il prossimo atto sarà la firma del contratto con la Coedemar che ha vinto l' appalto e che deve consegnare il progetto esecutivo che ha già ultimato.

L' avvio dei lavori è previsto in autunno, ma l' impresa potrebbe anche accelerare i tempi e lavorare tra agosto e settembre col maxi dragaggio a sud, che eviterà nei prossimi anni gli inevitabili insabbiamenti. "Una vicenda che si trascinava da anni - dice il presidente Rosario Crocetta- che mi ero impegnato a risolvere prima della fine del mio mandato. Abbiamo mantenuto gli impegni e considerato che già la gara è stata espletata, questi 72 milioni - conclude Crocetta - si possono immediatamente tradurre in lavori per le imprese e per i disoccupati".

L' avvio dei lavori del porto di Tre mestieri era il principale obiettivo del programma di questa Amministrazione, scrivono in una nota il sindaco Renato Accorinti e l' assessore ai Lavori pubblici Sergio De Cola- ed è stato portato a termine".

Insomma tutti soddisfatti a sottolineare che hanno mantenuto gli impegni presi e che quest' opera porterà grandi benefici alla città. "È stato un lavoro complesso e difficile reso possibile dalla collaborazione tra pubbliche amministrazioni e dalla spinta propulsiva che tutte le persone coinvolte hanno dato" ammettono Accorinti e De Cola iniziando la lunga lista dei ringraziamenti, dove ci sono anche rappresentanti del governo regionale e nazionale, con il presidente e segretario generale dell' **Autorità portuale** An tonino De Simone e Francesco di Sarcina.

Quest' ultimo finora Rup dell' opera, mantenuto nel suo incarico malgrado da circa un mese abbia lasciato l' **Autorità messinese** ma che il Comune sembra stia adesso sostituendo. Decisione che ha

- segue

provocato un "raffreddamento" da parte di De Simone di fronte alla richiesta, fatta nei mesi scorsi dal Comune, di cedere il ruolo di stazione appaltante della grande opera all' **Autorità portuale**. "Noi restiamo comunque gli attori principali perché la competenza dell' area è nostra -dice De Simone- abbiamo cooperato relazionandoci con la Regione e Genio Civile, seguendo tutti i passaggi tecnici, il mio obiettivo è di fare par tire i lavori, una volta avviati Di Sarcina sarà sostituito, c' è già il nome, e la responsabilità politica e procedurale della realizzazione dell' opera sarà del Comune".

L' infrastruttura per gli amministratori di Palazzo Zanca riveste un grande significato. "Dopo 50 anni in cui il passaggio dei mezzi pesanti in città ha causato morte e inquinamento - dicono Accorinti e De Cola -, realizzare il porto di Tremestieri vuol dire migliorare la sicurezza nelle strade e la qualità della vita, significa restituire a tutti i cittadini la possibilità di usufruire della rada San Francesco avviando un percorso per recuperare le aree centrali in cui prima della realizzazione degli approdi dei traghetti si andava a fare il bagno agli stabilimenti Vittoria e principe Amedeo, significa inoltre candidare la città ad una quota del mercato della logistica nel Mediterraneo creando nuova economia".

Grande entusiasmo per l' imminente avvio dell' opera, anche da parte dei sindacati Fast Confsal e Ugl Mare che si mostrano però cauti sui tempi. "Ci faremo promotori insieme ai lavoratori - dicono i rappresentanti Nino Di Mento e Guglielmo Pellegrino - come organo di vigilanza nelle procedure della realizzazione del nuovo porto al fine di non far verificare quanto successo durante la riparazione e rafforzamento del braccio della testata di sopraflutto degli attuali approdi, lavori che dovevano durare tre mesi circa e si sono protratti per quasi quattro anni"

L' avvio dei lavori non prima di tre mesi

Sul porto Tremestieri il bluff dei cantieri

«Sono stati accreditati 70 milioni euro per il porto di Tremestieri, possono partire immediatamente i lavori».

L' annuncio di un paio di giorni fa è del presidente della Regione Sicilia Rosario Crocetta e dell' assessore alle Infrastrutture Luigi Bosco, puntualmente smentiti ieri proprio sull' apertura del cantiere per la realizzazione di altri 5 approdi nella zona sud di Messina. «Il direttore delle Infrastrutture Bellomo», aveva dichiarato Crocetta, «ha firmato il decreto definitivo di finanziamento per la realizzazione di questa importante infrastruttura, che rilancerà ulteriormente le attività portuali della Città Metropolitana di Messina. Una vicenda che si trascinava da anni e che mi ero impegnato a risolvere prima della fine del mio mandato.

Abbiamo mantenuto gli impegni e considerato il fatto che già la gara è stata espletata, questi 70 milioni si possono immediatamente tradurre in lavori concreti per le imprese e per i disoccupati». A guastare il clima preelettorale e a svelare come stanno realmente le cose è però il Comitato La Nostra Città, da molti anni in prima linea contro l' attraversamento dei Tir in città, che tramite il presidente Saro Visicaro avverte: «Non c' è nulla di vero in questo

ennesimo annuncio. Se tutto va bene, i lavori non inizieranno prima di 90 giorni. Il finanziamento di 16 milioni della Regione dovrà infatti essere approvato entro 30 giorni dalla Corte dei Conti di Palermo. Poi ci vorranno altri 30 giorni per la pubblicazione e ancora altri 30 per la firma del contratto di inizio lavori con la ditta che realizzerà l' opera, la Coedmar. Che, per inciso, ha subordinato questo passaggio al via libera della magistratura contabile. Per non parlare del fatto che il Genio Civile Opere Marittime non ha ancora approvato il progetto esecutivo. Parlare di apertura immediata dei cantieri è quindi fuorviante».

«Dopo tempi immemori, la penosa pantomima legata alla copertura finanziaria relativa all' ampliamento del porto di Tremestieri sembra, finalmente, essere giunta alla sua conclusione», commenta Ivan tripodi, segretario generale della Uil di Messina, «adesso è fondamentale e indispensabile una quotidiana vigilanza finalizzata al pieno rispetto dei tempi previsti per la realizzazione dell' opera, che consentirà finalmente di liberare la città dalla schiavitù dei Tir, di recuperare il waterfront e di rilanciare la portualità nell' ottica di costituire una sempre maggiore risorsa economica e occupazionale per Messina». I lavori definitivi per il completamento del porto di Tremestieri sono stati aggiudicati a febbraio scorso. Un appalto da 72 milioni di euro vinto con il 15% di ribasso dalla Coedmar. Impresa di Chioggia. Ventiquattro i mesi previsti per la realizzazione dell' opera, i cui primi due approdi furono consegnati nel 2006. Su 72 milioni di euro, 30.500.000 euro saranno messi a disposizione dal ministero dei Trasporti e da enti a questo collegati, 16 dalla Regione Sicilia e il resto dall' Autorità Portuale di Messina, che gestirà anche i lavori. A marzo 2012 la gara per la costruzione dei 5 nuovi approdi era stata vinta dalla Sigenco, ma la Coedmar, arrivata seconda, presentò ricorso al Tar e vinse. La Sigenco si rivolse allora al Consiglio di Stato, che nel giugno 2013 confermò la sentenza a favore dell' azienda veneta.

(riproduzione riservata)

Via Don Blasco: riunione sugli espropri

Porto di Tremestieri Cantiere a ottobre

Domenico Bertè A settembre non apriranno solo le scuole ma anche i tre cantieri principali della città. Sempre salvo complicazioni. Due, porto di Tremestieri e via don Blasco dovrebbero vedere la loro inaugurazione, il viadotto Ritiro, fra due mesi, dovrebbe entrare nel vivo con lo smontaggio del grande ponte sulla città.

I soldi arrivati dalla Regione sono l'ultima tranche (16 milioni) di finanziamento del porto a Sud e serviranno per gli espropri (5 milioni) della nuova litoranea. E allora si può cominciare? Purtroppo no. Per la via don Blasco si registra il ricorso della seconda classificata dell'aggiudicazione dei lavori andati alla Medil di Benevento. Il Consorzio con Sqm e le messinesi Lupò Costruzioni e Ingegneria e Costruzioni è arrivato ad un'incollatura dalla vincitrice e dieci giorni fa ha presentato istanza di sospensiva al Tar di Catania. «Se non dovesse essere accolta - dice l'assessore De Cola - noi andremo avanti con l'aggiudicazione definitiva prevedendo l'avvio dei cantieri a settembre.

Non aspetteremmo il giudizio di merito. Semmai il tribunale dovesse concedere lo stop all'esecuzione della gara, allora dovremmo rivedere i tempi». E oggi nuova riunione

tecnica per pianificare, a prescindere dal ricorso, gli espropri che riguarderanno aziende e famiglie che dovranno lasciare la via don Blasco ed essere delocalizzati. L'accordo c'è con quasi tutti, comprese le Ferrovie, ma ora il Comune si siede al tavolo con il libretto degli assegni e potrà fare sul serio. Per quanto riguarda invece il porto di Tremestieri, l'ennesimo strascico burocratico, è il mese che sarà necessario alla Corte dei Conti per poter ratificare il decreto di finanziamento della Regione da 16 milioni. «I tempi medi sono questi - dice ancora De Cola - poi però potremo firmare il contratto con Coedmar. A quel punto loro avrebbero 75 giorni per poter presentare il progetto esecutivo.

Ma sappiamo che lo hanno, nel frattempo, già avviato e non avranno bisogno di tutto questo tempo. L'ultima parola spetterà al Genio Civile Opere Marittime per la autorizzazione finale e poi si potrà cominciare con i dragaggi». Se l'estate non dovesse impantanare il decreto regionale alla Corte dei Conti, dunque, ai primi di ottobre potrebbe partire anche questo maxi cantiere da 72 milioni che resterà aperto per un anno e mezzo prima di rivoluzionare il quadro viario.

Brevi

Oggi in conferenza Un progetto per Messina
Oggi alle 10,15 nella Sala Commissioni del Comune, il parlamentare europeo Salvo Pogliese, il deputato nazionale Basilio Catanoso, il capogruppo di Forza Italia alla Regione Siciliana Marco Falcone, il deputato regionale Santi Formica ed il capogruppo al Comune di Messina Pippo Trischitta, terranno una conferenza stampa sul tema "Un progetto per lo sviluppo di Messina".

Il **piano regolatore** Commissione sulla Variante La IV Commissione consiliare (Urbanistica e Risanamento), presieduta da Maurizio Rella è stata convocata in seduta ordinaria oggi alle 10.30 in prima adunanza, e alle 11.30 in seconda, nell' Aula consiliare di Palazzo Zanca.

All' ordine del giorno la discussione **generale** sulla Variante parziale di tutela ambientale al vigente **piano regolatore generale**.

L' approfondimento Donare il sangue nel Messinese Domani La V Commissione consiliare presieduta da Cecilia Caccamo è stata convocata alle 9.30 per discutere della donazione del sangue nell' area metropolitana di Messina.

Area Vasta: approvato l'aggiornamento del piano regionale dei trasporti. Domani a Marsala il punto della situazione

L'incontro si terrà nel pomeriggio, al Monumento ai Mille. La Giunta Regionale Siciliana ha approvato lo scorso 26 giugno l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità sulla base anche di progettualità inserite nel P.O. Fesr 2014 -2020. Alla luce di questa approvazione e considerato che esso riguarda la grande progettualità posta in essere dai 34 Enti facenti parte di Area Vasta, il sindaco di Marsala Alberto Di Girolamo ha convocato un tavolo tecnico per la verifica non solo dello stato di avanzamento delle iniziative inserite nelle proposte dell'Area Vasta della Sicilia Occidentale, ma anche per quella della disponibilità per un ampliamento della collaborazione ad altri ambiti quali la valorizzazione delle risorse culturali, ecologiche e ambientali e della coesione sociale. Il protocollo di Area Vasta della zona compresa fra Termini Imerese e Marsala, nato nel 2012, venne sottoscritto a Marsala il 17 maggio del 2016 come Protocollo d'Intesa per la Governance dell'Area Vasta della Sicilia Occidentale. Ne fanno parte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Direzione Marittima Palermo; Comuni di Palermo, Marsala, Alcamo, Castelvetrano, Mazara del Vallo, Erice, Termini Imerese e Trapani, ANCI Sicilia, AIRGEST S.p.A., GESAP S.p.A., Autorità Portuale di Palermo, AMAT S.p.A., IAMC-CNR. Nel corso degli incontri successivi hanno aderito al Tavolo Tecnico altri Enti e in particolare i Comuni di Agrigento, Custonaci, Favignana, Paceco, Salemi, Buseto Palizzolo, Calatafimi-Segesta, Petrosino, Pantelleria, Castellammare del Golfo, oltre al Ministero dell'Ambiente, ad RFI-Div. Inv, all'Università di Palermo ed al Gal Elimos. Tutti questi Enti, unitamente ad altri Enti e Istituzioni non sottoscrittori, sono stati invitati a partecipare all'incontro di domani pomeriggio che si terrà nei locali della sala conferenze del Monumento ai Mille, con inizio alle 15,30. Com. Stam.

Tampa Triumph (14mila teu) primo viaggio alla Spezia

LA SPEZIA - Un'altra bellissima giornata sul Golfo dei Poeti, ed una nuova "maiden call" celebrata al La Spezia Container Terminal. Questa volta è stato il turno della nave "TampaTriumph", operata dalla Evergreen Marine Corporation ed utilizzata nel servizio "Med 2" della "The Ocean Alliance". Questa unità fa parte di una serie di nuove portacontainer acquistate dal vettore taiwanese. La "Tampa Triumph" è stata costruita nel 2017, ha una stazza lorda di 150.709 tonnellate, una lunghezza di 365 metri ed una larghezza di 51 metri.

Regione Liguria: Berrino, treni straordinari per la Festa del Mare di Levanto

(FERPRESS) – Roma, 24 LUG – Due treni straordinari per la Festa del Mare di Levanto, in programma domani, martedì 25 luglio, sono stati messi a disposizione dalla Regione Liguria per andare incontro alle esigenze di mobilità dei turisti e creare le condizioni migliori di deflusso. Lo annuncia l'assessore regionale ai Trasporti, Gianni Berrino. I due convogli sono previsti nella notte tra martedì 25 e mercoledì 26 luglio, in occasione dei festeggiamenti in onore di San Giacomo apostolo, patrono dei marinai.

Si tratta di due treni regionali che verranno aggiunti alla normale programmazione che partiranno nella notte del 25 luglio in direzione levante e ponente. “Anche se purtroppo il tradizionale spettacolo pirotecnico sul mare è stato annullato per le avverse condizioni meteo previste – spiega l'assessore regionale ai Trasporti e al Turismo Gianni Berrino – la Festa del mare attirerà comunque numerosi visitatori dalle diverse località della Liguria. I cortei storici, la processione di crocifissi delle Confraternite, la fiera, i concerti e i tornei medievali animeranno il borgo di Levanto che nell'ultimo mese ha registrato un autentico boom di presenze, con il record di crescita del 17%”.

La partenza dei convogli speciali è prevista da Levanto alle 00.40 e arrivo a Sarzana, con fermate a Monterosso, Vernazza, Corniglia, Manarola, Riomaggiore, La Spezia Centrale, La Spezia Migliarina, Vezzano Ligure, Arcola. Il secondo treno partirà da Levanto alle 1.10 diretto a Genova Brignole, con fermate a Bonassola, Framura, Deiva Marina, Moneglia, Riva Trigoso, Sestri Levante, Chiavari, Rapallo, San Margherita Ligure-Portofino, Camogli – S. Fruttuoso, Reco, Genova Nervi.



Crociéristi a spasso sul lungomare Regina Margherita (foto Max Frigione)



La tappa

Un calo di visitatori quando la nave attracca a Costa Morena



Il caldo

Meglio un gelato in città che tante ore in autobus per un tour pugliese

Il lungomare meglio dei trulli I crocieristi scelgono Brindisi

Come ogni lunedì il capoluogo ospita i passeggeri della Msc: «C'è poco tempo, qui invece c'è tanto da vedere e ammirare»

di Mico PICA

Come ogni lunedì pomeriggio Brindisi riprende le vesti di una città turistica, fra le sue potenzialità ed i suoi difetti spesso evidenziati, ma è solo un crocierista su sei a preferire mete più vicine. Sono stati esattamente 470 i passeggeri, fra i circa 3000 a bordo, della "Msc Musica", che ieri hanno optato per una delle escursioni, previste dalla compagnia, con cui è possibile prenotare una visita, in pullman, nelle zone limitrofe alla città di Virgilio. Fra le più gettonate, in programma, restano soprattutto Lecce ed Alberobello, ed a seguire Ostuni, con una decina di autobus che ieri hanno appunto condotto i circa 500 crocieristi, che non si sono voluti "fermare" a Brindisi. Mete che, in realtà, possono impegnare sino a più di quattro ore, e che generalmente costano ai crocieristi poco più di cinquanta euro ciascuno. Nel caldo, ma ventoso, pomeriggio di ieri, il lungomare brindisino ha così accolto il solito mosaico di nazionalità diverse pronte a salpare. Tanti i turisti stranieri, spagnoli e francesi su tutti, a cui si aggiunge anche una parte minore di turisti italiani.

«Abbiamo preferito restare a Brindisi - spiega Gaetano da Napoli, con la sua famiglia - sia per conoscere la

città, sia per una questione legata al poco tempo a disposizione per andare altrove. Siamo arrivati in città poco dopo pranzo, la nave partirà alle 19.30, e spostarci subito

in quattro, con questo caldo, dopo un viaggio per affrontarne uno nuovo, francamente, non era il massimo. Abbiamo preferito passeggiare in centro e rilassarci un

po'». Come questa famiglia campana, diverse centinaia di crocieristi hanno così scelto Brindisi, anche se in realtà, soprattutto nelle primissime ore del pomeriggio, non

si è registrato il pioniere sui corsi, anche per il fatto che la nave da crociera, per le condizioni climatiche, ha attraccato a Costa Morena. Aspetto questo che sembra condizionare la scelta di

scendere in città, come sottolinea una delle agenzie presenti, al servizio dei crocieristi.

«È inevitabile affermare - spiega Vincenzo Cocciano, responsabile della "Valigia degli Eventi" - che quando la nave attracca nel porto esterno, questo si ripercuote sul numero dei turisti che scelgono di arrivare nel cuore della città per visitarla. Nonostante i bus navetta, ci rendiamo conto che c'è un calo approssimativamente vicino al 40% di turisti, rispetto a quando la nave attracca invece nel porto interno. Tuttavia la risposta è comunque positiva; noi di anno in anno cerchiamo di migliorare i nostri servizi, sia con il walking tour, sia con il trenino, che può ospitare poco meno di 50 persone, che parte dalla colonna romana, per arrivare sino alla chiesa di Santa Maria al Casale, per chiudersi poi in piazza Vittoria. Percorsi, entrambi, della durata di sessanta minuti che, crediamo, consentono ai turisti di godersi la città, senza lo stress legato agli orari, che percepiamo in maniera netta quando appunto la nave parte da Costa Morena. Pronti a salpare per la loro settemila giorni nel Mediterraneo, toccando la Grecia, il Montenegro e Venezia, c'è chi, probabilmente nel pieno spirito di viaggiatore, racconta di fermarsi a Brindisi perché semplicemente non la conosce: «Ci piace la città - spiega Manuel proveniente da Madrid - e ci piace passeggiare fra le piccole vie del centro. In realtà preferiamo farlo da soli, senza guide turistiche proprio per scoprirlo. Ci sembra un bel nuovo posto, magari sono belle anche le zone vicine ma eravamo più curiosi di vedere la città da cui partiamo». Del resto è la stessa compagnia di navigazione che, sul proprio sito, nella scheda in cui descrive la città adriatica spiega: «Brindisi è sempre una città che dipende dalle persone che sono in transito. Un tempo vi portavano i cavalieri per le crociate, ora è una fermata irrinunciabile per qualsiasi crociera del Mediterraneo».



LA PROPOSTA

E c'è chi offre l'escursione sulle spiagge brindisine

● In questi anni tante le iniziative, private e pubbliche, volte a massimizzare le potenzialità dei crocieristi a Brindisi. Tante anche quelle che hanno lasciato il passo, di fronte a difficoltà organizzative o riscontri non sostenibili. Fra le novità di questa stagione, la testimonianza dell'Ottagona Beach, per un progetto avviato ad aprile ma al momento sospeso. «La nostra idea - raccontano i titolari Giancarlo, Tommaso e Fabio Moccia

- era, e continua ad essere, quella di lavorare in rete in un percorso escursionistico della costa nord brindisina». Sulle difficoltà riscontrate nella proposta ai crocieristi sulla costa brindisina infine: «Ostacoli logistici, per carenza di una rete infrastrutturale di collegamento della città con la costa nord. I crocieristi temevano il poco tempo a disposizione, ma crediamo ci sia lo spazio per dare un assaggio delle nostre bellezze».



Un gelato, lo shopping e poi il tour dei monumenti. Il turista nel pomeriggio ha l'imbarazzo della scelta

La Nuova Sardegna

Asinara, ricorso al Tar contro la **tassa di sbarco**

L'associazione degli operatori del parco attacca la scelta del Comune «Non ci hanno ascoltato, l'importo è troppo alto e danneggia le imprese»

di Gavino MasiawPORTO TORRES«Il parco vive anche grazie agli operatori turistici e la **tassa di sbarco** va ridimensionata: siamo pronti al ricorso al Tar». Così l'associazione degli operatori del Parco dell'Asinara, in risposta alla scelta voluta da una amministrazione comunale «poco attenta alle esigenze del territorio, delle imprese che vivono di turismo e di un'isola-parco che va promossa in maniera differente da quello che ci vogliono proporre».

Gli incontri sulla **tassa di sbarco**, con relativo disappunto da parte di Ass.o.Asinara, risalgono al maggio del 2016: «Tutte le criticità relative al suddetto contributo sono state largamente messe su un tavolo di discussione - ricordano gli operatori -, a partire da chi dovesse ritirarla, come, e che cifra fosse opportuna per una fase di startup, e al 20 luglio 2017 non è ancora arrivata alcuna risposta».

Gli stessi operatori, inoltre, non sono mai stati contrari a questa **tassa**, «ma se fosse partita con 2 euro come nella maggior parte delle isole d'Italia non ci sarebbe stata questa levata di scudi visto che parliamo di isole in cui insistono 1000 residenti e 100000 visitatori giornalieri, con problemi di gestione di acqua, trasporti e rifiuti ben differenti dall'Asinara».

Erano state chieste delucidazioni su una programmazione a 3 anni di questi introiti dovuti al "contributo" di **sbarco**, sempre senza alcuna risposta, «salvo avvisarci che a fine aprile 2017 era stata approvata tramite un regolamento (scopizzato da territori che niente hanno a che vedere con l'Asinara), senza minimamente coinvolgere il Parco nazionale, l'Area marina o gli operatori turistici del Parco».

Questa amministrazione, secondo gli operatori, «non ha minimamente il polso dei flussi turistici all'Asinara, delle dinamiche interne e dei sacrifici che sono stati fatti negli anni per creare un sistema di rete di operatori e professionisti del turismo. Non siamo dei privilegiati, come qualcuno vocifera sul social, siamo imprese che hanno vinto regolari bandi e gare d'appalto per lavorare in un Parco nazionale, oltre che pagare profumatamente delle concessioni: di questo lavoro ci facciamo vanto, perché lo facciamo con passione ma anche con enormi sacrifici economici, e il rischio d'impresa ricade solo ed esclusivamente su di noi».

Ass.o.Asinara sa che le casse del Comune non sono piene di gettoni d'oro, ma ci sono strumenti che «l'ente non è stato finora capace di utilizzare: fondi europei a sostegno delle politiche di sviluppo sostenibile, finanziamento Por, bandi Ancim per le isole minori chiusi nel cassetto del Comune da 3 anni». Gli operatori confermano l'intenzione di investire e lavorare, produrre occupazione e pubblicizzare un territorio, «cosa che invece non fa l'amministrazione».

«Non prendeteci per sprovveduti, facciamo impresa, creiamo lavoro e lo sappiamo fare bene. Per quanto riguarda i manuali di marketing turistico, non pensiate che per fare quello che facciamo non si debba studiare, la differenza è che noi lo facciamo da moltotempo e sarebbe ora che anche altri - specie chi ha responsabilità nella gestione del territorio e delle risorse pubbliche - facciano altrettanto».

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

GAVINO MASIA

RASSEGNA STAMPA

Grande attesa per la IX edizione di Messina in Festa sul Mare

A Messina tutto pronto per la IX edizione della Festa sul Mare a partire dalla giornata di oggi

Convocato dal Comandante della Capitaneria di Porto di Messina, C.V. Nazzareno Laganà e dall' Associazione Aurora, il Tavolo Tecnico finalizzato all' organizzazione del Corteo Navale e del Palio d' Agosto per la IX Edizione del 446° Anniversario dello Spettacolare Sbarco di Don Giovanni d' Austria. L' appuntamento con gli addetti ai lavori è stato fissato per lunedì 24 luglio alle ore 10.30, nel salone di rappresentanza del Comando Capitaneria. Il Comandante Laganà presiederà il Tavolo Tecnico e coordinerà i lavori assieme al prof. Vincenzo Caruso Direttore Artistico dell' Evento. Il Palio e lo Sbarco di Don Giovanni d' Austria si svolgeranno nel pomeriggio di sabato 5 agosto 2017, con partenza dalla Riviera Nord area Grotte e arrivo nel porto turistico "Marina del Nettuno" sito lungo la passeggiata a mare. All' incontro riservato alla componente navale, sono stati invitati i rappresentanti delle Unità navali Istituzionali e delle imbarcazioni delle Marinerie, che prenderanno parte al Corteo. Da ricordare inoltre che sarà la "Signora del Vento", il secondo veliero battente bandiera italiana dopo l' Amerigo Vespucci, con una lunghezza di 85 metri, a rappresentare la Nave Reale di Don Giovanni d' Austria nella IX Edizione della Rievocazione dello Spettacolare Sbarco del figlio naturale di Carlo V. Il Veliero, è stato donato recentemente all' Istituto Nautico "Giovanni Caboto" di Gaeta.

No della Regione Toscana al Rigassificatore a Rosignano

FIRENZE - Rigassificatore di Rosignano, il via libera del ministero non fa cambiare idea alla Regione. Che conta sull'ultimo passaggio della procedura, quello dell'autorizzazione al progetto da parte del ministero per lo sviluppo economico, per confermare il suo no.

Con il decreto della direzione per le valutazioni ambientali del ministero dell'ambiente, si esclude per Edison la necessità di assoggettare alla valutazione di impatto ambientale, di competenza statale, la revisione del progetto per il Rigassificatore di Rosignano. La Regione, anche sulla scorta delle osservazioni critiche espresse dal Comune di Rosignano e dall'intero territorio, aveva dato parere negativo, con una delibera approvata a fine giugno. La posizione contraria era motivata con i rischi di un eccessivo impatto ambientale su un territorio già fortemente provato da questo punto di vista. **"Di fatto quello escluso dalla VIA è un nuovo progetto - spiega il presidente della Regione Enrico Rossi - e prevede cambiamenti con una valenza tale da richiedere una valutazione più approfondita. Per questo la Regione mantiene ferma la barra sul suo parere negativo e lo riproporrà, negando l'intesa (il parere positivo in termini tecnici, ndr) in sede di autorizzazione da parte del Ministero dello sviluppo economico. L'iter del procedimento, infatti, non è concluso. C'è ancora un passaggio obbligato nel quale sarà possibile intervenire. In quella sede, appunto, negheremo l'intesa da parte della Regione"**.

Per questo, anche in vista di quest'ultimo passaggio, spiega il presidente che è oggi prematuro parlare di un eventuale ricorso al TAR da parte della Regione.

"Resta il giudizio pesantemente negativo - prosegue - sia di merito che di metodo, con un'improvvisa accelerazione ministeriale, anche se a seguito dell'intervento della Regione, la Commissione VIA ha introdotto nel parere del Ministero una specifica prescrizione, da attuarsi prima dell'avvio della progettazione esecutiva, segno che le nostre argomentazioni non erano infondate".

Quello che si chiede nella prescrizione è la presentazione da parte di Edison di un dettagliato cronoprogramma degli interventi di spostamento del terminale di etilene, che dovrà avvenire entro cinque anni dall'avvio dei lavori. E' una importante correzione, perché la cancellazione dello spostamento del terminale di etilene rispetto al progetto iniziale è una delle maggiori criticità segnalate dal parere negativo della Regione. **"Tuttavia non basta- prosegue Rossi - Anche con questo vincolo, le principali criticità di natura ambientale restano. Chi può garantire infatti, che nei cinque anni di tempo concessi per lo spostamento non si possano creare condizioni di aggravio ulteriore del rischio sul territorio, con una sorta di effetto domino, legato alla compresenza del deposito di etilene e del rigassificatore? Risulta infatti, ad esempio, che i Vigili del Fuoco - ai fini delle valutazioni sui pericoli di incidenti rilevanti - si siano espressi sul precedente progetto del 2009-2010 e non già sulla nuova variante improvvisamente introdotta da Edison, dopo anni di quiescenza, nel marzo 2017, per motivazioni su cui sorvolo, ma già ampiamente riportate dagli organi di stampa locali. Qualcuno dovrà assumersi la responsabilità innanzi ai cittadini di Rosignano e Vada"**.

"Vorrei inoltre precisare - dice ancora Rossi - che, da parte regionale, non si tratta di un atteggiamento anti-industriale, come dimostrano le numerose azioni e risorse dedicate ad imprese e lavoratori di Rosignano in questi ultimi anni ma di non farsi prendere in giro da proposte progettuali poco serie e che scaricano i rischi sul territorio: non a caso il sindaco parla di operazione commerciale e non di un investimento industriale. In genere, quando gli interventi sono realmente strategici, si muovono amministratori delegati, presidenti e ministri: in questo caso si è visto poco di tutto questo...salvo questo colpo di mano, con un'improvvisa efficienza pubblico-privata che la Toscana gradirebbe vedere applicata anche ad altri procedimenti di VIA".

Solida performance delle esportazioni agroalimentari europee



Bruxelles, 24 luglio 2017 – La Commissione ha pubblicato oggi la sua relazione mensile sul commercio agroalimentare con un punto di forza sull'accordo che l'UE e il Giappone hanno raggiunto in linea di principio su un accordo di partenariato economico. Il rapporto mostra che il valore totale delle esportazioni agroalimentari dell'UE è aumentato del 9% nel maggio 2017 rispetto allo scorso anno. Le esportazioni mensili sono aumentate particolarmente per gli Stati Uniti, la Cina, il Giappone, Hong Kong, la Russia e la Corea. Tra il giugno 2016 e il maggio 2017, le esportazioni agroalimentari dell'UE hanno raggiunto un valore di 131,8 miliardi di euro, corrispondenti ad un aumento sostenuto del 2,6%. Nonostante una riduzione delle esportazioni di carni suine nel periodo marzo-maggio 2017, le prestazioni di esportazione sono aumentate significativamente negli ultimi dodici mesi del 17%. Secondo settore, la crescita più elevata dell'esportazione per il maggio 2017 è venuta in vino, alimenti per neonati, acidi grassi e polveri di latte. I valori mensili delle importazioni agroalimentari dell'UE sono aumentate anche nel maggio del 2017 del 13%, con un saldo complessivo di + 675 milioni di euro. Alla luce dell'accordo di partenariato economico UE-Giappone, la sezione di focalizzazione del rapporto ingrandisce il rapporto agro-commerciale tra i due partner. L'accordo sarà il più successo mai ottenuto nell'agricoltura, offrendo agli esportatori dell'UE migliori opportunità. Già classificato come 4 ° più grande esportatore in Giappone, l'UE è probabile che diventerà il partner agroalimentare più importante per il Giappone con prodotti come la carne di maiale, il vino, il formaggio e gli alcolici. La relazione completa è [online](#).

COMPAGNIE E BANCHINE

Hyundai, via da Los Angeles entro agosto

SEUL. Hyundai Merchant Marine ha deciso di chiudere il proprio terminal di Los Angeles. Il gruppo sud coreano aveva in una sorta di sub-concessione diversi spazi di Apm Terminals che venivano utilizzati dal California United Terminals. Dalla fine di agosto questi spazi torneranno al terminalista del gruppo Maersk. Hmm quindi utilizzerà il Pier T di Long Beach, in cui la linea detiene il 20% delle quote. La maggioranza di quegli spazi sono ora di Msc, mentre i coreani detengono una quota di minoranza. I due porti della Costa Ovest operano attraverso 14 terminal operati per la maggior parte dai grandi carrier: i recenti cambiamenti di alleanze, fusioni e fallimenti, stanno cambiando la geografia di quelle banchine.

Cina, Russia e Usa spingono ancora l'export extra-Ue

Vendite all'estero ancora in crescita a giugno sotto la spinta di Cina, Russia e Usa. Secondo l'Istat l'export nei Paesi extra-Ue è aumentato dell'8,2% rispetto allo stesso mese del 2016. ▶ pagina 11

I dati di giugno. Made in Italy in crescita dell'8,2%

Cina, Russia e Usa spingono ancora le vendite extra-Ue

Nei primi sei mesi il saldo commerciale è aumentato di 8,2 miliardi sul 2016

Laura Cavestri
MILANO

Rallenta la corsa per l'export italiano extra-Ue. Secondo l'Istat, a giugno 2017, le esportazioni verso i Paesi fuori dalla galassia europea si confermano in aumento dell'8,2% rispetto allo stesso mese di un anno fa, così come del +9,1% è l'aumento nel semestre gennaio-giugno di quest'anno rispetto all'analogo periodo 2016. Positivo, ma in frenata rispetto alla cavalcata a due cifre dell'ultimo dato, quello rilevato a maggio.

L'inciamo è però sul dato mensile. Come certifica l'Istituto nazionale di Statistica, a giugno - rispetto a maggio - le esportazioni del "Made in Italy" risultano in flessione (-1,6%) e ancora di più le importazioni (-5,3 per cento).

Non solo. Anche il trimestre (aprile-giugno) rispetto al precedente (gennaio-marzo) vede il primo dato negativo (-1,5%). Sui tre mesi, non si vedeva segno meno dall'inizio del 2016 (quando la contrazione era stata del 2,7%).

Che si tratti di nubi passeggerie o destinate a rallentare la corsa, è di-

ficile prevederlo. Certamente, se a giugno il saldo italiano del commercio estero extra europeo ha mostrato un avanzo di 3,2 miliardi di euro (a fronte dei 3,4 miliardi segnati nel giugno 2016), quest'anno giugno ci sono comunque 8,2 miliardi di euro in più nei primi 6 mesi dell'anno rispetto allo stesso periodo del 2016.

Il dato annuo per settori e Paesi

Guardando il dato con la lentezza della crescita annua, rispetto a giugno 2016, l'aumento più marcato si registra soprattutto per l'energia (+20,6%), e per i beni di consumo durevoli (+11,1%) e di intensità minore per i beni intermedi (+7,5%) e i beni strumentali (+7,4%). Anche l'import è in crescita (+12%), sulla spinta principalmente dei beni di consumo durevoli (+26,8%) e dall'energia (+21,5%).

A spingere sono soprattutto le esportazioni verso Cina (+32,9%), Russia (+26,8%), Stati Uniti (+12,4%) e Turchia (+4,4%), che proseguono l'incremento, accelerando rispetto al tasso di crescita rilevato

dall'inizio dell'anno. Ma la dinamica positiva (anche se inferiore ai tassi rilevati a inizio anno) riguarda anche le vendite verso i paesi Mercosur (+18,9%), i paesi Asean (+8,6%) e il Giappone (+4,2%). La flessione delle vendite è evidente, invece, nell'area Opec (-2,8%).

Sul semestre (gennaio-giugno 2017 sul precedente), l'incremento di vendite extra-Ue è cresciuto del 9,1%, registrando un valore di poco inferiore a 97,2 miliardi di euro. Con performance decisamente positive nelle Americhe (Stati Uniti a +9,9%) e in Asia, grazie ai balzi di Cina (+28,4%), Giappone (+11%) e India (+10%) e con una crescita di 13 punti percentuali (anche se i volumi non sono ancora così rilevanti) nell'Africa subsahariana. Infine, va sottolineata la netta ripresa delle esportazioni italiane nella Federazione Russa (+24,5%), dopo tre anni vissuti pericolosamente tra crisi economica, svalutazione monetaria e freno agli acquisti e agli investimenti.

Il dato mensile e trimestrale

A giugno 2017, sul mese preceden-



Asean e Mercosur

La sigla Asean fa riferimento all'Associazione delle nazioni del Sudest asiatico: comprende Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos, Malaysia, Birmania, Singapore, Thailandia e Vietnam. Esclude, quindi, sia la Cina che il Giappone.

La sigla Mercosur, invece, non comprende genericamente tutta l'America latina ma si limita al perimetro che include Brasile, Paraguay, Uruguay, Argentina e Venezuela (dal 2013).

te, entrambi i flussi commerciali sono in contrazione, con una diminuzione più marcata per le importazioni (-5,3%) che per le esportazioni (-1,6%). Nell'ultimo trimestre, poi, aprile-giugno, a pesare sulla dinamica congiunturale negativa (-1,5%), sono stati soprattutto il -16% dell'energia e il -2% dei beni strumentali, mentre i beni di consumo durevoli sono anche in aumento (+1,3%).

Il commento

«Quanto ottenuto nel primo semestre di quest'anno - ha dichiarato il sottosegretario al ministero dello Sviluppo economico, Ivan Scalfarotto - sul mercato americano e in Asia, premia la nostra decisione di concentrare su alcune zone geografiche le risorse del Piano Straordinario per il Made in Italy, per una media di oltre 170 milioni annui». Ciò che ha pagato, ha concluso Scalfarotto, «è stato impegnare i fondi disponibili in "piani speciali d'attacco" sui mercati ad alto potenziale: Usa e Canada nei primi due anni, Cina e Russia quest'anno».

INFORMAZIONE NEL PIANO

LO SCENARIO

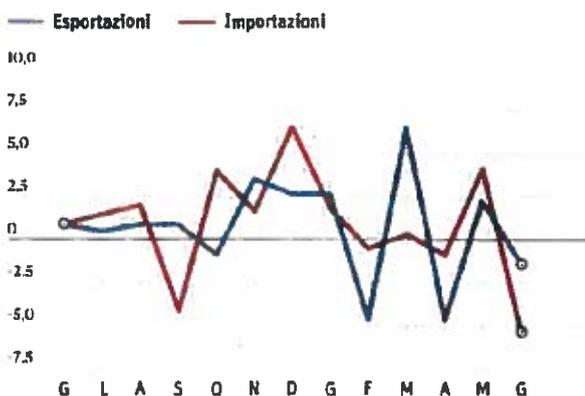
Scalfarotto: la crescita in America e Asia premia la politica di indirizzare gli aiuti su Paesi ad alto potenziale

- segue

Commercio estero extra-Ue di giugno

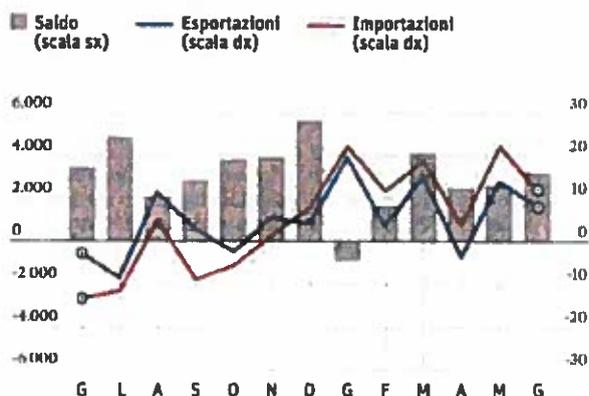
CONGIUNTURALI

Flussi commerciali con i Paesi extra Ue, giugno 2016 - giugno 2017. Dati destagionalizzati. Variazioni percentuali



TENDENZIALI

Flussi commerciali con i Paesi extra Ue, giugno 2016 - giugno 2017. Dati grezzi. Valori in milioni di euro e variazioni percentuali



PRINCIPALI PARTNER COMMERCIALI

Giugno 2017, variazioni percentuali *

Esportazioni

Cina	32,9	Turchia	4,4
Russia	26,8	Giappone	4,2
Mercosur	18,9	Svizzera	-0,2
Stati Uniti	12,4	Opec	-2,8
Asean	8,6	India	Nd

Importazioni

India	63,9	Stati Uniti	10,5
Russia	42,8	Cina	9,2
Asean	20,0	Opec	8,2
Svizzera	15,8	Turchia	6,4
Giappone	14,5	Mercosur	-1,6

Note: * limitatamente ai Paesi la cui quota sull'esport/import per l'anno 2015 è superiore all'1%

Fonte: ISTAT

Informazioni Marittime

Valencia, traffico container in calo nel primo semestre

Un po' sottotono il traffico container dei primi sei mesi dell'anno nel porto di Valencia. La movimentazione ha superato di poco i 2,3 milioni di teu con una diminuzione dell'1,6% rispetto alla prima metà del 2016. In compenso, sono risultati in crescita sia il traffico di import-export di container pieni, con gli imbarchi e gli sbarchi che hanno registrato incrementi rispettivamente del 5,5% e del 3,1%, sia il traffico di transito di container pieni che è salito del 2,2%. Un deciso calo, invece, è stato registrato per la movimentazione di contenitori vuoti (-16,5%).

Oltre alla contrazione del traffico di container vuoti, la flessione complessiva del traffico containerizzato è stato effetto anche della riduzione dell'attività sulle banchine dello scalo spagnolo causata dagli scioperi verificatisi nel corso del 2017. Risollemano il morale solo i dati positivi del settore dei passeggeri. Il traffico è stato di 415mila persone (+23,3%), di cui 266mila passeggeri dei traghetti (+34,8%) e 149mila crocieristi (+7,0%)

Sviluppo intermodale con Escola Europea Short Sea Shipping

BARCELONA - La Escola Europea di Short Sea Shipping (2E3S. eu) ha firmato due accordi di collaborazione per contribuire allo sviluppo dell'intermodalità in Italia. Come noto, la Escola è un centro di formazione europeo fondato nel 2006 dalle Autorità portuali di Barcellona, Civitavecchia e Genova e dalle compagnie di navigazione Grimaldi Lines e Gnv. Il primo accordo, datato 22 Maggio, è stato firmato tra la Escola, rappresentata dal direttore Eduard Rodés e Alis, l'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, rappresentata dal direttore generale, Marcello Di Caterina. Le due entità organizzeranno diverse attività congiunte con l'obiettivo comune di promuovere le Autostrade del mare e il trasporto marittimo di corta distanza tra i professionisti del settore logistico e del trasporto in Italia. Tali attività includono la realizzazione di programmi di formazione e lo sviluppo di iniziative con l'intermodalità come elemento principale. La missione di Alis è quella di aumentare la penetrazione dell'Italia nel mercato internazionale grazie a una maggior competitività della logistica intermodale. Ciò avverrà promuovendo catene logistiche intermodali più efficienti da un punto di vista mediambientale, che contribuiscano a diminuire le emissioni di CO2. Tali obiettivi sposano perfettamente la filosofia della Escola Europea che considera il trasporto intermodale come la base per una logistica sostenibile in Europa. La seconda intesa si è invece stretta il 20 Luglio con l'Istituto tecnico superiore per la Logistica Puglia. Questa volta, Eduard Rodés ha incontrato Silvio Busico, Presidente dell'Its. In quanto centri di formazione, la Escola e l'Its baseranno la propria collaborazione sull'organizzazione di corsi specializzanti che integreranno il curriculum degli studenti pugliesi e che avranno come oggetti principali di studio il trasporto intermodale e la logistica. L'Its Puglia è un istituto fondato nel 2015 e riconosciuto dal Miur. Offre corsi biennali di 1800 ore, di cui il 60% sono impartite da professionisti del settore logistico. Nel 2016 ha avviato due percorsi formativi (Logistics Analyst e Tecnico Superiore del Trasporto Multimodale) e nel 2018 ne partiranno altri due. La Escola Europea fornirà al centro pugliese un contributo formativo di chiaro carattere pratico e internazionale. Con il corso "Intermodal Transport" offrirà la possibilità agli studenti di osservare indiretta le operazioni legate alla logistica marittima e di conoscere tutti gli attori della comunità logistica portuale. La Escola Europea è molto soddisfatta di entrambi gli accordi e spera con essi di contribuire a fomentare l'uso sempre più necessario del trasporto intermodale in Italia e nell'area mediterranea in generale. L'offerta completa di tutti i corsi organizzati dalla Escola Europea e i relativi programmi si trovano qui: www.2e3s.eu/training-centre/courses-for-professionals/.